



COMUNICATO STAMPA

---

05-02-2015

## ALPINE FESTEGGIA 60 ANNI AL RÉTROMOBILE

**Appuntamento immancabile per gli appassionati di automobili, il Salone Rétromobile (4 - 8 febbraio) dà il via alle celebrazioni del sessantesimo anniversario di Alpine.**

**Lo spazio dedicato alla Marca metterà in risalto i due modelli che hanno condotto Jean Rédélé alla progettazione della mitica Berlinette A110: il coach A106 e la Willys-Interlagos, prodotta in Brasile.**

**Pochi giorni dopo la presentazione al Festival Internazionale dell'Automobile, la concept Alpine Vision Gran Turismo conquisterà sia gli appassionati di videogiochi che i curiosi alla ricerca di indizi che conducano all'Alpine del XXI secolo!**

«All'epoca in cui fondava la Société des Automobiles Alpine, il 25 giugno 1955, Jean Rédélé non immaginava che le sue creazioni avrebbero suscitato ancora tanto entusiasmo e passione ai giorni nostri... Eppure, il 2015 sarà l'anno del sessantesimo anniversario di una Marca ormai leggendaria.

Rétromobile è un salone in cui ogni anno incontriamo molti appassionati di Alpine, che quest'anno si ritroveranno intorno ad un'area dedicata, dove si materializzeranno il passato, il presente e il futuro della Marca.

Accanto ai modelli storici, le A106 e Willys-Interlagos, la nostra concept-car Alpine Vision Gran Turismo lascerà ancora un bel po' di visitatori a bocca aperta! Crocevia tra passato, presente e futuro, al confine tra competizione e serie, questo modello esclusivo incarna il DNA di Alpine del XXI secolo.

Parallelamente al nostro rinnovato impegno in competizione, questi eventi sanno tenere vivo l'entusiasmo di coloro che attendono con impazienza di scoprire il nostro futuro modello di serie. Sarà una nuova storia, da seguire fino al 2016!»

**Bernard Ollivier, CEO Société des Automobiles Alpine**

### SESSANT'ANNI FA... NASCEVA ALPINE

Dando uno sguardo alla sua storia, il destino di Jean Rédélé sembra evidente. Cresciuto in un ambiente in cui le automobili, la competizione e Renault rappresentavano il pane quotidiano, Jean Rédélé si è distinto anche per la sua visione avanguardista della tecnologia e del commercio.

Nato il 17 maggio 1922, Jean è il primogenito di Émile Rédélé, concessionario Renault a Dieppe e già meccanico ufficiale di Ferenc Szisz, primo "pilota di fabbrica" del marchio

all'inizio del secolo. Concluso il percorso universitario presso la prestigiosa HEC[1], Jean si fa notare subito dalla Direzione Generale di Renault per le idee commerciali innovative. A soli 24 anni diventa il più giovane concessionario di Francia, assumendo la direzione dell'azienda del padre.

Considerando «la corsa il miglior banco di prova per i modelli di serie e la vittoria il miglior argomento di vendita», Jean R  d  l   partecipa alle prime competizioni all'et   di 28 anni.

Dopo un primo tentativo al Rally di Monte-Carlo del 1950, vince il primissimo Rally di Dieppe al volante della nuova 4CV, davanti a modelli ben pi   potenti! Questo successo di portata nazionale spinge Renault a fornirgli una 4CV '1063' – la versione speciale corsa – per la stagione successiva. Collezionando nel frattempo nuovi successi, Jean R  d  l   cerca di migliorare le performance del suo bolide. La ricerca del successo lo porta fino in Italia, da Giovanni Michelotti. A quest'ultimo ordina la progettazione di una 4CV Sp  ciale Sport, caratterizzata da una carrozzeria di alluminio ben pi   aerodinamica del modello originale. Con il passare del tempo, la collaborazione tra il *rally man* francese e il designer italiano porter   alla nascita di tre esemplari unici.

Nell'attesa che gli venga consegnato il nuovo bolide, R  d  l   prosegue la propria carriera al volante della '1063'. Concessionario Renault a Parigi e Etampes, prende l'amico Louis Pons come copilota. Alla ricerca costante di performance sempre migliori, il duo finanzia lo sviluppo di una trasmissione a cinque rapporti, progettata da Andr  -Georges Claude. Questa trovata consente loro, in particolare, di vincere nella loro categoria la Mille Miglia, la famosa corsa tra Brescia e Roma.

Il percorso di Jean R  d  l   si snoda poi attraverso la 24 Ore di Le Mans e il Tour de France Automobile. Nel 1953 mette finalmente le mani sulla sua 4CV 'Sp  cial'. Come prima uscita, vince il 4   Rally di Dieppe davanti a due Jaguar e a una Porsche! L'anno successivo, l'equipaggio R  d  l   / Pons colleziona una terza vittoria di categoria alla Mille Miglia, poi vince anche la Coupe des Alpes. «   guidando sulle strade alpine, a bordo della mia 4CV, che mi sono divertito di pi  . Per questo ho deciso di chiamare le mie future automobili 'Alpine', perch   i miei clienti potessero condividere con me lo stesso piacere», dichiarer   qualche tempo dopo.

L'idea di creare un proprio marchio    un pensiero fisso nella mente di Jean R  d  l  . Sar   il suocero a supportarlo in questa impresa. Proprietario del Grand Garage de la Place de Clichy, in rue Forest, Charles Escoffier    uno dei maggiori concessionari Renault dell'epoca. Chiedendo al genero di aiutarlo a sviluppare e commercializzare una serie di 'coach' gi   ordinati a Gessalin & Chappe, lo spinge a creare la "Soci  t   des Automobiles Alpine", che nasce il 25 giugno 1955. Questa data coincide con la fine della carriera di pilota di Jean R  d  l  .

## **A106: L'INIZIO DI UN'INCREDIBILE EPOPEA**

Immaginando le sue future automobili, Jean R  d  l   voleva fare leva su alcuni principi elementari: una meccanica semplice ma competitiva, che utilizzasse il maggior numero di pezzi di serie e che fosse rivestita di una carrozzeria leggera e accattivante. Da un certo punto di vista, il coach immaginato da Charles Escoffier soddisfa questi prerequisiti... anche se Jean R  d  l   non se ne attribuisce realmente la paternit  !

Disegnato da Jean Gessalin e costruito dai fratelli Chappe, il primo prototipo    presentato

da Charles Escoffier al consiglio direttivo di Renault nel febbraio del 1955. Dopo l'ottenimento dell'omologazione, ecco che interviene Jean R  d  l  , imponendo alcune modifiche derivate dalle 4CV sviluppate con Michelotti. Il coach prende il nome di A106: A come Alpine e 106 in riferimento al nome di codice della 4CV, che funge da banca organi.

All'inizio di luglio, nel cortile della sede della Régie Renault, a Boulogne-Billancourt, tre esemplari dell'Alpine A106 sfoggiano i colori della bandiera francese: una blu, una bianca e una rossa. Pur non essendo particolarmente affezionato alla linea della prima Alpine, Jean R  d  l   non nasconde l'orgoglio di essere diventato un vero costruttore automobilistico.

Dal punto di vista meccanico, l'A106 mantiene il telaio e gli assali della 4CV. Il motore quattro cilindri in linea da 747 cm<sup>3</sup>    proposto in due versioni, da 21 e 38 CV. Questa prima Alpine si distingue in primo luogo per la carrozzeria in poliestere, applicata al telaio originale della 4CV.

In opzione,    possibile equipaggiare l'A106 con una trasmissione a cinque rapporti 'Claude', o con la sospensione 'Mille Miles', costituita da quattro ammortizzatori posteriori.

Fedele ai suoi principi di miglioramento continuo – in un'epoca in cui il kaizen non    ancora entrato nel lessico dell'industria automobilistica – Jean R  d  l   cerca senza sosta di fare evolvere l'A106. Stanco della scarsa disponibilit   della Chappe & Gessalin a voler migliorare l'A106, Jean decide di aprire la propria carrozzeria: RDL. La scelta dell'indipendenza si traduce nel lancio di una versione cabriolet, disegnata da Michelotti e presentata al Salone di Parigi del 1956. Una terza variante viene lanciata nel 1958: l'A106 'Coup   Sport'. Si tratta in realt   di un cabriolet su cui    saldato un hard-top!

Con 251 esemplari di A106 prodotti tra il 1955 e il 1960, l'azienda di Jean R  d  l   pu   considerarsi avviata. Ma si tratta solo di una prima tappa...

## **A108: LA PRIMA BERLINETTE**

Dobbiamo parlare dell'A108 o piuttosto delle A108? Le varianti alla carrozzeria e le diverse configurazioni sono tante e tali per cui risulta difficile illustrare in modo schematico la storia di un modello prodotto in 236 esemplari tra il 1958 e il 1965.

Il nome A108 appare per la prima volta al Salone di Parigi del 1957. Le carrozzerie della coup   A106 – prodotta da Chappe & Gessalin – e della cabriolet RDL sono inizialmente mantenute, mentre la metamorfosi avviene sotto il cofano: il motore della 4CV    sostituito dall'845 cm<sup>3</sup> "Ventoux" della Dauphine. Dopo una serie di evoluzioni, sar   possibile optare per un blocco rialzato a 904 cm<sup>3</sup> e preparato da Marc Mignotet, o per il motore della Dauphine Gordini (998 cm<sup>3</sup>).

Anche lo stile si evolve, sulla base di una variante dell'A106 disegnata da Philippe Charles, un giovane designer di 17 anni! Partendo dal cabriolet disegnato da Michelotti, i fari vengono ricoperti da una sfera in plexiglas, mentre la parte posteriore si allunga per ottenere una linea pi   slanciata. Battezzata 'berlinette', quest'automobile si presenta al Tour de France Automobile del 1960 pilotata da Jean R  d  l   in persona. L'apprezzamento del pubblico    tale che questo nuovo stile si impone rapidamente sulle cabriolet e le coup  -sport prodotte da RDL.

Un'altra svolta importante è quella del 1961, con la generalizzazione del telaio a trave centrale su tutti i modelli. Questa architettura si basa su una robusta trave centrale, su cui poggiano le traverse laterali che sostengono l'intelaiatura anteriore e posteriore. Migliore in termini di rigidità e leggerezza, questa innovazione è la chiave delle performance su strada delle Alpine, generazione dopo generazione.

## **WILLYS-INTERLAGOS: L'ESEMPIO DI UNA POLITICA INNOVATIVA PER IL MERCATO ESTERO**

Pur consapevole del fatto che uno sviluppo internazionale può offrirgli le necessarie leve per la crescita, Jean Rédélé non dispone delle risorse necessarie per creare e sviluppare una rete per l'export tradizionale. Pertanto sceglie un'altra strada, proponendo ad alcuni partner industriali di produrre le sue automobili con licenza.

Bisogna dire che le Alpine sono piuttosto facili da assemblare, anche da personale non qualificato. Inoltre, sono apprezzate per l'affidabilità, in quanto la loro meccanica proviene dalla *banca organi* di Renault.

Dopo un insuccesso registrato in Belgio, con soli 50 esemplari di A106 prodotti dall'industriale Small, è in Brasile che Rédélé trova il suo primo sbocco internazionale. La società Willys-Overland, già produttrice delle Dauphine prodotte con licenza Renault, lancia una produzione con i macchinari forniti dalle officine di Dieppe. Dal 1960 in avanti, lo stabilimento di San Paolo produce le Interlagos, dal nome del famoso circuito brasiliano. A prima vista, solo un occhio allenato è in grado di distinguere un'Interlagos dalla sorella gemella Alpine A108.

La partnership prosegue con l'A110. In tutto, saranno prodotte 1.500 unità tra coupé, berlinette e cabriolet, fino al 1966.

Come in Francia, queste Alpine d'oltreoceano si rivelano all'altezza nelle gare, in particolare nelle corse di Endurance, come la Mil Milhas. Infatti, è dopo aver esordito su alcune Interlagos che Carlos Pace, Emerson e Wilson Fittipaldi arrivano in Europa per accedere agli onori della Formula 1.

Questa collaborazione funge da modello per altri accordi in Messico (Dinalpine), Spagna (Fasa) e Bulgaria (Bulgaralpine). Così, circa il 15% delle Alpine viene prodotto sotto licenza all'estero.

## **A110: SEMPLICEMENTE MITICA**

Abbinando l'identità estetica di Philippe Charles all'architettura a trave centrale, l'A108 pone le basi dell'A110, che vede la luce nel 1962. Dopo la 4CV per l'A106 e la Dauphine per l'A108, sarà la Renault 8 a fungere da banca organi per l'ultima creazione di Jean Rédélé.

Già solide fin dal primo giorno, le relazioni con Renault si rafforzano ulteriormente quando la Régie chiede alla Marca di rappresentare i suoi interessi in competizione. Dal 1967 in poi, tutte le automobili prodotte porteranno la denominazione ufficiale Alpine-Renault.

Sostenuta dal successo della Marca nei rally, la Berlinette si trasforma in un trionfo commerciale. Per rispondere all'aumento costante della domanda, Alpine deve allora adattare la propria struttura industriale, con una produzione suddivisa tra l'officina dell'avenue

Pasteur a Parigi, lo stabilimento storico di Dieppe e la nuova unità produttiva insediata a Thiron-Gardais (Eure-et-Loir).

Con lo scorrere degli anni, l'A110 continua ad evolversi. Il motore da 1108 cm<sup>3</sup> passa via via a 1255, 1565 e 1605 cm<sup>3</sup>. Le modifiche estetiche sono di piccola entità, ma numerose: calandra a quattro fari, parafanghi allargati, radiatore anteriore, carenatura posteriore smontabile... Nel 1977, la produzione si conclude con la 1600SX, dotata di un motore da 1647 cm<sup>3</sup>.

## **DALLA BERLINETTE ALLA GRAN TURISMO**

Disegnata da Jean Rédélé in persona, l'A310 deve consentire alla Marca di sfruttare appieno il successo della Berlinette. Ma la crisi petrolifera del 1973 interrompe il circolo virtuoso e le vendite diminuiscono significativamente. Piano piano, Alpine risale comunque la china, introducendo alcune evoluzioni: alimentazione a iniezione nel 1974, montaggio del motore V6 PRV nel 1976, retrotreno della R5 Turbo nel 1981...

Nel 1985 entra in scena la nuova GTA. Con questo modello Alpine si allontana un po' di più dal concetto spartano della berlinette, per avvicinarsi al mondo delle Gran Turismo. Nell'ultima versione con il motore V6 Turbo, la GTA sviluppa 200 CV, guadagnandosi l'appellativo di aereo da caccia della strada!

Nel 1990 l'A610 si presenta in listino con un V6 Turbo da 2963 cm<sup>3</sup>. Nonostante la performance su strada e il comportamento dinamico, decisamente apprezzato dalla stampa, il modello non incontra i favori del pubblico e scompare nel 1995.

Dopo l'interruzione della produzione dell'A610, lo stabilimento di Dieppe prosegue le attività con molti modelli sportivi di Renault Sport, dalle R5 Turbo alle Clio R.S., passando per le Spider Renault Sport o Clio V6. Oggi, questo stabilimento storico – che ha sempre mantenuto il logo Alpine sulla facciata – è al centro della rinascita della Marca.

## **IL RINNOVAMENTO DI ALPINE**

Spesso evocato da più parti, fortemente auspicato dagli appassionati da circa vent'anni, il rilancio di Alpine da parte di Renault deve trovare un contesto favorevole per partire. L'aspettativa è talmente alta che non c'è spazio per l'errore!

La rivelazione della concept-car Alpine A110-50, in occasione del 50° anniversario della Berlinette nel 2012, è una tappa che consente di verificare se la fiamma sia ancora accesa.

Il 5 novembre 2012, Carlos Ghosn annuncia ufficialmente la rinascita di Alpine e l'avvio della progettazione di una 'Berlinette del XXI secolo' entro il 2016.

Con la partecipazione di cinque A110 al Rally di Monte-Carlo Storico del 2013, 40 anni dopo la leggendaria tripletta del 1973, l'entusiasmo generale è tale che non è più possibile fare retromarcia!

Sotto la direzione di Bernard Ollivier, la Société des Automobiles Alpine lavora attualmente sulla "Berlinette del XXI secolo". Il concetto generale e lo stile sono ormai definiti e il lavoro prosegue ora con la progettazione pezzo per pezzo, la creazione dei modelli e l'industrializzazione. A questo scopo, sono stati fatti ingenti investimenti nello stabilimento di

Dieppe, mentre alcuni prototipi anonimi stanno già circolando per testare le varie soluzioni tecnologiche.

Nell'attesa di svelare al pubblico il nuovo modello, Alpine dà lustro alla propria immagine di auto da competizione impegnandosi con successo nei Campionati Europei di Endurance e alla 24 Ore di Le Mans. Ma la Marca è anche capace di creare l'evento in maniera inaspettata: nuova icona di un videogioco a cui dà il proprio nome, Alpine Vision Gran Turismo esprime passione coniugando sportività, modernità e rispetto del DNA di una Marca presente nel cuore di un pubblico di appassionati da 60 anni.

## **ALPINE VISION GRAN TURISMO**

Frutto dell'immaginazione dei designer e ingegneri incaricati dello sviluppo della 'Berlinette del XXI secolo', Alpine Vision Gran Turismo entrerà nelle case del mondo intero in marzo 2015. I possessori del gioco Gran Turismo 6 potranno scaricare questo modello virtuale e ritrovarsi ai comandi della più incredibile delle Alpine. In omaggio alla bellezza e al piacere della scoperta, è stato deciso di produrre anche un esemplare su scala 1:1 di questa concept-car.

La storia inizia nel mese di luglio del 2013, quando lo studio Polyphony Digital Inc. – incaricato dello sviluppo del gioco PlayStation® Gran Turismo – propone ad Alpine di raccogliere una sfida, progettando un'auto virtuale. Intorno al tavolo, l'entusiasmo risponde alla passione. Immediatamente, le équipes di Alpine si coinvolgono nel progetto, con lo stesso rigore che dedicano allo sviluppo del futuro modello di serie.

Dopo un concorso interno, che ha coinvolto una quindicina di designer, viene scelto il progetto di Victor Sfiarof: «È un'autentica sportiva, che celebra il piacere di guida e la passione automobilistica. Molteplici le allusioni al passato, al presente e al futuro. La scelta di una configurazione "barchetta" deriva direttamente dall'Alpine A450 schierata alla 24 Ore di Le Mans. Anteriormente, l'ispirazione proviene piuttosto dall'A110. I deflettori verticali posteriori si riferiscono maggiormente alle A210 e A220, e conferiscono grande eleganza alla linea. Da vero appassionato di aeronautica, ho anche cercato di inserire degli elementi di tale universo, tra cui gli aerofreni, che assicurano un aspetto ancora più tecnologico nella visione posteriore. Questo modello esclusivo integra anche alcune allusioni alla futura Alpine, ma non possiamo svelare nulla di più!»

## **UN DESIGN SPETTACOLARE**

La scoperta di Alpine Vision Gran Turismo inizia dal frontale, che ricorda effettivamente l'A110. Il cofano spiovente a V è sottolineato da una nervatura che percorre l'asse di simmetria dell'auto. Altra allusione agli anni '60, i proiettori a LED a forma di X ricordano le croci di chatterton nero che proteggevano i fari fendinebbia delle Berlinette da rally. Questi riferimenti al passato si armonizzano con un'aerodinamica particolarmente attuale: uno *splitter* dirige il flusso d'aria ai due lati della scocca, svelando in tal modo i triangoli delle sospensioni.

Il profilo suscita nuove emozioni. Larghe prese d'aria canalizzano il flusso che defluisce dietro le ruote anteriori, sottolineando la forma ristretta della scocca. Favorendo l'armonia generale, i lunghi deflettori laterali posteriori ricordano, a loro volta, le A210 e A220 che si sono distinte alla 24 Ore di Le Mans.



L'appel della silhouette di Alpine Vision Gran Turismo nasce anche dall'abitacolo aperto. Il pilota è installato a destra, un'architettura tipica dello sport-prototipo, dovuta al fatto che la maggior parte dei circuiti gira in senso orario.

La vista posteriore – la più apprezzata dai “gamers” - costituisce il fulcro del design di Alpine Vision Gran Turismo. Il fondo piatto si conclude con una forma a cupola, mentre uno spoiler inferiore collega i passaruota alla parte posteriore della scocca. Come nella parte anteriore, la carrozzeria lascia intravedere i doppi triangoli delle sospensioni. Le qualità più apprezzabili di Alpine Vision Gran Turismo si rivelano in frenata. Integrati nel profilo della coda, degli aerofreni azionati da pistoncini idraulici si dispiegano in un attimo, scoprendo in tal modo le luci di stop.

## **AL VOLANTE: UN'AUTENTICA ALPINE**

Pur essendo virtuale, Alpine Vision Gran Turismo non poteva comunque rinunciare ad un comportamento stradale degno delle sue gloriose antenate. Terry Baillon, ingegnere simulazione & messa a punto telaio del futuro modello di serie, si è quindi occupato del veicolo come se dovesse un giorno scendere sull'asfalto: «Abbiamo definito, fin dall'inizio del progetto, i target in termini di performance e di comportamento di questa Alpine Vision Gran Turismo. Li abbiamo poi tradotti in caratteristiche tecniche. L'obiettivo era ottenere un comportamento finale nel gioco coerentemente con quanto avevamo immaginato all'inizio. Abbiamo utilizzato i nostri software per lo sviluppo, prima di inviare i dati alla Polyphony Digital per la modellizzazione del veicolo nel videogame».

Con lo sguardo incollato allo schermo e in mano il volante o il joystick della PlayStation Dual Shock®, sono occorse lunghe sessioni di prova per affinare i meccanismi del veicolo. Al confine tra l'A450 da competizione e la Berlinette del XXI secolo, Alpine Vision Gran Turismo lascia apparire alcuni tratti comportamentali del futuro modello di serie, offrendo caratteristiche tipiche dei prototipi impegnati a Le Mans. E siccome si tratta di una vera Alpine, l'attenzione si è concentrata sull'agilità, la vivacità e il divertimento nella guida per il pilota!

## **LA COMPETIZIONE, FILO CONDUTTORE DELLA STORIA DI ALPINE**

Creata da un pilota esperto, Alpine è una Marca la cui storia è costellata di successi in competizione, dal Rally di Monte-Carlo alle 24 Ore di Le Mans!

Benché la personalità della coupé A106 non sia esattamente quella di un'auto da corsa, piloti del calibro di Jacques Férét o Jean Vinatier si mettono a disposizione per conquistare un medagliere di tutto rispetto. È anche grazie alla competizione che l'A108 si evolve, creando le basi dell'A110.

Fin dal 1963, Alpine partecipa alle 24 Ore di Le Mans, perseguendo come obiettivo gli "indici di performance" o "di resa energetica" anziché la vittoria assoluta. Con i piccoli motori Gordini, le Alpine brillano per efficienza aerodinamica. Due vittorie consacrano questo impegno: nel 1964 con la M64 di Morrogh / Delageneste e nel 1966 con l'A210 di Cheinisse / Delageneste.

Il nome di Alpine appare anche nelle classifiche delle monoposto, con un titolo di Campione di Francia F3 per Henri Grandsire nel 1964. Alcuni anni dopo, Patrick Depailler (1971) e Michel Leclère (1972) ottengono lo stesso risultato.

Nei rally, la Berlinette A110 si impone ben presto come arma micidiale. Nel 1968, Gérard Larousse sfiora la vittoria a Montecarlo. Ma sarà il team dei 'Moschetteri' a regalare al costruttore di Dieppe i suoi titoli nobiliari. Jacques Cheinisse, divenuto direttore sportivo di Alpine-Renault, mette insieme un team senza eguali, costituito da Jean-Pierre Nicolas, Jean-Claude Andruet, Bernard Darniche e Jean-Luc Thérier. Il quartetto sarà in seguito rafforzato da altri piloti, come Ove Andersson che si aggiudica la vittoria alla Montecarlo nel 1971.

Nel 1973, l'équipe Alpine-Renault si impegna per conquistare il primo titolo di Campione del Mondo dei Rally della storia! La stagione inizia alla grande, con la tripletta Andruet / Andersson / Nicolas alla Montecarlo. Su tredici manche, la Berlinette si impone per ben sei volte, e su tutte le piazze: Montecarlo (Andruet), Portogallo (Thérier), Marocco (Darniche), Acropoli (Thérier), Sanremo (Thérier) e Tour de Corse (Nicolas). Quest'ultimo rally si conclude con il trionfo di una nuova tripletta, a coronamento di un'incredibile epopea! Con abilità, Alpine-Renault diventa Campione del Mondo, davanti a Fiat Abarth e Ford.

La stagione 1973 coincide anche con il rilancio del programma di gare di Endurance, congelato dopo le delusioni delle A220, alla fine degli anni '60. Questa volta l'obiettivo è salire in cima al podio. Di anno in anno, il marchio si avvicina alla meta, raggiungendola nel 1978, quando Jean-Pierre Jaussaud e Didier Pironi si impongono sull'Alpine Renault A442-B, con l'A442 di Guy Fréquelin e Jean Ragnotti che si classifica al quarto posto!

Raggiunto questo obiettivo, Renault può prendere la strada della Formula 1 con il motore V6 1500 cm<sup>3</sup> turbo.

Anche l'Alpine A310 vive i suoi momenti di gloria, con i successi conseguiti da Jean Ragnotti, Bruno Saby, Jean-Pierre Beltoise (tutti e tre Campioni di Francia di Rallycross dal 1977 al 1979) e Guy Fréquelin (Campione di Francia dei Rally 1977). Dopo l'organizzazione dell'Alpine Europa Cup – disputata in apertura dei Gran Premi di Formula 1 con le GTA – la Marca si ritira dalle competizioni nel 1988.

Alla fine del 2012, l'annuncio della rinascita della Marca giunge insieme a quello del ritorno alle competizioni. In partnership con il Team Signatech, Alpine partecipa al Campionato Europeo di Endurance (ELMS) e alle 24 Ore di Le Mans. Fin dalla prima stagione, nel 2013, l'A450 si aggiudica il titolo europeo. Il team Signatech-Alpine conserva la corona nel 2014, ottenendo anche un podio di categoria LM P2 a Le Mans. A questa performance si aggiunge un 7° posto nella classifica generale, ossia il secondo migliore risultato della storia, dopo la vittoria del 1978! Ma la storia proseguirà nel 2015, con la conferma di un impegno nei campionati di Endurance.

---

[\[1\]](#) Ecole des Hautes Etudes Commerciales

Per Maggiori Informazioni:  
Rosa SANGIOVANNI  
064156228



Siti web: [www.media.renault.com](http://www.media.renault.com) - [www.group.renault.com](http://www.group.renault.com)