



PERSBERICHT

05-02-2015

ALPINE BLAAST ZESTIG KAARSJES UIT OP RÉTROMOBILE

Het Salon Rétromobile (4-8 februari) is een niet te missen evenement voor autoliefhebbers en geeft het startsein voor de viering van de zestigste verjaardag van Alpine.

Op de stand van Renault staan de twee modellen in de kijker die Jean Rédélé naar het ontwerp van de mythische Berlinette A110 hebben geleid: de coach A106 en de Willys-Interlagos, gefabriceerd in Brazilië.

Enkele dagen na zijn onthulling op het Festival Automobile International, zal het prototype Alpine Vision Gran Turismo zowel gamers als diegenen die nieuwsgierig uitkijken naar de Alpine van de 20e eeuw met verstomming slaan!

"Toen hij op 25 juni 1955 de Société des Automobiles Alpine oprichtte, kon Jean Rédélé niet vermoeden dat zijn ontwerpen ook vandaag nog zoveel enthousiasme en passie zouden opwekken... En nu staat 2015 volledig in het teken van de zestigste verjaardag van een merk dat tot een legende is uitgegroeid.

Talrijke fans van Alpine bezoeken Rétromobile elk jaar. Dit jaar kunnen ze elkaar ontmoeten in een speciale stand waar ze verleden, het heden en de toekomst van het merk kunnen ontdekken.

Naast de historische modellen, zoals de A106 en de Willys-Interlagos, zal ook het prototype Alpine Vision Gran Turismo de bezoekers ongetwijfeld versteld doen staan! Dit exclusieve model op het kruispunt tussen verleden, heden en toekomst, op de grens tussen de competitie en de serieproductie, vertegenwoordigt het DNA van Alpine in de 20e eeuw.

Naast onze deelname aan de competitie, zullen deze evenementen het enthousiasme aanwakken bij iedereen die met spanning uitkijkt naar de onthulling van ons nieuwe seriemodel. Dat wordt een ander verhaal, dat wordt vervolgd tot in 2016! "

Bernard Ollivier, CEO van de Société des Automobiles Alpine

ZESTIG JAAR GELEDEN... HET ONTSTAAN VAN ALPINE

Als we erop terugkijken, leek de toekomst van Jean Rédélé voorbestemd. Hij groeit op in een omgeving waar auto's, competitie en Renault alomtegenwoordig zijn en heeft ook een vooruitziende visie op technologie en zaken doen.

Jean wordt geboren op 17 mei 1922 als oudste zoon van   mile Rédélé, Renault-concessiehouder in Dieppe en voorheen de mecanicien van Ferenc Szisz, de eerste 'fabriekspiloot' van het merk aan het begin van de eeuw. Na zijn studies aan de HEC (  cole des hautes études commerciales) wordt Jean opgemerkt door de directie van Renault vanwege zijn vernieuwende commerciële ideeën. Hij is amper 24 wanneer hij zijn vader opvolgt en de jongste concessiehouder van Frankrijk wordt.

Onder het motto "de autosport is de beste testbank voor seriemodellen en een overwinning is het beste verkoopargument" neemt Jean Rédélé aan zijn eerste wedstrijden deel op 28-jarige leeftijd.

Na een eerste deelname aan de Rally Monte-Carlo 1950, wordt hij de overwinnaar van de eerste Rally van Dieppe, waar hij aan het stuur van de nieuwe 4CV de hoofdprijs wegkaapt voor de neus van veel krachtigere modellen! Dit succes wordt in heel Frankrijk bejubeld en zet Renault ertoe aan hem een 4CV '1063' – de speciale raceversie - ter beschikking te stellen voor zijn volgende seizoen. Terwijl hij het ene succes na het andere boekt, tracht Jean Rédélé ook de prestaties van zijn racewagen te verbeteren. Zijn zoektocht brengt hem tot in Italië, bij Giovanni Michelotti. Hij bestelt bij Michelotti een '4CV Spéciale Sport', waarvan het koetswerk in aluminium veel aerodynamischer is dan dat van het oorspronkelijke model. Uit deze samenwerking tussen de Franse rallypiloot en de Italiaanse ontwerper zullen drie unieke exemplaren ontstaan.

In afwachting van zijn nieuwe bolide zet Rédélé zijn carrière verder aan het stuur van de '1063'. Louis Pons, Renault-concessiehouder in Parijs en Etampes, wordt zijn teamgenoot. Het duo blijft zoeken naar betere prestaties en ontwikkelt een vijfversnellingsbak, ontworpen door André-Georges Claude. Dankzij dit staaltje van vernuft winnen ze de Mille Miglia, de befaamde race tussen Brescia en Rome, in hun categorie.

Daarna neemt Jean Rédélé deel aan de 24 uur van Le Mans en de Tour de France Automobile. In 1953 is zijn 4CV 'Spéciale' eindelijk klaar. Hij wint al meteen de 4   Rally van Dieppe, voor twee Jaguars en een Porsche! Het jaar daarna behaalt het team Rédélé / Pons zijn derde overwinning in hun categorie in de Mille Miglia en slepen ze de Coupe des Alpes in de wacht. "In de Alpen heb ik het meest genoten van mijn Renault 4CV. Daarom heb ik besloten mijn toekomstige auto's 'Alpine' te noemen, omdat ik mijn klanten ook dat plezier wilde laten beleven," zegt hij later.

Jean Rédélé speelt namelijk met het idee om zelf auto's te gaan bouwen. Zijn schoonvader, Charles Escoffier, helpt hem om die stap te zetten. Hij is eigenaar van de Grand Garage de la Place de Clichy in Forest en een van de belangrijkste Renault-concessiehouders. Hij vraagt zijn schoonzoon om hem te helpen een reeks 'coaches' te ontwikkelen en te bouwen die al bij Gessalin & Chappe zijn besteld en zet hem ertoe aan de 'Société des Automobiles Alpine' op te richten op 25 juni 1955. Dat betekent ook het einde van de carrière als piloot van Jean Rédélé.

De A106: HET BEGIN VAN EEN ONGELOOFLIJK AVONTUUR

Voor zijn toekomstige auto's wil Jean Rédélé uitgaan van een aantal basisprincipes: een eenvoudige maar competitieve motor en zo veel mogelijk serieonderdelen onder een licht en aantrekkelijk koetswerk. In een bepaald opzicht voldoet de coach van Charles Escoffier aan die vereisten ... ook al heeft Jean Rédélé hem niet echt ontworpen!

Het eerste prototype wordt ontworpen door Jean Gessalin, gebouwd door de gebroeders Chappe en door Charles Escoffier aan het directiecomité van Renault voorgesteld in februari 1955. Nadat het prototype officieel is goedgekeurd, is het de beurt aan Jean Rédélé. Hij brengt een aantal wijzigingen aan op basis van de 4CV's die hij met Michelotti heeft ontwikkeld. De coach krijgt de naam A106: A van Alpine en 106 als verwijzing naar de codenaam van de 4CV, die als orgaandonor dienstdoet.

Begin juli prijken er drie exemplaren van de Alpine A106 in de Franse driekleur - een blauwe, een witte en een rode – op de binnenkoer van de hoofdzetel van de Régie Renault in Boulogne-Billancourt. En hoewel hij niet echt dol is op de lijn van de eerste Alpine, is Jean Rédélé toch erg trots op het feit dat hij een volwaardige autoconstructeur is geworden.

Mechanisch behoudt de Alpine A106 het chassis en de wieltreinen van de 4CV. De 4-cilindermotor van 747 cm³ is verkrijgbaar in twee versies: 21 pk en 38 pk. Deze eerste Alpine onderscheidt zich vooral door het koetswerk in polyester dat nauw aansluit bij het oorspronkelijke koetswerk van de 4CV.

De A106 kan ook in optie worden uitgerust met de 5-versnellingsbak 'Claude' of de ophanging 'Mille Miles' die uit vier schokdempers achteraan bestaat.

Trouw aan zijn principe van continue verbetering – in een tijdperk waarin 'kaizen' zijn intrede nog niet heeft gedaan in de autosector – blijft Jean Rédélé de A106 verder ontwikkelen. Omdat Chappe & Gessalin niet erg geneigd zijn om de A106 aan te passen, opent Rédélé uiteindelijk een eigen carrosseriebedrijf: RDL. Die nieuwe onafhankelijkheid komt tot uiting in de lancering van een cabrioletversie van de hand van Michelotti, die op het autosalon van Parijs wordt voorgesteld in 1956. In 1958 verschijnt er een derde variant, de A106 'Coupé Sport'. Dit is in feite een cabriolet waarop een hardtop is bevestigd!

Met 251 geproduceerde exemplaren tussen 1955 en 1960 heeft de A106 Jean Rédélé in staat gesteld om zijn bedrijf op te starten. Maar dat is nog maar de eerste stap...

De A108: DE EERSTE BERLINETTE

Moeten we het hebben over de A108 of de A108's in het meervoud? Er zijn zoveel koetswerkvarianten en configuraties dat het moeilijk wordt om de geschiedenis van dit model te schetsen. In totaal werden er 236 exemplaren geproduceerd tussen 1958 en 1965.

De naam A108 verschijnt voor het eerst op het autosalon van Parijs in 1957. Het koetswerk van de coach A106 – geproduceerd door Chappe & Gessalin – en de cabriolet RDL wordt behouden, de metamorfose zit onder de motorkap: de motor van de 4CV ruimt plaats voor de 845 cm³ 'Ventoux' van de Dauphine. Naarmate de auto evolueert, kan de koper opteren voor een bijgeslepen motorblok van 904 cm³, voorbereid door Marc Mignotet, of voor de motor van de Dauphine Gordini (998 cm³).

De stijl evolueert eveneens, op basis van een variant van de A106, getekend door Philippe

Charles, een ontwerper van 17 jaar! Hij vertrekt van de cabriolet die Michelotti heeft ontworpen, maar bedekt de koplampen met een kap van plexiglas en verlengt de achterkant om de A106 een slankere lijn te geven. Deze versie krijgt de naam 'berlinette' en wordt door Jean Rédélé zelf aan de start gebracht van de Tour de France Automobile 1960. Hij oogst zoveel succes dat alle cabriolets en sportcoup  s van RDL deze nieuwe 'snuit' krijgen.

In 1961 volgt er een andere belangrijke stap met de veralgemening van het buizenchassis op alle modellen. Deze structuur is gebaseerd op een centrale balk, waarop laterale dwarsliggers zijn aangebracht die de subframes vooraan en achteraan steunen. De innovatie maakt het chassis stijver en lichter en ligt aan de basis van de rijkwaliteiten van vele generaties Alpines.

WILLYS-INTERLAGOS: HET VOORBEELD VAN EEN INNOVATIEVE EXPORTSTRATEGIE

Jean Rédélé is zich ervan bewust dat zijn bedrijf kan groeien door zich internationaal te ontwikkelen, maar hij beschikt niet over de middelen om een traditioneel exportnetwerk te creëren en uit te bouwen. Hij kiest voor een andere methode en stelt industriële partners voor om zijn auto's onder licentie te produceren.

De Alpines zijn inderdaad vrij gemakkelijk te assembleren, zelfs door niet technisch geschoold personeel. Ze staan ook bekend om hun betrouwbaarheid aangezien de mechanische onderdelen afkomstig zijn van Renault.

Het plan lukt niet in België – de industrieel Small bouwt slechts 50 exemplaren van de A106 - maar in Brazilië vindt Rédélé een afzetgebied. Het bedrijf Willys-Overland, dat al Dauphines bouwt met een Renault-licentie, start met een productie op basis van uitrusting die door de fabriek in Dieppe wordt geleverd. Vanaf 1960 levert de fabriek in Sao Paulo de Interlagos, genoemd naar het beroemde Braziliaanse circuit. Op het eerste gezicht kan alleen een geoefend oog een Interlagos onderscheiden van zijn tweelingzus, Alpine A108.

Het partnerschap wordt voortgezet met de A110. In totaal worden er 1.500 coupés, berlinettes en cabriolets geproduceerd tot in 1966.

Net als in Frankrijk doen deze Braziliaanse Alpines het goed in de competitie, meer bepaald in endurancewedstrijden zoals de Mil Milhas. Carlos Pace, Emerson en Wilson Fittipaldi begonnen hun carrière met de Interlagos en gaan daarna naar Europa om op te klimmen tot de Formule 1.

Deze samenwerking staat model voor andere overeenkomsten in Mexico (Dinalpine), Spanje (Fasa) en Bulgarije. Zo werd bijna 15% van de Alpines onder licentie gefabriceerd in het buitenland.

De A110: GEWOON MYTHISCH

Met de visuele identiteit van Philippe Charles en het buizenchassis legt de A108 de basis voor de A110, die zijn intrede doet in 1962. Na de 4CV voor de A106 en de Dauphine voor de A108 dient dit keer de Renault 8 als organenbank voor de nieuwste creatie van Jean Rédélé.

Alpine had van bij het begin nauwe relaties met Renault en die worden nog sterker aangehaald wanneer Renault het merk opdraagt om zijn belangen te vertegenwoordigen in

de competitie. Vanaf 1967 dragen alle geproduceerde auto's de officiële naam Alpine-Renault.

Dankzij het succes van het merk in de rallysport wordt de Berlinette een groot commercieel succes. Om aan de stijgende vraag te voldoen, moet Alpine zijn productieapparaat aanpassen, met een productie die wordt gespreid over het atelier aan de avenue Pasteur in Parijs, de historische fabriek van Dieppe en de nieuwe productie-eenheid in Thiron-Gardaïs (Eure-et-Loir).

De A110 evolueert regelmatig. De oorspronkelijke motor van 1 108 cm³ groeit later tot 1 255 cm³, 1 565 cm³ en 1 605 cm³. De esthetische wijzigingen zijn klein maar talrijk: radiatorrooster met vier koplampen, verbrede vleugels, radiator vooraan, deurknoppen, demonteerbare achterschort... In 1977, het laatste productiejaar, is hij geëvolueerd tot de 1600 SX, met een motor van 1 647 cm³.

VAN DE BERLINETTE NAAR DE GRAN TURISMO

De Alpine A310 wordt door Jean Rédélé zelf ontworpen en moet het merk in staat stellen om verder te bouwen op het succes van de Berlinette. Jammer genoeg maakt de oliecrisis in 1973 een einde aan de gunstige evolutie en de verkoop daalt fors. Alpine klimt geleidelijk uit het dal door zijn model aan te passen: brandstoftoevoer door middel van injectie in 1974, montage van de V6 PRV-motor in 1976, achtertrein van de R5 Turbo in 1981...

In 1985 verschijnt de nieuwe GTA op het toneel. Met dit model gaat Alpine van het Spartaanse concept van de berlinette over naar de wereld van de Gran Turismo. In zijn ultieme versie met de V6 Turbo-motor ontwikkelt de GTA 200 pk, wat hem de bijnaam jachtvliegtuig op de weg oplevert!

In 1990 staat de A610 in de catalogus met een V6 Turbo van 2963 cm³. Ondanks zijn door de pers bejubelde kwaliteiten op de weg en zijn dynamisch rijgedrag, vindt dit model moeilijk liefhebbers en in 1995 wordt het afgevoerd.

Na de stopzetting van de productie van de A610 zet de fabriek in Dieppe haar activiteiten verder met tal van sportieve Renault Sport-modellen, van de R5 Turbo tot de Clio R.S., de Spider Renault Sport en de Clio V6. Vandaag is deze historische site – waar het Alpine-logo steeds op de gevel prijkt – de bakermat van de heropstanding van het merk.

DE HEROPSTANDING VAN ALPINE

Renault moet een gunstige omgeving vinden om Alpine opnieuw te lanceren, een gebeurtenis waarvan de gepassioneerde liefhebbers dromen en waarop ze al bijna twintig jaar intens hopen. De verwachtingen zijn zo hoog gespannen dat mislukken geen optie is!

De onthulling van de concept-car Alpine A110-50, ter gelegenheid van de 50^e verjaardag van de Berlinette in 2012, is een gelegenheid om na te gaan of de passie nog steeds levend is.

Op 5 november 2012 kondigt Carlos Ghosn officieel de herlancering van Alpine aan en het begin van het ontwerp van een 'Berlinette van de 21e eeuw' tegen 2016.

Wanneer een team van vijf A110's deelneemt aan de Rally Monte-Carlo Historique 2013,

veertig jaar na de historische driedubbele overwinning van 1973, is het enthousiasme zo groot dat er geen weg meer terug is!

Onder leiding van Bernard Ollivier werkt de Société des Automobiles Alpine momenteel keihard aan de 'Berlinette van de 21e eeuw'. Het algemene concept en de stijl liggen al vast en het werk gaat nu verder met het gedetailleerde concept, de bouw van een prototype en de industrialisering. Met dat doel heeft Renault aanzienlijk geïnvesteerd in de fabriek van Dieppe, terwijl de verschillende technologische oplossingen worden getest op anonieme prototypes.

In afwachting van de presentatie van dit nieuwe model doet Alpine zijn imago van sportief merk alle eer aan met een succesvolle deelname aan het Europees Kampioenschap endurance en de 24 uur van Le Mans. Het merk creëert ook evenementen waar je het niet verwacht: Alpine Vision Gran Turismo is de nieuwe held in het videogame met dezelfde naam en straalt passie uit dankzij de combinatie van sportiviteit, moderniteit en trouw aan de genen van een merk dat al 60 jaar in de harten van de fans leeft.

ALPINE VISION GRAN TURISMO

Alpine Vision Gran Turismo is ontstaan uit de verbeelding van de designers en de ingenieurs die de Berlinette van de 21e eeuw ontwikkelen en doet in maart 2015 zijn intrede in de huiskamers overal ter wereld. Iedereen die het spel Gran Turismo 6 bezit, kan het virtuele model downloaden en kan plaatsnemen achter het stuur van de meest ongelooflijke Alpine ooit. Er werd ook één schaalmodel ontwikkeld om de concept-car tastbaar te maken.

Het verhaal begint in juli 2013, wanneer de studio Polyphony Digital Inc. – die het PlayStation® Gran Turismo game ontwikkelt – Alpine voorstelt om een uitdaging aan te gaan en een virtuele auto te ontwerpen. Dat idee wordt door beide partijen met passie en enthousiasme onthaald. De teams van Alpine gaan meteen aan de slag, even nauwgezet als voor de ontwikkeling van het toekomstige seriemodel.

Na een interne wedstrijd waaraan een vijftiental designers deelnemen, wordt het project van Victor Sfiarof gekozen: "Het is een echte sportwagen die een passie voor auto's combineert met rijplezier. Hij bevat meerdere verwijzingen naar verleden, heden en toekomst. Het idee van een 'barchetta' ontwerp is ontleend aan de Alpine A450 in de 24 uur van Le Mans. Maar de voorkant is geïnspireerd door de A110. De verticale achtervleugels doen denken aan de A210 en de A220; ze geven de lijn van de auto een bijzondere elegantie. Als liefhebber van vliegtuigen wilde ik ook elementen uit de luchtvaart toepassen. Zo zorgen de luchtremmen voor een hightech-afronding aan de achterkant. Dit exclusieve model bevat ook knipoogjes naar de toekomstige Alpine, maar daar mogen we nog niets over vertellen! "

EEN SPECTACULAIR DESIGN

De ontdekkingstocht van Alpine Vision Gran Turismo begint met de voorzijde, die effectief doet denken aan de A110. Over de diepe, V-vormige motorkap loopt een nerf die de symmetrieas van de auto volgt. Een andere knipoog naar de jaren 60 zijn de X-vormige LED-lampen die herinneren aan de kruisen van zwarte tape die de bijkomende koplampen van de rally-Berlinettes beschermden. Die verwijzingen naar het verleden worden gecombineerd met een zeer hedendaagse aerodynamica: een splitter stuurt de luchtstroom aan elke kant van het koetswerk en maakt de ophangdriehoeken zichtbaar.

Ook het profiel is adembenemend. De lucht achter de voorwielen wordt gekanaliseerd in grote luchtinlaten die de strakke vorm van het koetswerk accentueren. De lange zijvleugels passen in de algemene harmonie en doen denken aan die van de A210 en de A220 die schitterden in de 24 uur van Le Mans.

Alpine Vision Gran Turismo dankt zijn fraaie lijn ook aan de open cockpit. De piloot zit rechts, een typische configuratie in sportwagenprototypes omdat de meeste circuits met de wijzers van de klok meedraaien.

Het achteraanzicht – dat de *gamers* het meest waarderen – is het sluitstuk van het design van Alpine Vision Gran Turismo. De vlakke bodem loopt uit in de vorm van een spitsboog, terwijl een spoiler onderaan de wielkasten met de achterzijde van het koetswerk verbindt. Net als aan de voorzijde zijn ook hier de dubbele ophangdriehoeken zichtbaar. De markantste eigenschappen van de Alpine Vision Gran Turismo komen tot uiting bij het remmen. De remkleppen, die geïntegreerd zijn in het staartprofiel en door hydraulische vizels worden aangedreven, klappen in een flits uit en onthullen ook de stoplichten!

AAN HET STUUR: EEN ECHTE ALPINE

De Alpine Vision Gran Turismo is wel een virtuele auto, maar zijn rijeigenschappen mochten niet onderdoen voor die van zijn illustere voorgangers. Terry Baillon, de ingenieur die aan de simulaties en het chassis van het toekomstige model werkt, heeft aan deze auto gewerkt alsof hij echt over het asfalt zou zoeven: "We hebben van bij het begin van het project bepaald welke prestaties en gedrag we van deze Alpine Vision Gran Turismo verwachtten. Daarna hebben we ze omgezet in technische kenmerken, zodanig dat de auto zich in het spel precies zou gedragen zoals wij het hadden bedoeld. We hebben onze eigen software gebruikt voor de ontwikkeling en onze gegevens daarna doorgestuurd naar Polyphony Digital om de auto in het videospel te modelleren. "

Er waren lange testsessies aan het scherm, het stuur of de PlayStation Dual Shock® console nodig om de auto heel precies af te stellen. Alpine Vision Gran Turismo, op het kruispunt tussen de racer Alpine A450 en de Berlinette van de 21e eeuw, geeft al een voorsmaakje van het gedrag van het toekomstige seriemodel en heeft ook kenmerken van de prototypes die aan Le Mans hebben deelgenomen. En zoals bij elke echte Alpine ligt de focus op wendbaarheid, levendigheid en rijplezier voor de piloot!

DE COMPETITIE, DE RODE DRAAD IN DE GESCHIEDENIS VAN ALPINE

Alpine werd opgericht door een uitstekend piloot en de geschiedenis van het merk staat bol van successen in wedstrijden, van de Rally Monte-Carlo tot de 24 uur van Le Mans!

Ook al heeft de coach A106 niet echt het temperament van een racewagen, toch zorgen piloten van het kaliber van Jacques F  ret en Jean Vinatier voor een eervol palmares. Het is ook dankzij de competitie dat de A108 evolueert en de basis legt voor de A110.

Vanaf 1963 neemt Alpine deel aan de 24 uur van Le Mans en mikt daarbij eerder op prestatie-indexen en energierendementsindexen dan op de eindzege. Met hun kleine Gordini-motoren schitteren de Alpines door hun aerodynamische efficiëntie. Twee overwinningen bekronen deze deelnames, in 1964 met de M64 van Morrogh / Delageneste en in 1966 met de A210 van Cheinisse / Delageneste.

Ook bij de eenzitters boekt Alpine succes, met een Franse kampioenstitel Formule 3 voor Henri Grandsire in 1964. Enkele jaren later doen Patrick Depailler (1971) en Michel Leclère (1972) dit nog eens over.

In de rallysport wordt de Berlinette A110 al snel een geduchte tegenstander. In 1968 grijpt Gérard Larousse net naast de zege in Monte-Carlo. Maar het is vooral het team van de 'Mousquetaires' dat de constructeur uit Dieppe zijn adelsbrieven zal bezorgen. Jacques Cheinisse, die sportief directeur is geworden van Alpine-Renault, stelt een subliem team samen, dat bestaat uit Jean-Pierre Nicolas, Jean-Claude Andruet, Bernard Darniche en Jean-Luc Thérier. Andere piloten komen dit viertal versterken, zoals Ove Andersson, die de Rally Monte-Carlo wint in 1971.

In 1973 wil het team Alpine-Renault de allereerste titel van Wereldkampioen Rally uit de geschiedenis veroveren! Het seizoen begint met een daverend succes: een drievoudige overwinning van Andruet / Andersson / Nicolas in Monte-Carlo. In dertien manches wint de Berlinette zes keer, en op alle terreinen: Monte-Carlo (Andruet), Portugal (Thérier), Marokko (Darniche), Acropolis (Thérier), Sanremo (Thérier) en Tour de Corse (Nicolas). Die laatste rally eindigt met een nieuwe drievoudige overwinning, die een ongelooflijk succesvolle periode afsluit! Alpine-Renault wordt Wereldkampioen, vóór Fiat Abarth en Ford.

In het seizoen van 1973 wordt ook het Endurance-programma weer opgestart, dat was stilgelegd na de tegenslagen van de A220's op het einde van de jaren 60. Dit keer mikt Alpine op de eerste podiumplaats. Jaar na jaar komt het merk dichterbij de overwinning, die in 1978 wordt bereikt, wanneer Jean-Pierre Jaussaud en Didier Pironi de eindzege behalen met de Alpine Renault A442-B. De A442 van Guy Fréquelin en Jean Ragnotti eindigt op de 4^e plaats!

Nu dit doel is bereikt, kan Renault naar de Formule 1 overgaan met de V6 1500 cm³ turbomotor.

De Alpine A310 kent ook geweldige perioden, met triomfen dankzij Jean Ragnotti, Bruno Saby, Jean-Pierre Beltoise (alle drie Frans Kampioen Rallycross van 1977 tot 1979) en Guy Fréquelin (Frans Rallykampioen 1977). Na de organisatie van de Alpine Europa Cup – die plaatsvindt in het voorprogramma van de Grote Prijzen Formule 1 met GTA – wordt de wedstrijdactiviteit van het merk in 1988 stopgezet.

Wanneer de heropstanding van het merk wordt aangekondigd eind 2012, wordt er onmiddellijk gedacht aan een terugkeer naar de competitie. Alpine gaat een partnerschap aan met het Signatech-team en neemt deel aan het Europees Kampioenschap Endurance (ELMS) en de 24 uur van Le Mans. Al in het eerste seizoen, in 2013, behaalt de A450 de Europese titel. Het team Signatech-Alpine behoudt zijn titel in 2014 en verovert een podiumplaats in de categorie LM P2 in Le Mans. Die prestatie levert hen een 7^e plaats op in het algemeen klassement, het tweede beste resultaat in de geschiedenis van het merk na de overwinning van 1978! Het verhaal wordt voortgezet in 2015, met een bevestigde deelname aan de Endurance...

Tel.: +32 2 334 78 52

karl.schuybroek@renault.be

Websites: www.media.renault.be - www.renault.be