



Voici celle dont certains historiens d'Alpine parlaient, mais que peu avaient vue : la maquette de l'A310 élaborée pour recevoir le moteur 3 litres V8 Gordini.

Le projet Béliqond dévoilé!

On sait que, pour succéder à la berlinette, Alpine se devait de produire une nouvelle voiture après une décennie où cette dernière avait particulièrement brillé, aussi bien en compétition que dans le réseau commercial. La tâche ne fut pas aisée, et parmi les idées des têtes pensantes de la petite équipe Alpine, la première et la plus folle fut l'A 310 à moteur V8 Gordini.

Visualisez un gros moteur de 3 litres, avec ses 8 cylindres en V, le couvre-culasse chapeauté par le bossage de quatre arbres à cames en tête, élaboré par Amédée Gordini lui-même pour courir aux 24 Heures du Mans! Ce big-block de 312 chevaux, imaginez maintenant que vous l'installez dans une carrosserie d'Alpine A310 au dessin remanié : vous avez devant vous ce qui fut le véritable point de départ de la réflexion Alpine en 1968. Une petite abeille avec un cœur de taureau!

Une petite équipe

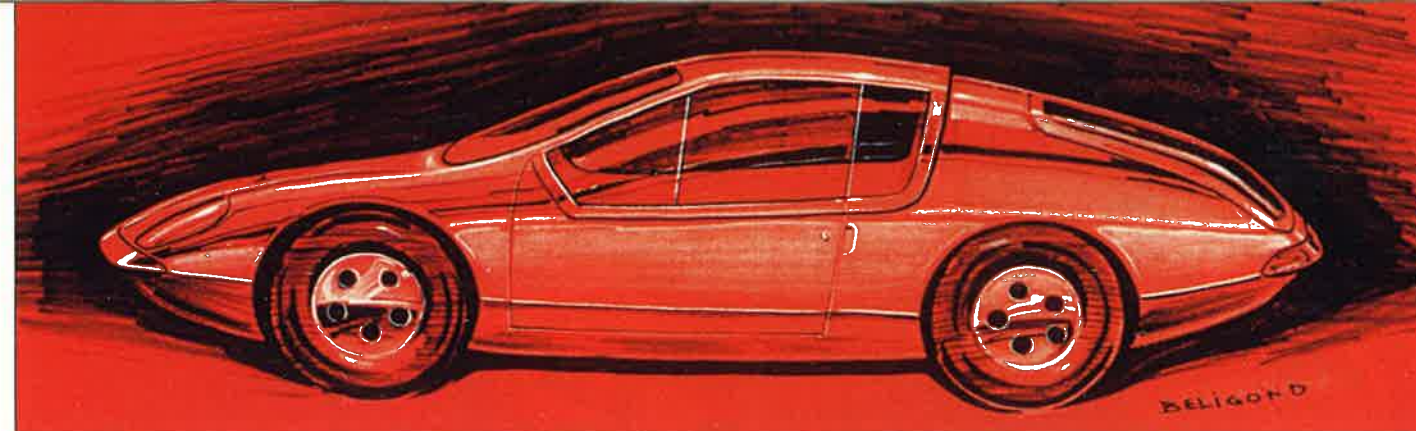
Lors d'une interview, en octobre 1992, Bernard Pierangeli se souvenait de cette période : « Mon domaine se

trouvait à la concession Rédélé d'Épinay, d'où je dirigeais le service commercial d'Alpine. Certains jours, après son travail, Jean Rédélé passait me voir vers 19 heures : « Que faites-vous ce soir ? » « Rien... » Et l'on prenait, sur le champ, la route de Dieppe. Là-bas, nous travaillions sur l'A310 jusqu'à 3 heures du matin. Peu importe si le lendemain, dès 8 heures, il fallait être au bureau. C'était absolument passionnant. » Les gens qui travaillaient sur ce projet n'étaient pas très nombreux. On peut même dire que l'équipe était très restreinte : Jean Rédélé, bien sûr, le patron et maître-d'œuvre – il sait ce qu'il veut et il sait s'entourer –, et autour de lui, on trouvait Étienne Desjardin, qui dirigeait Alpine à Dieppe, ainsi que le jeune designer



Michel Béliqond, designer de talent, est à l'origine de l'A310 Alpine. Jusqu'à la fin de sa vie, il se passionnera pour l'automobile. Il fut aussi un grand affichiste, notamment pour les courses du Mans, de Montlhéry, de Monaco... Nous ferons le point sur sa production dans un prochain numéro d'Auto Passion.

maison tout juste engagé en 1968, Yves Legal. Enfin venait Michel Béliqond, transfuge renfort du centre de Rueil, mais uniquement les week-ends. C'est lui qui signera le premier dessin d'intention qui donnera, à terme, l'A310. On sait très peu de choses sur cet homme né en 1926. Nous sommes donc allés à la pêche aux informations auprès de gens qui l'ont côtoyé. « Michel Béliqond, c'était un artiste. Un grand brun, très sympa, la quarantaine, avec une allure d'acteur de cinéma américain... » C'est Yves Legal qui parle. Il évoque ses souvenirs quand, dans la cuisine des Rédélé, à Dieppe, lui et Michel peaufinaient la maquette de l'Alpine A310. Ces jours-là, le petit Jean-Charles, alors âgé de 5 ans, jouait avec les dessins et les maquet-



Voici le tout premier dessin sur Canson rouge de l'A310. Il est signé Béliqond, en bas à droite, et daté de 1968. On remarque les jantes à cinq écrous et le passage des roues arrière totalement ouvert.

tes... « Avant de venir à Dieppe, les fin de semaines, Michel Béliqond avait été remarqué quand il s'était occupé de dessiner la Renault 16, sous les ordres de Gaston Juchet et de Philippe Charbonneaux. » Michel Béliqond avait été très partiellement détaché du centre de design de la Régie Renault de Rueil-Malmaison, pour venir aider la toute petite équipe dieppoise à élaborer celle qui devait concurrencer les Porsche 911. C'est Michel qui jeta sur le papier le tout premier dessin, la toute première intention stylistique de celle qui allait devenir l'A310. Ce dessin sur papier Canson rouge est maintenant bien connu. Rappelons que, parallèlement à son métier de designer, cet artiste réalisa plusieurs affiches – et couvertures de programmes de courses automobiles –, dont celles des 24 Heures du Mans 1958 et des courses à Montlhéry, Rouen ou Reims, etc. Il est aussi l'auteur de la superbe affiche du Grand Prix de Monaco 1963, et des Grands Prix de France 1964, entre autres. On connaît également un tableau peint par Michel et représentant le manoir de la Tourette, en Normandie. C'est handicapé par la sclérose en plaque – qui limite progressivement l'usage des muscles – que Michel Béliqond poursuivra sa tâche et guidera Yves Legal dans ses choix, afin de parfaire ce qu'il avait commencé. « J'allais chez lui, à Feucherolles, en région parisienne, explique Yves, et c'est avec un pinceau dans la bouche qu'il m'indiquait et situait, sur la maquette au 1/5^e et sur mes dessins, les options de style qu'il aurait prises, dans sa vision de l'objet, concernant ce projet. »

Témoignages

Un autre grand artiste de l'automobile, Robert Opron, le designer de la SM, de la GS et de nombreuses autres voitures, a bien connu Michel Béliqond. Il nous en parle : « Je l'ai rencontré chez Simca, c'était à la fin des années 1950 ; un grand et beau type, qui avait beaucoup de succès avec les filles. C'était avant tout un illustrateur qui faisait des gouaches extraordinaires. Généreux, sympathique, c'était également un garçon assez indépendant, qui se mélangeait peu à l'équipe que nous formions chez Simca. Là, on travaillait à l'américaine, c'est-à-dire que nous dessinions à longueur de journées, réalisant des centaines de croquis, et le soir on ramassait les copies. Ces dessins portaient je ne sais où, mais de toute façon, pour les Simca de cette époque, le dessin final était fait en Italie. Pour en revenir à Michel Béliqond, un quiproquo, un regrettable malentendu, nous a éloigné l'un de l'autre. Il m'en a voulu, et nos chemins ont alors divergé. Lui est entré chez Renault et moi chez Citroën. » Fort de ces témoignages, nous avons alors poursuivi nos investigations pour en savoir plus sur ce



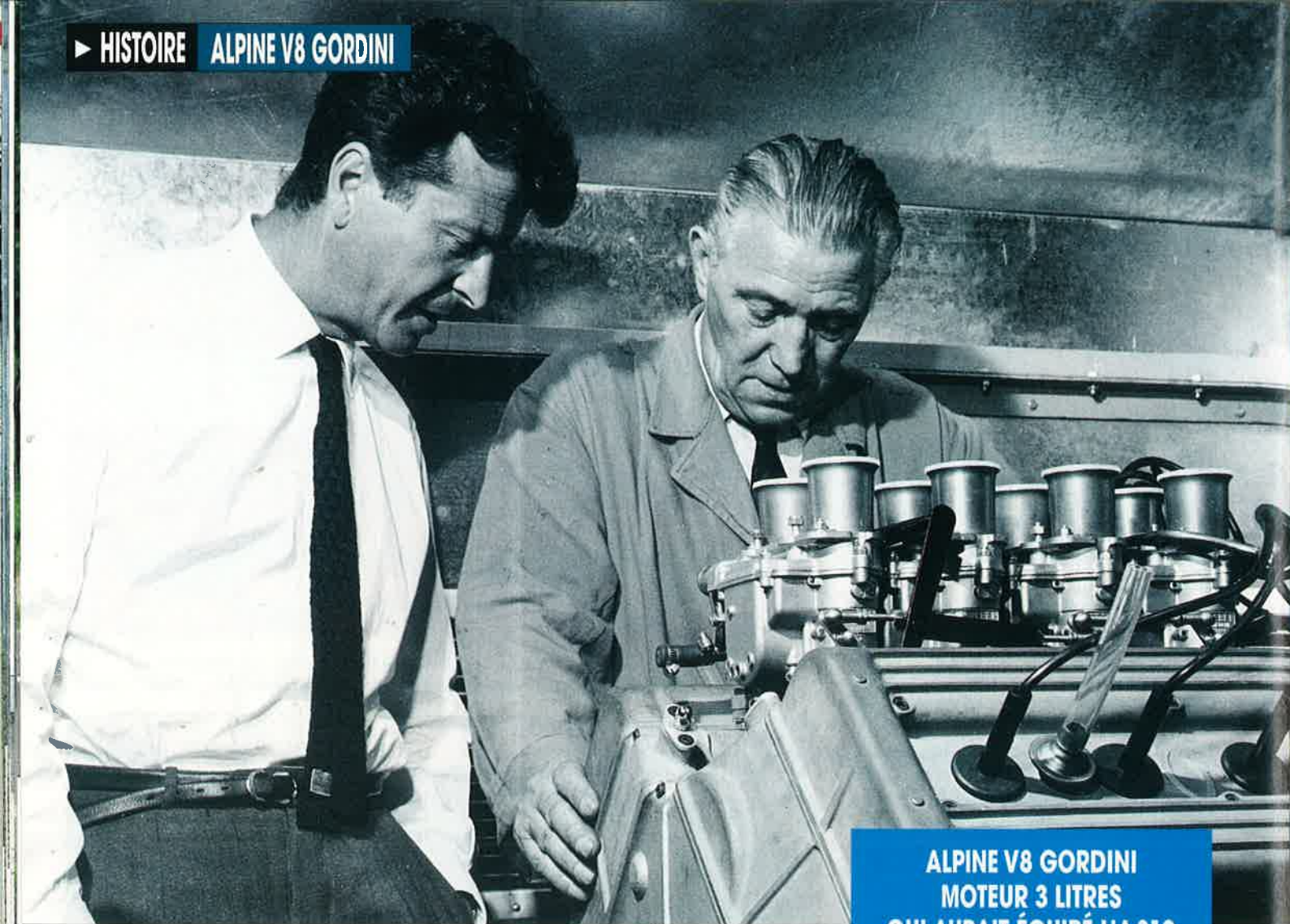
Plus tardif, mais dans la même veine, ce dessin signé YL pour Yves Legal, également sur Canson rouge, est un essai de modernisation ultérieure de l'A310.



Vue de face, l'A310 à moteur V8 Gordini est agressive et typée. Remarquons les phares antibrouillards sous la ceinture de caisse, ainsi que la large ouverture du radiateur.



Deux sorties d'échappement (un par rangée de cylindres) sont disposées de part et d'autre du pare-chocs arrière, déjà monobloc, intégré à la carrosserie.



En 1968, Jean Rédélé, à gauche, et Amédée Gordini se penchent sur la dernière création de ce dernier : le moteur V8 de 3 litres de cylindrée.

personnage devenant de plus en plus attachant. C'est à ce moment que nous avons découvert un membre de sa famille, Claude Béliogond, un cousin qui a ajouté certaines précisions au puzzle : « Nous avions un grand-père commun avec Michel. Il s'agit de Hyacinthe Béliogond, originaire de Caudéran, près de Bordeaux, qui fut en son temps le patron de Mintex, les garnitures de freins britanniques et dont les locaux se trouvaient à Paris, rue Championnet. Il était le père de pas moins de onze enfants, dont mon père, prénommé André, et d'Henri, le père de Michel. Michel, c'était l'artiste de la famille. Il était beau garçon et semblait posséder tous les dons, dont celui du dessin. En plus, il jouait de la guitare. Bien sûr, c'était le modèle auquel on voulait ressembler. » Un autre cousin nous donne encore plus de

précisions. Il s'agit d'André Russac, pour qui Michel était le fils d'un des frères de sa mère. On l'écoute : « C'était un type très élégant, qui faisait attention à son allure, et produisait toujours un effet quand il entrait dans une réunion. C'était un charmeur. Il faisait de l'aviation et se couchait à des heures tardives. En fait, il mordait la vie à pleines dents ; il vivait à cent à l'heure. Je sais qu'en plus des voitures, il a dessiné un fauteuil Relax pour regarder la télévision pour Jean Prévost, dont le label était JP. En mauvaise santé depuis longtemps, depuis des problèmes pulmonaires mal soignés, Michel devait restreindre ses activités. »

ALPINE V8 GORDINI MOTEUR 3 LITRES QUI AURAIT ÉQUIPÉ L'A 310

- Moteur : 8 cylindres en V à 90°
- Matériaux bloc/culasse : fonte/aluminium
- Cylindrée : 2996 cm³
- Alésage x course : 85 x 66 mm
- Compression : 10,5 à 1
- Distribution : 4 arbres à cames en tête
- Chambres de combustion : hémisphériques
- Refroidissement : liquide
- Vilebrequin : 5 paliers
- Lubrification : carter sec
- Alimentation : 4 carburateurs Weber 40 DCOE
- Puissance : 312 ch à 7 800 tr/mn

Un projet réaliste ?

Et si le projet de l'A 310 à moteur V8 Gordini avait été mené à son terme ? Ce projet était-il réalisable ? C'est la question que nous avons posée à Mauro Bianchi, ingénieur et pilote Alpine : « Oui, c'était un projet réaliste du point de vue technique, mais, je crois, difficilement commercialisable. On peut le comparer à une McLaren F1, mais avec presque 20 ans d'avance. De toute façon, le moteur V8 Gordini coûtait une petite fortune à lui seul, et les réticences de la Régie pour ce genre de produits étaient telles que ce projet ne pouvait pas aboutir. » Quant aux performances qu'aurait pu avoir cette voiture civile à cœur de bolide, avec un moteur bridé à environ 250 ch, c'est encore le double de la version 4 cylindres. Rappelons que cette dernière, dont la puissance maximale était de 127 ch, avait une vitesse de pointe de 210 km/h et effectuait les 400 mètres départ arrêté en 16"5/10^e, et les 1 000 mètres départ arrêté en 30" tout rond (chiffres publiés par José Rosinski dans Sport Auto en mars 1972).



Cet homme au carisme fort était le fils d'Henri Edmond Béliogond et de Marie Geneviève Bottini. Né le 25 juillet 1926 à Deuil-la-Barre, Michel succombera en 1973 et sera enterré à La Rochelle. Peu avant de mourir, Michel Béliogond avait épousé, le 23 octobre 1971, Marie-Christine Dubois de la Patellière, de 21 ans sa cadette, fille du réalisateur Denys de la Patellière.

Le projet

Chez Alpine à Dieppe, la première idée, superbe, généreuse, enthousiasmante, fut d'installer le moteur 3 litres Gordini dans cette future voiture. Imaginez le monstre ! Un 8 cylindres en V double arbres à cames en tête, un vrai moteur de course fait pour les 24 Heures du Mans dans une voiture destinée à rouler tous les jours ! Il y avait là de quoi battre le grand rival Porsche sur son propre terrain. C'était l'époque où l'on rêvait de Ford GT 40 Street Version et des Ferrari 250 LM Stradale. Ce fut un beau rêve. En effet, le cahier des charges était plus prosaïque et recommandait un moteur 4 cylindres Renault, celui de la Berlinette 1600. Yves Legal, qui dessinera plus tard la version A310 V6, la GTA, l'A 610 et le Spider Renault, nous raconte la fin du rêve : « Le projet avec le V8 Gordini sera rapidement abandonné, en faveur du 4 cylindres. On ne savait pas faire autre chose... » En effet, comme il s'agissait de faire une voiture de diffusion importante – souvenons-nous que l'objectif était Porsche –, il fallait un moteur facilement



Yves Legal, qui signera avec Bertone le style de la R5 Turbo, fut le compagnon d'armes de Michel Béliogond. À gauche, une des nombreuses affiches de Michel Béliogond, et à droite, divers détails de la maquette de l'A310 V8.



industrialisable. Et le 1600 Renault des berlinettes Alpine était, lui, déjà largement industrialisé. Rien à voir avec l'hypothèse du V8 à la chaîne...

Présentation

C'est au Salon de Genève que l'A 310 avec un moteur 4 cylindres sera présentée. La maquette de l'A 310 à moteur V8 sera abandonnée, et nulle personne étrangère à Alpine ne la verra pendant 35 ans. Aucune autre maquette ne sera faite pour le V8, pas même un proto – même statique – ne sera élaboré dans ce sens. Tous les efforts seront portés vers la version 4 cylindres, plus sage. Rappelons que l'Alpine A 310 qui fut présentée au Salon de Genève, en mars 1971, fut terminée au dernier moment : elle y est venue par la route ! Le temps de lui refaire une beauté, et elle faisait sa grande entrée dans le monde.

Dominique Pascal
texte et photos, DR



Avec son toit en verre – difficilement réalisable à l'époque, mais tellement beau –, l'Alpine de Béliogond et Legal avait des décennies d'avance sur les modernes Volkswagen Eos, Peugeot 307 et autres Mégane Cabriolet.