

3 HEURES DE LÉDENON, 25-27 SEPTEMBRE : MAUDIT JOINT DE CULASSE !



Dans le Championnat de France VHC d'Endurance, avec l'Alpine M63B de Besson-Peccolo-Dougnac.

Après avoir remplacé Andruet lors du Grand Prix des Remparts d'Angoulême (il devait mettre sa Berlinette à moteur 1860 cm³ à la disposition de Jean-Claude, finalement retenu par ses obligations professionnelles) et conquis la 2^{ème} place de la course réservée aux A 110 Groupe 4, Gérard Besson prenait le départ des 3 Heures de Lédénon. Avec, bien entendu, ses habitués complices Marc Peccolo et Francis Dougnac.

Treizième sur la grille de départ, l'Alpine M63B N°30 remontaït tambour-battant nombre de concurrents, et à la mi-course, on la pointait en 6^{ème} position, tant il est vrai que, s'il réclame de la puissance en raison de ses importantes dénivellations, le "toboggan" gardois, outre qu'il favorise l'agilité, est également un circuit de pilotage. Las, avant la fin de la 2^{ème} heure de course, le joint de culasse cédaït, et la belle bleue s'arrêtait définitivement...

"Nous avions quelques craintes à ce sujet", confiait alors Gérard Besson, "après les alertes enregistrées au Val de Vienne puis à Dijon. Mais nous n'avons pas travaillé sur la voiture, puisque nous avons décidé de l'utiliser au dernier moment, faute de disposer de l'A 220 3 litres, primitivement engagée dans l'épreuve. Par contre, pour les 4 Heures de Magny-Cours (24 octobre), nous aurons la 3 litres."

La M63B, une "hybride" bigrement efficace !

Puisque nous bavardions avec Gérard, nous lui avons demandé de rappeler aux lecteurs de Berlinette Mag l'histoire de la M63B, voiture qu'il a achetée à Jean-Charles Rédélé, avec son immatriculation d'origine, 670 PR 75. « Il s'agit d'un modèle unique, une sorte de véhicule hybride qui marie le premier châssis tubulaire Alpine, étudié pour la M64, et la carrosserie de la M63. En fait, la M63B – qui porte le numéro de châssis 1708 – a été construite avant les essais préliminaires des 24 Heures du Mans d'avril 1964, afin de comparer l'aérodynamisme de la M63 avec celle de la M64, plus fine, moins haute et moins longue. L'expérience fut écourtée par la sortie de piste de Claude

Bobrowski, mais la voiture fut réparée, puis engagée en course. À la Targa Florio, Mauro et Lucien Bianchi se classèrent 15^{ème} du général, et 2^{ème} de la classe GT 2 litres derrière une Porsche 904 GTS ! La voiture était alors dotée du "double arbre" 1150 cm³, tout comme lors des 1000 km du Nürburgring, où elle fut confiée à Vinatier et Grandire, qui seront contraints à l'abandon. Elle retrouve son moteur 1001 cm³ pour les 24 Heures du Mans, et malgré un très long arrêt à la suite d'une panne d'allumeur, Roger Masson et Teodoro Zeccoli (transfuge de chez Abarth !) terminent 20^{ème} à près de 160 km/h de moyenne.

Aux 24 Heures du Mans 1965, la M63B, toujours dotée du 1001 cm³, est pilotée par Robert Bouharde et Pierre Monneret. Ils occupent la 17^{ème} place, et la 2^{ème} au classement du Rendement énergétique, quand une bielle déclare forfait en début de matinée... C'est, d'ailleurs, une très mauvaise année mancelle pour Alpine, et les six voitures engagées sont toutes contraintes à l'abandon ! Cheinisse et Harrioud, avec une curieuse A 110 GT4 munie d'une carrosserie profilée à la façon des M63 et M64, seront les derniers à se retirer, suite à une panne d'embrayage à moins de trois heures de l'arrivée. »

Homologuée avec le 1500 cm³

« Depuis que j'ai cette M63B, elle est équipée d'un Gordini 1500 cm³. En effet, comme la M63 a couru avec différentes mécaniques, dont le 1300 et le 1470 cm³, elle est homologuée avec ce moteur, qui est à la fois un peu plus puissant (environ 150 ch, pour un poids aux alentours de 600 kg), possède davantage de couple, et s'avère plus fiable. Enfin, en règle générale ! Les pneumatiques sont un peu moins hauts qu'à l'origine, et surtout de bien meilleure qualité. Je prends beaucoup de plaisir à conduire "670 PR 75", qui est prévenante et très saine. Le moteur central et, surtout, le châssis tubulaire, bien plus rigide que le châssis-poutre de la M63, sont pour beaucoup dans l'efficacité de l'auto. Elle nous a permis, à Francis Dougnac, à Marc Peccolo et à moi-même, de remporter le Championnat de France d'Endurance VHC en 2006, après avoir conquis la 3^{ème} place en 2004. En 2006, nous avons aussi emmené notre brave M63B en 3^{ème} position du Challenge Européen d'Endurance VHC. J'apprécie les Berlinettes A 110 (NDLR. Gérard Besson en possède... plusieurs !), j'aime beaucoup l'A 220, mais j'ai un gros faible pour cette M63B. »
Cela tombe bien, nous aussi ! ●

6 HEURES DE DIJON,

28-30 AOÛT : DANS LE "TOP TEN"...



Suite à un accident survenu dans la matinée, lors d'une course de "prototypes" modernes, les 6 Heures de Dijon (rebaptisées "Challenge Denis Lelièvre", en hommage au commissaire de piste tué lors de ce dramatique épisode) ont été ramenées à un peu moins de 4 heures...

S'élançant de la 13^{ème} place sur la grille de départ, Marc Peccolo dut s'arrêter plusieurs fois, au cours de la première heure, avec un mystérieux problème de surchauffe au niveau du train avant droit. Mystérieux, car à chaque "stop", on ne décela aucune anomalie, et le phénomène n'affecta jamais le bon comportement de l'Alpine M63B N°30 !

Gérard Besson, puis Francis Dougnac, s'employèrent à rattraper – partiellement ! – le temps perdu, en amenant l'Alpine à une probante 10^{ème} position finale, sur les talons de la Porsche Carrera RS 2,7 litres de Casalot-Mahy, et à la 1^{ère} place de sa catégorie.

L'épreuve a été remportée, à plus de 155 km/h de moyenne, par la fantastique Lola T286-V8 Cosworth des suisses Luco-Basso, devant un autre équipage helvète, celui des frères Philippe, Michel et Yves Scemama, sur une Chevron B16. ●

