

ALPINE – RENAULT, CHAMPION DU MONDE DES RALLYES : 1973, L'HISTOIRE D'UNE SAISON FANTASTIQUE

PAR JEAN-LUC FOURNIER

- 1. INTRODUCTION**
- 2. GENESE D'UNE MARQUE CHAMPIONNE**
- 3. CASINO ROYAL À MONTE-CARLO**
- 4. LES NOCES BLANCHES**
- 5. TAKE ANOTHER PLANE**
- 6. NOUVELLE DÉCO ET NOUVELLE VICTOIRE AU MAROC**
- 7. ALPINE RENTRE DANS LA MYTHOLOGIE**
- 8. ALPINE AU RALLYE AUTRICHIEN DES ALPES**
- 9. SAN REMO ET RAC**
- 10. FINAL IMPÉRIAL**
- 11. CLASSEMENT FINAL DU 1° CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES (1973)**
- 12. ANNEXE : FICHE TECHNIQUE DE LA BERLINETTE A110 ALPINE RENAULT 1800**

INTRODUCTION

Alpine !...

Dans le nom de cette marque automobile, il y a déjà du rallye ! Ce n'est pas par hasard que Jean Rédélé a donné ce nom à sa marque. Il a toujours eu conscience que le rallye peut apporter du bonheur à ceux qui le pratiquent et à quel point l'image qui en ressort, peut être positive auprès du public.

GENESE D'UNE MARQUE CHAMPIONNE

On sait que tout a commencé au début des années 50' avec les 4 CV 1063, puis, à partir de 1955, avec les "Alpine" de la rue Forest à Paris, puis, rapidement de l'avenue Pasteur à Dieppe. Après le coach A 106 et la berlinette A 108, est arrivée, en 1962, l'A110. Ces trois modèles ont marqué l'histoire du rallye en permettant à des pilotes amateurs de s'imposer – malgré la faible cylindrée de leur moteur – face à de puissantes voitures de sport. Ils s'appellent Jean Vinatier, Jacques Feret, Jean-Pierre Hanrioud ou même un certain Jacques Cheinisse. À cette époque, il n'était pas question de disputer d'autres championnats que le Championnat de France des Rallyes ou des championnats de ligues. Avec l'arrivée de l'A110 1300 S dans la seconde partie des années 60', les choses vont changer. Jean Vinatier va prouver que l'Alpine est capable d'endurer les pires souffrances imposées par les routes de rallye de l'époque tandis que Gérard Larrousse va inscrire le premier fait d'arme salué par la presse généraliste lors du Rallye Monte Carlo 1968 qu'il aurait dû gagner si une bande d'énergumènes en mal de sensations n'avaient pas enneigé un virage caché. Jean-Claude Andruet (1968 et 1970) et Jean Vinatier (1969) vont décrocher trois titres consécutifs de Champion de France des rallyes pour Alpine.

Et pour enfoncer le clou et prouver – si nécessaire – à tous que ces titres ne sont pas galvaudés, Andruet va ajouter à ce palmarès le titre de Champion d'Europe des rallyes en 1970 à bord d'une A110 1600 S. En 1971, il n'y a pas encore de championnat mondial de la spécialité mais un championnat intitulé "Championnat international des rallyes" en fait office. Jean Rédélé et Jacques Cheinisse sont persuadés qu'il est possible pour Alpine de se battre pour ce premier titre international. Pour ce faire ils embauchent un brillant pilote suédois de 33 ans, Ove Anderson. Celui-ci va remporter quatre des cinq rallyes où il est engagé : le Rallye Monte Carlo, le Rallye San Remo en Italie, le Rallye Alpin d'Autriche et le rallye Acropole en Grèce. Cette saison là, Jean-Luc Thérier est second au Rallye Monte Carlo, Bernard Darniche remporte la Coupe des Alpes et Jean Vinatier y gagne sa Coupe d'Or. Au final, Alpine triomphe devant Saab, Porsche et Lancia dans ce qu'on peut considérer comme un "Pré" Championnat du Monde. Histoire de ne pas rompre la chaîne des succès, Jean-Pierre Nicolas remporte le Championnat de France des Rallyes en 1971 et Bernard Darniche, en 1972.

Ces succès permettent à Alpine d'être maintenant connu du grand public et d'être craint par les concurrents, y compris ceux engagés sur des voitures d'usine.

Tel Astérix face aux Romains (Lancia, Fiat etc...), Alpine va donc faire front en s'engageant dans le premier Championnat du Monde des Rallyes en 1973. Il y a treize épreuves inscrites au calendrier mais, malgré le soutien financier d'Elf et l'aide technique de Michelin, Marchal, Cibié et Devil, toutes des marques françaises, le budget compétition d'Alpine (qui représente 7% du chiffre d'affaires !) ne permet pas de courir toutes les manches. La prise de participation minoritaire de Renault chez Alpine a pour première conséquence une réorganisation du service compétition désormais confié au seul Jacques Cheinisse. Fin stratège et économe – de nature et par obligation – celui-ci sélectionne les épreuves où il pense que la marque française est la plus compétitive. Ce sera donc le Rallye Monte Carlo, la Suède, le Portugal, le Maroc, l'Acropole, les Alpes autrichiennes, le San Remo, le Rallye d'Angleterre et le Tour de Corse soit neuf manches (NDLA : Les non retenues sont le Safari, la Pologne, la Finlande et les USA). Côté pilotes, il va faire appel à ses "trois mousquetaires", Jean-Luc Thérier, Bernard Darniche et Jean-Pierre Nicolas avec l'appui ponctuel de Jean-Claude Andruet, d'Ove Anderson ou de Jean-François Piot comme ici, lors de la première manche lors du célèbre Rallye Monte Carlo.

CASINO ROYAL À MONTE CARLO

Le 42° Rallye Monte Carlo se dispute du 19 au 26 janvier. Il y a 270 voitures au départ. Elles ne seront que 51 à l'arrivée... Face aux Alpine A110 1800 développant près de 170 cv et pesant environ 700 kilos, on trouve quatre Lancia Fulvia HF 1600 de 160 cv et 880 kilos (dont une pour Sandro Monari), quatre Fiat Abarth spider 1800 (dont une pilotée par Bjorn Waldegaard), deux Datsun 240 Z (dont une aux mains de Rauno Aaltonen) et surtout deux Ford Escort 2 litres 16 soupapes de 220 cv confiées à Hannu Mikkola et Tommy Makinen. Pour l'anecdote, à noter que deux Renault 12 Gordini aux couleurs de Radio Monte Carlo sont confiées à Jean Ragnotti et Patrick Tambay.

Darniche – copiloté par Alain Mahé – est anxieux, comme à son habitude, d'autant plus qu'il porte le n° 1, une position qu'il déteste car elle l'oblige à ouvrir la route et éventuellement à faire face à des imprévus comme ce sera le cas avant le col de Corobin qui s'est vu être couvert de neige quelques heures seulement avant le passage des concurrents. Toutes les Alpine y seront distancées. Cela va mieux pendant le parcours commun et ses neuf ES (Epreuves Spéciales) totalisant 275 kilomètres puisqu'à l'issue de celles-ci, Andruet (et Biche) sont premiers devant Anderson (et Jean Todt à l'aube de sa fulgurante carrière) à 1' 44" et Nicolas (et Vial) à 3' 06". Pendant que 140 concurrents amateurs pestent contre la Burle qui enneige le plateau de Burzet, empêchant les officiels de continuer à donner les départs, Andruet réalise le meilleur temps ce qui ne le calme pas d'une pénalité infligée par la direction de course, handicap qu'il conteste. C'est dans une grande confusion que la

course continue. Les deux A110 blanches portant les couleurs de "La Défense Mondiale" sont à la peine. Devant, Anderson est un solide deuxième derrière Andruet et devant Nicolas. Dans le mythique Turini, Andruet crève. Biche le remotive "continue d'attaquer !" lui ordonne-t-elle. Retour avec une certaine nervosité sur Monaco. Le lendemain, dernières épreuves spéciales avec le Turini à nouveau, la Couillolle et le col de la Madone de Gorbio. Anderson, encouragé par Todt, joue sa carte avec brio mais Andruet "claque un temps" devenu légendaire et remporte le rallye.

Pour l'ouverture du championnat du monde, Alpine fait le plein de points puisque Andruet est vainqueur devant Anderson à 26", Nicolas 3° à 1' 35", Thérier 4° à 3' 58", Piot 6° à 3' 59". Darniche n'est que 10° à 15' 04". En GT de série, triplé Alpine également avec Jacques Henry, Alex Vineis et Marianne Hoepfner. Un triomphe donc qui sera fêté comme il se doit (et même un peu plus !) par l'équipe de mécanos d'Alpine. Ce triplé sera bien sûr exploité par Renault. La marque Alpine est adoubée et la mécanique Renault est glorifiée. Cheinisse prouve qu'il mérite la confiance qu'on lui a accordé. Les légendes sont en route...

LES NOCES BLANCHES

Le prochain rendez-vous est fixé en Suède, trois semaines plus tard, du 15 au 18 février. Le parcours est long de 1800 kilomètres, agrémentés de 32 ES à effectuer en deux boucles autour de Karlstaad. Pour résister aux étonnantes Saab V4 pilotées de mains de maîtres par Stig Blomqvist et Per Eklund et conforté par les performances de Ragnotti et de Tambay au Monte Carlo, Jacques Cheinisse a l'idée d'engager deux voitures à traction avant elles aussi : des R 12 Gordini. Il les confie à Jean-Pierre Nicolas (navigué par son équipier habituel, Michel Vial) et à Bernard Darniche (et son copilote attiré, Alain Mahé). En outre, il pense, à juste titre, que l'interdiction de rouler en pneus cloutés donne une chance aux berlinettes. Invité au mariage de Jean-Luc Thérier avec Jacqueline, il lui glisse un billet d'avion pour la Suède en guise de "cadeau de mariage"... Sur le programme officiel un certain Calle Waertmarcel est l'équipier de Thérier ce qui fera rire toute la communauté française, y compris la presse spécialisée qui s'est déplacée pour couvrir l'événement. Ove Anderson, pigiste de luxe, est maintenant sur Lancia comme Harry "Sputnik" Kallstrom alors que Bjorn Waldegaard, le colosse suédois, se voit confier une iconoclaste Coccinelle VW 1300 super affûtée.

La neige est abondante. Blomqvist écrase la concurrence en remportant les huit premières ES. Anderson exige trop de sa Lancia et sort de la route. Darniche – de fort méchante humeur – fait subir le même sort à sa R 12 Gordini tandis que celle que pilote Jean-Pierre Nicolas – qui n'est pas équipée du différentiel à glissement limité – ne peut suivre le rythme imposé par les acrobates scandinaves. Devant, Blomqvist, impérial jusqu'alors, doit composer avec une pompe à essence défaillante

qui lui fait perdre le commandement. Jean-Luc Thérier reste en embuscade. Le soir de la première étape, les deux Saab devançant la berlinette de Thérier et la Lancia de Kallstrom lequel est circonspect devant les performances du normand. Dans la seconde boucle, il épate tous les observateurs en remportant l'épreuve de vitesse sur l'hippodrome gelé de Travbana. Hélas pour lui, peu de temps après il sort de la route et s'enfonce dans un mur de neige sous le regard goguenard de Kallstrom. La rotule de direction de la berlinette s'est cassée sous le choc... Elle est remplacée par un simple boulon de Ø12 et, avec la bénédiction de Jacques Cheinisse, le "fox" repart à l'attaque en commençant par Kallstrom. Le viking moustachu s'est, à son tour, planté dans la neige et Jean-Luc ne peut s'empêcher de lui adresser un bras d'honneur faussement amical en le dépassant à haute vitesse. Il est toujours troisième. Devant, Blomqvist (26 ans) a repris sa place de leader devant Per Eklund, son camarade d'écurie. Les deux Saab signent vingt-neuf scratch sur trente deux ES (!) et à l'arrivée, Stig Blomqvist empoche sa troisième victoire consécutive au Rallye de Suède. Jean-Luc Thérier monte sur le podium.

Il a vaincu l'handicap d'avoir à piloter une propulsion, équipée de simples pneus Michelin M+S ne permettant pas de compenser le manque de grip. Avec la complicité de "Papa" Jacques Cheinisse, hilare, les organisateurs lui offrent une superbe paire de cornes d'élan, souvenir d'un voyage de noces très particulier. Après deux manches qualificatives, Alpine est en tête du Championnat du Monde des Rallyes avec 32 points devant Saab (20 points), Lancia (13), Fiat (12) et Ford (10 points).

TAKE ANOTHER PLANE

La troisième étape est portugaise. Le TAP – du nom de la compagnie nationale d'aviation – se déroule du 13 au 18 mars. Quatre étapes, cumulant 2821 kilomètres avec 32 ES ont retenu l'attention de 79 équipages au départ. Alpine engage sa tripléte de pilotes éventuellement appuyés par Antonio Berges, un pilote lusitanien talentueux qui dispose d'une berlinette privée. On trouve quelques "mercenaires" célèbres qui ont loué leurs talents à quelques usines comme Ove Anderson aujourd'hui sur Toyota Celica, Harry Kallstrom sur VW 1302 S, ou Bjorn Waldegaard sur Spider Fiat. Citroën a confié deux DS 23 l'une à l'autrichien Richard Bochnicek et l'autre au portugais Francisco Romaozinho. Comme pour le Rallye Monte Carlo, il faut d'abord subir un long parcours de concentration partant des quatre coins de l'Europe pour rejoindre enfin Coimbra, la ville universitaire de référence au Portugal. À peine arrivés, les équipages prennent la direction de Viseu pour y disputer la première ES. Courte (8 kilomètres) mais décisive car elle attribue l'ordre des départs. À ce jeu, c'est Darniche qui s'impose devant Nicolas, Warmbold et Thérier. Pour une fois, "Nanar" a le sourire car son numéro 1 lui permettra d'échapper aux nuages de poussières soulevés par les voitures. Les ES suivantes se passent excellentement bien y compris celle englobant le saut de Boa Viagem immortalisé des centaines de fois par les photographes amateurs et professionnels.

Les trois Alpine écrasent la concurrence dont seule émerge la BMW 2002 16 soupapes d'Achim Warmbold navigué par Jean Todt. À l'issue de la deuxième étape, Darniche est en tête devant Thérier à 8", Warmbold à 28" et Nicolas à 40". Pour rejoindre Cintra à Lisbonne, en direction du Nord, il y a onze ES dont dix courses sur terre battue. Elles sont toutes gagnées par Bernard Darniche en état de grâce.

À l'issue de la troisième étape, il est conforté dans sa place de leader devant Thérier, Warmbold, Pinto et Jean-Pierre Nicolas retardé par une pompe à essence défectueuse. Derrière, Waldegaard tente de revenir sur le groupe de tête mais cela se termine par une chute dans un ravin profond d'une centaine de mètres heureusement sans autre gravité que l'affront de l'échec et une certaine peur du vide. Au cours de la 24^e ES, Senhora de Graca, Darniche crève et endommage son autobloquant qui va finir par céder. Simultanément Warmbold est contraint lui aussi à l'abandon. Thérier prend le relais devant Nicolas tandis que l'étonnant Antonio Borges amène sa berline 1600 S privée à une très belle sixième place. Le podium final est tricolore puisque les deux Alpine 1800 de Thérier et de Nicolas sont devant la DS 23 de Romaozinho. Dix neuf voitures seulement – sur soixante-dix-neuf au départ – sont à l'arrivée. Au championnat, Alpine compte 52 points devant Fiat 22 points et Saab 20 points.

L'East African Safari qui se court du 19 au 23 avril au Kenya, en Afrique de l'est se déroulera sans l'équipe Alpine "Trop proche du Rallye du Portugal, trop cassant, trop spécifique, trop cher" estime Jacques Cheinisse. Deux Datsun (Mehta et Kallstrom) vont l'emporter devant la Peugeot 504 berline de 160 cv confiée par Sochoux à Ove Anderson (et Todt) qui court ainsi son quatrième rallye de la saison pour une quatrième marque différente.

NOUVELLE DÉCO ET NOUVELLE VICTOIRE AU MAROC

La cinquième manche du championnat mondial se déroule aussi en Afrique mais beaucoup plus au nord puisque c'est au Maroc. Longue de 4093 kilomètres, répartie sur cinq jours et quatre étapes, comportant onze ES (1210 km !) dont 160 d'asphalte et 1050 de piste, cette épreuve se déroule dans un climat politique tendu puisque Hassan II, le roi Chérifien vient de "marocaniser" les derniers domaines agricoles appartenant à des français. Il y a 71 équipages au départ dont le trio de pilotes Alpine. Thérier a demandé de courir sur une 1600 S (160 cv) alors que Darniche et Nicolas sont au volant de la 1800 de 170 cv. Les trois autos sont neuves avec coque d'acier sous le moteur et blindage fixé sur le châssis. Elles arborent – pour la première fois – les couleurs tricolores et le logo Renault dessiné par Victor Vasarely.

La concurrence est essentiellement française avec deux DS et deux GS mais aussi six Peugeot 504. Il y a aussi deux R 12 G officielles engagées par Renault Maroc

pour Jean-François Piot et "le Tahitien" (qui n'en est pas un !) et une Datsun 240 Z pour Shekhar Mehta, vainqueur du Safari.

La première ES est longue de ... 95 kilomètres de cailloux. Darniche les effectue en 1 h 06'. Il enfonce le clou au col de Zegota et sur les deux ES recouvertes d'asphalte. Il est naturellement en tête le soir du premier jour.

La seconde étape est un véritable casse voiture avec deux ES de 175 puis de 205 kilomètres. Darniche s'adjuge la première et Thérier la deuxième ce qui le console un peu du retard pris dans la première à cause d'une fusée cassée. Le parisien Jean-François Piot réalise un double exploit en terminant 4ème puis 2ème de ces deux ES terribles. À Marrakech lors du regroupement de fin de deuxième étape, B. Darniche est en tête devant un exceptionnel J.F. Piot (à 16' 09") et J.P. Nicolas à 17' 14 alors que J.L. Thérier est treizième à 1 h 14'. Il n'y a plus que trente sept concurrents. Au cours de la boucle autour de Marrakech, le malheureux Piot casse un triangle de suspension mais il restera le héros de ce rallye désormais mené par Darniche devant Nicolas à 24' 20 et les trois Citroën DS. Une ultime ES de 236 kilomètres (!) suivie d'une étape de liaison hyper cassante font encore des ravages parmi les équipages privés. Voitures et pilotes sont épuisés.

Treize équipage seulement franchissent l'arrivée. Darniche s'est imposé devant les trois Citroën DS qui réalisent un joli tir groupé avec Neyret, Bochnicek et Ponnelle. Suivent l'A110 de Nicolas, la Fiat de Waldegaard et l'A110 de Thérier. Soixante et onze voitures au départ, treize seulement à l'arrivée mais trois berlinettes au départ et trois à l'arrivée, cela laisse sans voix les observateurs les plus aguerris. Quand on connaît l'enfer des pistes marocaines, on ne peut que rester pantois devant la performance des équipages, la qualité de préparation des voitures et leur remarquable solidité. Toute l'équipe de mécaniciens managée par Gilbert Harivel est à chaudement féliciter.

Au classement provisoire, Alpine conforte sa position de leader avec 72 points devant Fiat (31), Citroën (27), Datsun (22), Saab (20), Lancia (13), Ford et Peugeot (12).

ALPINE RENTRE DANS LA MYTHOLOGIE

Le prochain rendez-vous est fixé... dix jours plus tard, en Grèce, où une junte de militaires a pris le pouvoir, destituant le Roi Constantin II.

Redevenues "bleu Alpine", les trois A110 1800 – à carénage en plastique permettant de gagner une vingtaine de kilos par voiture par rapport à ceux montés pour le Maroc – sont confiées au trio habituel. À noter qu'une A110 1600 privée est aux mains de l'excellent pilote grec "Sirocco" copiloté par Andriopoulos. Face à ces quatre normandes, deux BMW officielles pour Warmbold et Waldegaard, trois Fiat Spider dont un pour Aaltonen, une Toyota (Anderson), quatre VW Cox de 130 cv et une DS

23 (Bochnicek). Quatre vingt-dix-sept voitures au départ, 2809 kilomètres de course (dont 1200 de piste), cinq étapes et quarante cinq ES dont 420 kilomètres courus sur piste.

Pour limiter les risques de surchauffe des roulements de roues arrière sur les berlinettes, désormais les billes sont maintenues dans des cages de métal. Par ailleurs, peu confiant dans la résistance des autobloquants, Jacques Cheinisse a demandé de ne les monter que sur les deux berlinettes de Darniche et Thérier qui fait équipe pour ce rallye avec l'impassible Christian Delferrier, un excellent copilote belge.

La veille du départ, B. Darniche est victime d'une sévère crise de sciatique. Après avoir courageusement pris le départ le lendemain pour être le 50° pilote international, quota obligatoire pour que le rallye compte pour le championnat du monde, il abandonne. Thérier s'empare immédiatement de la tête devant Nicolas. Le "fox" écrase la course tandis que son collègue, J.P Nicolas est en butte avec son embrayage et que "Sirocco" bloque la boîte de sa berlinette.

Dans la deuxième étape, le parcours est encore plus rude. Le soleil brûle les carrosseries et assèche les gorges des concurrents. Thérier continue son sirtaki en tête alors que Nicolas est abusé par les fake-news distillées par Aaltonen et son copilote britannique Robin Turvey. Le pilote marseillais se croyait à l'abri dans sa position de deuxième devant le pilote finlandais. Il sera finalement battu de vingt secondes alors que cet écart était largement à sa portée. Il est dépité et furieux contre le rusé scandinave. Au classement à mi-saison, évidemment Alpine conforte sa position de leader mais Jacques Cheinisse qui n'avait pas prévu de faire courir Alpine dans le rallye de Pologne qu'il estime trop cassant, se ravise. Constatant qu'aucune équipe d'usine – hormis Fiat – y est engagée, il propose à J.L Thérier d'aller danser la polka en Pologne. Le jeune marié, déjà privé de voyage de noces accepte. Il ne pourra donc pas être présent pour assister à la naissance de son fils Nicolas... Exceptionnellement son copilote sera Alain Mahé. Chez Fiat, il y a deux voitures engagées, l'une pour l'italien Alcide Paganelli mais, surprise, l'autre pour l'allemand Achim Warmbold, toujours copiloté par le français Jean Todt.

Il y a deux étapes de plus de 1500 kilomètres et 52 ES. L'organisation est déplorable, les liaisons ultra cassantes et les ES très dangereuses. Même les Moskvitch, Trabant, Wartburg et autres Skoda des pilotes de l'est rendent l'âme et jonchent la route comme les chars d'une armée en déroute. À l'issue du premier jour, il n'y a plus que quatorze voitures sur soixante-deux au départ. Les deux Fiat sont devant l'Alpine. Thérier est visiblement peu heureux d'être ici. Il vient d'accomplir trente-deux heures de pilotage et sait qu'il n'aura que trois heures pour récupérer. « Ils sont complètement dingues » maugrée Jacques Cheinisse envers les organisateurs. Quelques temps plus tard, l'A110 ouvre son train avant dans une ornière un peu plus dure que les autres. La bête est blessée et Thérier, un héros fatigué. L'équipe de

mécaniciens dieppois répare l'auto en silence mais prestement et "le Fox" est relancé sur les pistes. Il grignote son retard sur les Fiat, Paganelli accélère et casse son moteur tandis que le rusé Jean Todt calme les ardeurs de Warmbold. « Laisse faire ! la route est encore longue... ».

Dans la 50° ES, Thérier et Mahé s'égarer à cause d'un roadbook peu précis. Ils enlèvent, malgré tout les cinq ES suivantes et... sont mis hors course par le "(des)organisateur". Trois voitures seulement sont à l'arrivée de ce rallye d'enfer. Warmbold, plus matamore que jamais et sa Fiat s'imposent devant une Wartburg d'Allemagne démocratique et une Polski locale. « Pologne, terre de misère » conclut laconiquement Jean-Luc Thérier.

Le "Rallye des 1000 Lacs" est la huitième manche du championnat du monde. Il est de notoriété publique que, comme celui de Suède, il est du domaine réservé aux pilotes scandinaves qui en connaissent toutes les finesses et même quelques raccourcis... Aussi Jacques Cheinisse estime-t-il inutile d'aller croiser le fer (ou le plastique) avec les vikings et les Troll's laissant la voie libre aux locaux et leurs drôles de montures. 1° Timo Makinen sur Ford Escort, 2° Markku Alen sur Volvo, 3° Leo Kinnunen sur Porsche et 5° Simo Lampinen sur Saab. Au milieu de tous ces scandinaves aux quinze premières places, seul l'allemand Warmbold, sa BMW et son copilote Jean Todt terminent 8°. Le "Grand Jacques" a eu raison une fois de plus... Au classement provisoire, Alpine est toujours leader avec 92 points devant Fiat, 69 points.

ALPINE AU RALLYE AUTRICHIEN DES ALPES

Après avoir reconnu une douzaine de jours, les deux pilotes Alpine, Darniche et Nicolas sont au départ du "Rallye Autrichien des Alpes" pour disputer 29 ES totalisant 400 kilomètres sur un routier de 2300 kilomètres. Face à eux deux BMW 2002 de 215 cv pour Bjorn Waldegaard et Achim Warmbold qui effectue son retour dans l'équipe allemande, deux Saab de 165 cv confiées aux duettistes du rallye de Suède et trois Spider Fiat Abarth de 165 cv pour Paganelli, Pinto et Lindberg. Le plan d'assistance conçu par l'ex-copilote Marcel Callewaert, a prévu 56 points d'assistance avec dix mécaniciens répartis dans deux camions SB2 et quatre Renault 16 TS.

À l'issue de la première étape, après 1009 kilomètres, Warmbold impose provisoirement sa BMW devant les deux agiles Saab et la berlinette de J.P. Nicolas. Plus loin, B. Darniche est d'humeur bougonne. Jacques Cheinisse fait mine de ne pas s'en apercevoir... Dans la seconde étape, longue de 608 kilomètres, l'allemand continue sa domination mais une Saab connaît quelques problèmes ce qui permet à Nicolas d'être troisième et Darniche, cinquième. La BMW, fortement sollicitée, connaît quelques problèmes de suspension et, pour rejoindre son assistance,

emprunte un routier hors roadbook qui le fait passer devant un CP dans le sens opposé sous les yeux d'un observateur Saab qui en réfère aux contrôleurs. La mise hors course, sanction prévue pour une telle irrégularité, est envisagée d'autant plus que l'équipage Warmbold-Todt a utilisé un "raccourci concédé" (dixit) par l'organisateur. Furieux, Jacques Cheinisse emprunte la voiture d'un journaliste et va bloquer la sortie de ce raccourci. Imbroglio, exclusions, réclamations... pendant ce temps, B. Darniche, qui a récupéré du mordant, cumule les exploits et finit par vaincre la Saab de Per Eklund d'une petite seconde alors que J.P. Nicolas est quatrième.

Au classement provisoire, Alpine s'envole avec 112 points devant Fiat, totalement hors du coup ici (77 points) et Saab (45 points glanés en trois rallyes seulement).

SAN REMO ET RAC

Pour le 11° Rallye San Remo qui aura lieu du 10 au 13 octobre, Jacques Cheinisse a engagé trois A110 1800. Face à elles, une centaine de concurrents dont cinq Fiat Spider 124 Abarth, trois Lancia Fulvia et deux BMW. Le parcours est long de 1786 kilomètres découpé en deux étapes comportant 37 ES. Bernard Darniche a, à nouveau, mal au dos mais il est décidé à frapper dès le départ... ce qu'il fera malheureusement en fracassant sa berlinette dans un mur ! Abandon après quelques petits kilomètres seulement. Jean-Luc Thérier venge l'équipe normande en s'adjudgeant les ES malgré des douleurs gastriques et Jean-Pierre Nicolas peste contre lui-même pour "avoir été trop prudent" (dixit). À la fin de la première journée, Thérier est en tête devant Nicolas (à 30") et dix voitures italiennes qui précèdent la BMW isolée de Bjorn Waldegaard. Jacques Cheinisse doit arbitrer dans les objectifs de ses deux pilotes pour éviter une rivalité qui pourrait être destructrice, donc, à Thérier le Championnat de France et à Nicolas une première victoire dans le championnat du monde.

Thérier, qui a retrouvé la forme, attaque et Nicolas n'est pas en reste. Malheureusement pour le pilote marseillais, il crève et perd beaucoup de temps sur le normand. Les positions sont maintenant figées jusqu'à un problème d'embrayage qui lui fait perdre la deuxième place à l'arrivée au profit de la Fiat de Verini. Alpine conforte encore plus sa domination au Championnat du Monde avec 132 points soit 40 de plus que Fiat, son challenger. Jacques Cheinisse peut ainsi faire l'impasse sur la manche américaine courue sous le nom "Press on Regardless", la bien nommée.

Le 6 octobre 1973, la guerre du Kippour ouvre les effets de la guerre de l'énergie fossile toujours d'actualité cinquante ans plus tard... Le RAC Rally – Royal Automobile Club Rally – va offrir à 198 équipages le plaisir de rouler sur des routes et chemins "secrets" (?) mais bien connus des protagonistes britanniques. Ford engage trois Escort de 220 cv, Datsun trois 240 Z, Saab trois 96 V4, Fiat deux Spider, Toyota deux Celica, BMW deux 2002 etc... Jacques Cheinisse est peu enclin à

engager ses troupes d'autant plus que Fiat a peu de chance de vaincre. Sur l'insistance des dealers britanniques de Renault, il envoie finalement deux A110, l'une pour Thérier navigué exceptionnellement par Michel Vial et l'autre pour Nicolas assisté de Claude Roure, deux méridionaux. Les pistes sont glissantes et même Jean-Luc Thérier se fait piéger dans la forêt de Leicester. Peu de temps après, l'axe de l'allumeur casse, c'est l'abandon.

Jean-Pierre Nicolas est désormais seul à défendre Alpine bien que Pat Moss, brillante rallywoman britannique, dispose exceptionnellement d'une A110 engagée par Renault UK. Après trente cinq heures de conduite et autant d'épreuves spéciales, un léger temps de récupération est concédé aux équipages à Glasgow puis retour sur York où, force est de constater, que les Ford dominent l'épreuve. À l'arrivée, Timo Makinen devance Roger Clark et Markku Alen. Nicolas n'a pas pu combler le faible écart qui aurait pu lui offrir la quatrième place. Être cinquième est une belle performance compte tenu des difficultés proposées par ce rallye hors normes. Il sait que sa dernière chance de remporter une manche du Championnat du Monde des Rallyes 1973 lui sera proposée en Corse en décembre. En attendant ce jour, Alpine ne peut plus être rattrapé dans ce championnat. La petite marque dieppoise a vaincu et remporte officiellement le titre de Champion du Monde des Rallyes !

FINAL IMPERIAL

La Corse, c'est le domaine de Renault depuis 1956, année du premier Tour de Corse Automobile. Tous les pilotes insulaires sont "accro" à cette course aux 10.000 virages et, après les Dauphine et R8 Gordini, ils ont opté pour la berlinette. Il y en a quatorze d'engagées en "Groupe 4" et neuf en "Groupe 3". Jacques Cheinisse y envoie son trio renforcé par Jean-François Piot – déjà vainqueur ici sur R8 Gordini en 1966 – et le soutien "officieux" à Jean-Pierre Manzagol, le bastiais du garage Doria. Ainsi la moitié du plateau est composée de berlinettes (23 sur 50 !). Au paddock, les discussions tournent, d'une part, sur l'absence de Fiat et d'autre part sur les interdictions du sport automobile décrétées par le gouvernement Messmer en conséquence aux menaces liées au conflit entre Israël et l'Egypte associé à la Syrie.

Marcel Callewaert a repris du service aux côtés de Jean-Luc Thérier comme au bon vieux temps de la R8 Gordini. Le normand est toujours en lice pour le titre de Champion de France des rallyes comme l'est aussi Jean-Pierre Nicolas toujours assisté de Michel Vial. Bernard Darniche dispose d'une "A110 Bis" c'est-à-dire à suspension arrière triangulée type A 310. Les ES mythiques de l'île de Beauté comme Coti Chiavari, Zonza, Aullène ou Zévaco mettent Jean-Pierre Nicolas en valeur avant que la neige empêche le rallye de continuer. Huit ES sont annulées et les concurrents sont invités à rejoindre Ajaccio. Jean-Pierre Nicolas est en tête devant Jean-François Piot (navigué par Jean de Alexandris), l'inattendu Guy Chasseuil (sur Ford Escort), Jean-Luc Thérier, Jean-Pierre Manzagol et François

Serpaggi. Le lendemain Piot et Serpaggi se partagent les ES alors que Nicolas est en proie à de sérieux ennuis de boîte de vitesses. Il n'a plus qu'un seul rapport (la 4°) et, dès lors, il doit "jouer" avec l'embrayage qui, à son tour, donne des signes de faiblesse. Michel Vial encourage son pilote. Heureusement il ne reste que cinquante kilomètres de liaison à effectuer et la berlinette tricolore, frappée du numéro 1, comme un présage, franchit la ligne d'arrivée. C'est la joie bien sûr car Jean-Pierre Nicolas a enfin "sa" victoire. Il y a cinq Alpine parmi les six premiers (1er Nicolas, 2° Piot, 3° Thérier, 5° Serpaggi, 6° Manzagol etc...). Jean-Luc Thérier est Champion de France des Rallyes et Alpine, Champion du monde !

Sur le toit du monde au point de vue sportif, la marque est absorbée par Renault. C'était il y a cinquante ans !

Laissons à Jacques Cheinisse le mot de la fin :

« Alpine, une histoire humaine transcendée ou, tout simplement, une histoire d'Hommes !

Des hommes qui se surpassaient, mus par la même volonté de gagner qu'ils soient glorieux pilotes et copilotes ou ceux qui essayaient de les encadrer. Notre force c'était la cohésion de l'équipe, son unité, la solidarité qui animait ses membres. Nous avons ce que les autres n'avaient pas, "la Gagne" ».

Jean-Luc Fournier

CLASSEMENT FINAL
1ER CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES
SAISON 1973

1.	ALPINE RENAULT	160 points
2.	FIAT	89 points
3.	FORD	76 points
4.	SAAB	45 points
5.	VOLVO	44 points
6.	DATSUN	34 points
7.	CITROËN	33 points
8.	PORSCHE	29 points
9.	TOYOTA	27 points
10.	OPEL	25 points
11.	BMW	20 points
12.	LANCIA	17 points
13.	VW	16 points
14.	PEUGEOT	13 points
	Etc...	

ANNEXE

FICHE TECHNIQUE

TYPE	Alpine A 110 Groupe 4 Saison 1973
MOTEUR	Renault Gordini 4 cylindres en ligne En position longitudinale arrière
CYLINDRÉE	1796 cm ³ – Préparation Mignotet Alésage x Course : 82,5 x 84 mm
PUISSANCE	170 cv à 7200 T/mn
ALIMENTATION	Deux carburateurs Weber 45 DCOE
ALLUMAGE	Batterie et distributeur
DISTRIBUTION	Arbre à cames latéral Deux soupapes en V par cylindre
TRANSMISSION	Aux roues arrière
BOITE DE VITESSES	Type 364 avec différentiel Hewland 5 marche avant + 1 marche arrière
FREINAGE	À disques ventilés Ø 254 à l'avant et Ø 250 à l'arrière Plaquettes Ferodo
JANTES	Aluminium Gotti 13"
PNEUS	Avant Michelin Racing 19 x 13 Arrière Michelin Racing 21 x 13
SUSPENSION AVANT	À triangles superposés Barre anti-roulis Deux combinés ressorts/amortisseurs hydrauliques
SUSPENSION ARRIERE	À essieu brisé et jambe de poussée Quatre combinés ressorts/amortisseurs hydrauliques

CARROSSERIE	Résine de polyester et fibre de verre
RESERVOIR D'ESSENCE	90 litres dans outre de sécurité
LONGUEUR	3,85 m
LARGEUR	1,60 m
HAUTEUR	1,13 m
EMPATTEMENT	2,10 m
VOIE AVANT	1,36 m
VOIE ARRIERE	1,34 m
POIDS	700 kilos

CONTACTS PRESSE

Oriane TAMBURINI

General Manager Communication Alpine

orianne.tamburini@alpinecars.com

+33 (0)6 26 63 28 14

Coralie JOLLY

Attaché de presse

coralie.jolly@rbyco.com

+33 (0)6 85 91 09 38

À propos d'Alpine

Fondée en 1955 par Jean Rédélé, Alpine s'est affirmée au fil des ans avec ses voitures de sport à la française. En 2018, la marque présente la nouvelle A110, une voiture de sport fidèle aux principes intemporels d'Alpine en matière de compacité, de légèreté, d'agilité et de plaisir de conduite. En 2021, est créée la Business Unit Alpine. Elle devient la marque dédiée aux voitures de sport innovantes, authentiques et exclusives de Renault Group, bénéficiant de l'héritage et du savoir-faire de son usine historique de Dieppe ainsi que de la maîtrise de l'ingénierie des équipes d'Alpine Racing et d'Alpine Cars.