

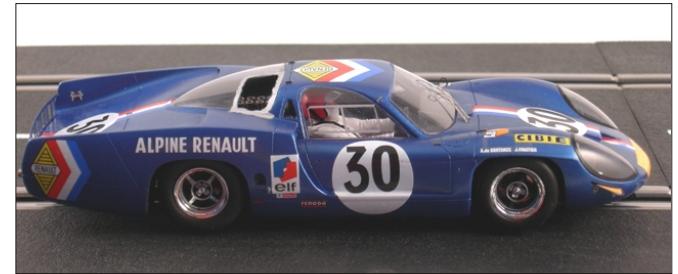


ALPINE RENAULT

A220

32

24 Heures du Mans 1968



www.lemansminiatures.com

Caractéristiques / Specifications :

Carrosserie / body :

Résine polyuréthane / polyurethan resin
ABS chassis plate / plaque chassis injecté
Moteur longitudinal / inline motor mount
Peinture polyuréthane satinée /
Polyurethan semi-gloss painting
Jantes tournées métal / turned metal rims

Système de serrage avec vis de pression M2 /

Pressure screw M2 system

Pneus injectés striés / engraved injected tires

Poids / Weight : 90.8g



Historique / Historical background :

Début 1968, Renault confie son programme sportif à Alpine. Ce partenariat sera particulièrement visible sur la déco des A220.

Dans l'optique de rester transposable à la série, la nouvelle A220 conserve le pare-brise de la Berlinette. On note l'apparition des radiateurs d'eaux latéraux et du radiateur d'huile sur le capot avant entre les phares. L'empattement, lui, reste identique à tous les prototypes Alpine fabriqués jusque-là mais c'est la première fois que le poste de pilotage est à droite. Les jantes 4 branches plus légères sont équipées de pneus Michelin larges.

L'installation du fameux « peigne » aérodynamique en guise de "comb" est set on the rear bonnet (finer on car number 30 than on the 3 other A220) improves the stability of A220 which is in straight lines catastrophic.

Le report exceptionnel en septembre des 24H, en raison des mouvements sociaux de mai-juin 1968 permet à Alpine de préparer 11 voitures sur les 13 françaises engagées (4 A220, 5 A210, and 2 A110).

C'est Jo Siffert sur la Porsche 908 n°31 qui part en pôle position. L'A220 n°27 de Mauro Bianchi a arraché le 8^{ème} temps. Après une heure de course, l'A220 n° 29 est 5^{ème}, la n°27 occupe la 13^{ème} place, la n°28 est 20^{ème}, et la n°30 pointe en 41^{ème} position. La n°30 remonte en 11^{ème} position après 7 heures de course. Mais des ennuis d'allumage et la bulle du capot arrière qui se détériore inexorablement lui font encore perdre un temps précieux. La n°28 remonte au 13^{ème} rang mais Grandsire perd le contrôle de sa voiture dans la nuit sur la bosse de Mulsanne et la voiture est détruite. La n°29 va connaître de nombreux problèmes électriques qui la contraignent à l'abandon au petit matin.

La n°27 remonte grâce à Depailler en 7^{ème} position puis en 6^{ème} place à la 3^{ème} heure, en tête des Alpine, et entame un chassé croisé avec la Matra n°24 de Pescarolo-Servoz-Gavin en pleine remontée. A la 5^{ème} heure, alors qu'elle est à 2 tours des Ford/Gulf de tête, les ennuis commencent et elle retombe en 17^{ème} place et retrouve la 7^{ème} position après 10 heures de bataille. A 11h30 le dimanche matin, Mauro Bianchi sort de son stand et perd le contrôle à l'entrée des esses du Tertre et s'enflamme devant la Matra de Pescarolo.

La dernière A220 de l'équipage Vinatier-de Cortanze franchit la ligne d'arrivée paisiblement à une anonyme 8^{ème} place.

Une seule A220 à l'arrivée, la n°30 que nous avons choisie de reproduire en version fin de course avec la protection des phares enlevée et la bulle arrière abîmée.

Emballage / Packing :

Taille de la boîte / box size : 180x100x80 mm

132044/27M

132044/28M

132044/29M

132044/30M



Article associé / Associated article :



SPA132024 : Spare parts set -
Pièces de rechange

FLM132013 : Monsieur Jean

