



1 febbraio 2012

## L'ALPINE A110: GIÀ 50 ANNI!

- «Le Alpine sorprenderanno il mondo», aveva dichiarato Amedeo Gordini: una profezia diventata realtà.
- Filante e raffinata, straordinariamente accattivante, la A110 ha segnato la sua epoca, alla stregua del suo creatore, Jean Rédélé.
- L'Alpine A110, che continua ancora oggi a farci sognare, aveva nel DNA la passione sportiva e l'eccellenza meccanica di Renault.

I 50 anni dell'A110 saranno celebrati da Renault durante tutto il corso del 2012, con alcuni eventi, tra cui:

- Salone **Rétromobile**: 6 modelli di A110 presenti sullo stand Renault, dal 1° al 5 febbraio.
- **Festival of Speed a Goodwood** (UK), dal 29 giugno al 1° luglio: presenza statica e dinamica di A110 della collezione Renault.
- **Festival Renault** sull'autodromo di Linas-Monthléry, il 22 e 23 settembre: presenza statica e dinamica di A110 della collezione Renault.

### **La nascita di una star**

Con A110, presentata da Jean R d l  al Salone di Parigi nel 1962, inizia l'avventura del propulsore della Renault 8 sotto il cofano delle Alpine. Il modello, derivato dall'Alpine A108, presenta miglioramenti stilistici, con un design pi  raffinato: cofano motore pi  piatto, superfici vetrate pi  ampie e gruppi ottici posteriori della Renault 8. Il nuovo blocco motore impone modifiche a livello delle prese d'aria: poich  il radiatore del nuovo motore   fissato posteriormente, vengono realizzate delle aperture sulla parte superiore dei parafranghi, nella resina, e completate con quattro listelli cromati. In definitiva, l'insieme delle modifiche realizzate esalta l'eleganza della A110, che presenta una silhouette estremamente pura, sobria e perfettamente equilibrata.

### **Un'auto per appassionati**

Viaggiare in A110,   come innamorarsi: bisogna tener presente, innanzitutto, che l'auto   stata progettata per vincere nei rally.   un'auto da meritare: non ha un brutto carattere, ma semplicemente il suo carattere; non si sale a bordo di un'Alpine, ci si scivola dentro. Eppure, dopo aver preso il volante, l'osmosi   immediata.



### **Un concentrato di efficacia**

- Propulsori

Attingendo alla banca di organi meccanici di Renault, la A110 seguir  l'evoluzione di cilindrata della marca della Losanga che, convinta della seriet  dell'azienda, ha concesso, nel frattempo, la sua fiducia alla marca Alpine. Dopo i propulsori della Dauphine e della Renault 8, saranno utilizzati i motori della Renault 12 e della Renault 16, modificati da diversi "maghi".

Marc Mignotet, uno dei più celebri, sviluppa diverse versioni del propulsore della Renault 8 e lo declina in 956 cm<sup>3</sup>, 1108 cm<sup>3</sup>, 1255 cm<sup>3</sup>, 1296 cm<sup>3</sup>. Rivisitato da Amedeo Gordini, il motore 1108 cm<sup>3</sup> della Renault 8 raggiunge una potenza di 95 cv, grazie ad un doppio carburatore. Successivamente, saranno montati nel vano motore il 1289 cm<sup>3</sup> della Renault 12TS, i 1470 cm<sup>3</sup>, 1565 cm<sup>3</sup> e 1647 cm<sup>3</sup> della Renault 16, e il 1605 cm<sup>3</sup> della Renault 17.

▪ Tenuta di strada

I conducenti della A110 affermano che quest'auto tiene meglio la strada in curva che nei rettilinei. La maneggevolezza e la motricità sono i suoi punti di forza, grazie alla disposizione posteriore a sbalzo del propulsore che provoca uno slittamento facilmente controllabile con volante e acceleratore. Viceversa, risulta talvolta più problematico il controllo della traiettoria, ma che importa? È un'auto che non invoglia alla guida, ma al pilotaggio. I suoi difetti sono le sue qualità.

▪ Equipaggiamenti

Dietro il volante, rivestito in pelle, il cruscotto è completo, con tachimetro e contagiri. In funzione delle versioni, può accogliere un manometro per la pressione dell'olio, un amperometro, un manometro per la temperatura dell'acqua, un orologio... Il resto è abbastanza essenziale, per non dire spartano: sedili in skai nero, regolabili in inclinazione e profondità; porte equipaggiate con manovella, per aprire e chiudere i finestrini. Talvolta, è prevista una maniglia di sostegno per il passeggero, che può rivelarsi particolarmente utile in alcune circostanze... Esiste, tuttavia, un listino di opzioni: fari addizionali, serbatoio del carburante più capiente, cerchi in lega, sedili avvolgenti ...

**Circa 7.500 unità prodotte**

La produzione dell'A110 in Francia, nello stabilimento di Dieppe, si suddivide come segue:

1963: 50	1968: 246	1973: 459
1964: 94	1969: 560	1974: 613
1965: 159	1970: 1933	1975: 800
1966: 203	1971: 1024	1976: 578
1967: 194	1972: 846	1977: 133

A luglio 1977, esce dalle linee dello stabilimento Alpine di Dieppe la 6.892<sup>a</sup> ed ultima A110 costruita in Francia. Stranamente non è blu, tinta abbinata all'A110, ma verde metallizzato.

La A110 è stata prodotta, in quantità più o meno limitate, anche in Brasile, Messico (circa 300), Bulgaria (circa 200) e Spagna, alla FASA (circa 1.500). Complessivamente, ha reso felici oltre 7.500 appassionati proprietari.

## Le A110 e la competizione

La leggerezza e la maneggevolezza delle A110 faranno scintille in competizione e renderanno felici, oltre ai piloti, anche gli spettatori, che potranno ammirarle in evoluzioni molto spesso acrobatiche. Impossibile, o quasi, elencare tutti i successi ottenuti dalla A110 in competizione. Cercheremo di citarne almeno le principali tappe.

### 1961 – 1968: gli esordi

José Rosinski segna la prima vittoria di una A110 al Rally dei Leoni 1963. Il seguito della stagione si rivelerà altrettanto fruttuoso con alcuni fatti salienti, quali uno “scratch” di un certo Jacques Cheinisse al rally d’Autunno.

Negli anni successivi, diversi piloti “privati” si distingueranno in competizioni nazionali e internazionali, davanti a modelli di marche ben note e molto più potenti.

#### *- 1967: la costituzione di una grande équipe*

Le Alpine diventano Alpine Renault. Arrivano nuovi piloti: Gérard Larousse, Jean-Claude Andruet, Jean-Pierre Nicolas, nel team ufficiale, ma anche molti altri, tra cui Bernard Darniche, tra i “privati”.

#### *- 1968: il primo Campionato di Francia*

Dopo le vittorie al “Neige et Glace”, al rally di Lorena di Gérard Larousse, Jean-Claude Andruet ottiene il titolo di Campione di Francia, con quattro vittorie nella stagione.

### 1969: Il decollo

Jean Vinatier e Jean-Claude Andruet sono piloti che emergeranno in quell’anno con diverse vittorie. Il primo sarà anche Campione di Francia del Rally al termine della stagione.

### 1970: Il Campionato d’Europa e il Campionato di Francia

La Berlinetta 1600 S ha ottenuto l’omologazione in gruppo 4, e può finalmente battersi ad armi quasi pari contro gli altri concorrenti con modelli più potenti. Dopo alcuni exploit, il focoso Jean-Claude Andruet conquista, al termine della stagione, il titolo di Campione di Francia e Campione d’Europa.

### 1971: La Berlinetta domina Montecarlo

Sarà anch’esso un anno ricco di successi. Ove Andersson vince nel rally di Montecarlo, Jean-Luc Thérier è secondo, Andruet terzo. Andersson strappa anche la vittoria in Italia, sgominando un’armata di Fiat e Lancia. Trionfa anche al rally austriaco delle Alpi e all’Acropoli, e offre il titolo internazionale ad Alpine. A sua volta, Jean-Pierre Nicolas vince il Campionato di Francia.



### 1972: Verso la gloria

Il propulsore 1600 è sostituito da un più potente 1800 cm<sup>3</sup>. Jean-Claude Andruet domina il Tour de Corse. Seguiranno numerose vittorie, condivise tra i piloti dell'équipe. Alla fine della stagione, Bernard Darniche è consacrato Campione di Francia. Da parte sua, Jean-Luc Thérier realizza un exploit, vincendo il Rally des Cévennes con un propulsore 1600 turbo. Siamo agli albori di questa tecnica, destinata ad ottenere grande successo in futuro ...

### 1973: L'apogeo dell'epopea



Immaginiamo i migliori piloti francesi del momento: Andruet, Darniche, Thérier, Nicolas, Piot, senza dimenticare il navigato Andersson. Oltre ad essi, un team di meccanici, che si dedicano anima e corpo ad un'auto, ai vertici del suo sviluppo. La stagione inizia con la vittoria di Andruet al Montecarlo, dietro di lui altre quattro A110. In Portogallo, Thérier e Nicolas realizzano una doppietta. Al rally del Marocco, Darniche è la star. Il resto della stagione sarà in linea. Alpine Renault incassa il titolo di **Campione del Mondo** e Jean-Luc Thérier quello di Campione di Francia.

### 1974 – 1975: gli ultimi bagliori dell'équipe ufficiale

Nicolas vince al rally del Marocco, e si classifica secondo al Tour de Corse. Ma la A110 è arrivata agli sgoccioli ed è Henry che offre, quell'anno, l'ultima vittoria all'A110 al Critérium des Cévennes.

Dopo una gloriosa carriera e risultati prestigiosi, la A110 può andare ufficialmente in pensione, anche se continuerà ancora, negli anni, a strappare numerose altre vittorie grazie a piloti privati, appassionati di quest'auto che resterà per sempre un'icona.

**Le diverse versioni:**

<b>ANNO</b>	<b>TIPO</b>	<b>TIPO COSTRUTTORE</b>	<b>CIL</b>	<b>POTENZA CV DIN</b>	<b>PROVENIENZA MECCANICA</b>
1963	956		956 cm <sup>3</sup>	44	Renault 8
1964	70	1100 VA	1108 cm <sup>3</sup>	58	Renault 8 Major
1965	100	1100 VB	1108 cm <sup>3</sup>	77	Renault 8 Gordini 1100
	1150	1100 VC	1149 cm <sup>3</sup>	93	Renault 8 Gordini 1100
1966	1300G	1300 VA	1255 cm <sup>3</sup>	88	Renault 8 Gordini 1300
1967	1300S	1300 VB	1296 cm <sup>3</sup>	102	Renault 8 Gordini 1300
	1500	1500 VA	1470 cm <sup>3</sup>	75	Renault 16
1968	1600	1600 VA	1565 cm <sup>3</sup>	92	Renault 16 TS
1969	1600S	1600 VB	1565 cm <sup>3</sup>	122	Renault 16 TS
1970	V85	1300 VC	1289 cm <sup>3</sup>	72	Renault 12
1973	1600 SC/SI	1600 VD	1605 cm <sup>3</sup>	122	Renault 12 Gordini
1976	1600 SX	1600 VH	1647 cm <sup>3</sup>	95	Renault 16 TX

*Le foto di A110 sono disponibili, in alta definizione, sul sito [www.media.renault.it](http://www.media.renault.it)*

**Contatto Stampa Renault Italia**

**Paola REPACI** – Product Communication Manager

Tel. 06 4156965; Cell. 335 1254592; Fax 06 41566965

paola.repaci@renault.it

[www.media.renault.it](http://www.media.renault.it);