

COMMUNIS

Dossier de presse

Press kit

PRÉS

LEA
PR
REA

Alpine A110 Première Édition**Sommaire**

Introduction	3
Renaissance d'Alpine	4
Informations techniques	6
Design et intérieur	9
L'histoire d'Alpine	11
Alpine et la course automobile	13
Fiche technique	15

Introduction

- **Alpine est de retour avec le coupé sport A110 Première Édition**
- **Fidèle à l'ADN d'Alpine : légèreté, agilité et plaisir de conduite**
- **À 58 500 €, tous les exemplaires du modèle inaugural Première Édition sont déjà réservés**
- **Une version A110 de série suivra prochainement**

Coupé sport élégant et léger, la nouvelle A110 Première Édition signe le retour d'Alpine. Fidèle à l'ADN de la marque, elle privilégie agilité et plaisir de conduire, sans transiger sur le confort au quotidien.

Conçu et fabriqué en France, ce coupé deux places à moteur central arrière se caractérise par une structure en aluminium, pour la légèreté, et par des suspensions sophistiquées à double triangulation. L'A110 Première Édition est propulsée par un quatre cylindres turbo essence de 1,8 litre développant 252 ch. Et comme toutes les Alpine, c'est une propulsion.

Dès l'ouverture des réservations, les 1 955 exemplaires de cette édition limitée – clin d'œil à l'année de création d'Alpine – se sont envolés en cinq jours. La version de série suivra sous peu. Premier lancement d'un nouveau modèle depuis vingt ans, l'A110 Première Édition marque la renaissance d'Alpine. Cette entité autonome au sein du Groupe Renault affiche une stratégie à long terme ambitieuse qui rappelle la vision et la détermination de son fondateur, Jean Rédélé.

Si la marque est réputée pour son riche passé de constructeur de voitures de sport agiles et légères, particulièrement à l'aise sur route sinueuse, elle a aussi forgé sa réputation dans les courses internationales au plus haut niveau. Figurent notamment à son palmarès le titre de Champion du Monde des Rallyes 1973 et une victoire aux 24 heures du Mans 1978.

C'est dans le même esprit qu'Alpine participe aujourd'hui aux courses internationales d'endurance. Sa victoire au Championnat du monde d'endurance FIA (WEC) en catégorie LMP2 témoigne de ses ambitions et de son attachement à la compétition. L'annonce récente du lancement en 2018 de l'Alpine Europa Cup, une coupe monotype réservée à des A110 Cup préparées pour la compétition et qui sera organisée par Signatech, partenaire compétition d'Alpine, atteste des performances du coupé et l'intérêt de la marque pour la compétition-client.

« C'est un immense privilège de relancer une marque qui inspire tant de passion, mais c'est aussi une énorme responsabilité, » confie Michael van der Sande, Directeur Général Alpine.
« Cette passion pour Alpine est très forte, au sein du Groupe Renault comme chez les amateurs de voitures de sport. Cela fait longtemps que nous brûlions de voir Alpine de retour sur le devant de la scène. Le temps est maintenant venu. »

« La nouvelle A110 Première Édition reprend les grands principes qui ont fait le succès d'Alpine dans les années soixante et soixante-dix – compacité et légèreté notamment –, tout en y appliquant les technologies d'aujourd'hui. Cette voiture est un vrai bonheur à conduire sur les routes de campagne comme sur circuit, mais elle est aussi très facile à vivre au quotidien. »

« C'est ma mission de pérenniser la présence d'Alpine sur le segment des voitures de sport. »

Renaissance d'Alpine

- **Le show car Alpine Vision présenté en 2016**
- **L'A110 Première Édition dévoilée un an plus tard**
- **Alpine, entité autonome au sein du Groupe Renault**
- **Extension et modernisation de l'usine historique de Dieppe pour la production de l'A110**

Quatre ans après l'annonce du projet Alpine en 2012, le show car Alpine Vision était dévoilé à Monaco en 2016. Un an plus tard, l'A110 Première Édition effectuait ses débuts au salon de l'automobile de Genève, prête à prendre la route. Division indépendante, agile et évolutive au sein du Groupe Renault, Alpine possède ses propres équipes de design et d'ingénierie.

Créant une niche qui lui est propre sur le segment des sportives, l'A110 Première Édition sera commercialisée sur onze marchés européens, au Japon, en Australie et dans d'autres régions du monde qui seront annoncées ultérieurement. La vente sera confiée à un réseau de concessionnaires dédié – dont 57 en Europe – et sera assurée par des conseillers possédant une solide formation et partageant la même passion pour la marque.

La réservation des 1 955 premiers exemplaires s'est faite via une application mobile, qui a permis aux acquéreurs de réserver une voiture en versant un acompte remboursable. Ils ont tous trouvé preneur en cinq jours, ce qui illustre bien l'engouement suscité par le retour d'Alpine chez les amateurs de voitures de sport. Les prises de commande du modèle de série ouvriront sous peu, mais l'application permet d'ores et déjà de s'inscrire en liste d'attente. Les livraisons de l'A110 Première Édition débiteront en mars 2018 en Europe continentale et au cours du deuxième trimestre 2018 dans les pays à conduite à droite.

La voiture sera fabriquée dans l'usine Alpine de Dieppe, en Normandie. Construite en 1969 par Jean Rédélé, fondateur de la marque, l'usine a fabriqué ces dernières années en petite série les modèles Sport de Renault. La production Alpine revient maintenant sur les lignes de montage normandes, qui ont été amplement reconfigurées et modernisées dans le cadre de cette relance.

Bernard Ollivier, Directeur général adjoint d'Alpine raconte : « En 2012, au début du projet, j'ai été nommé pour créer une nouvelle voiture de sport Alpine à partir d'une page blanche. Elle devait être fidèle à l'ADN de la marque, donc agile grâce à sa légèreté, très élégante et vraiment agréable à conduire. »

« Nous avons donné carte blanche à nos designers pour imaginer à quoi devrait ressembler une Alpine d'aujourd'hui. Ils n'avaient que très peu de contraintes techniques – une démarche plutôt inhabituelle, mais qui explique la force du design obtenu. »

« Puisque nous repartions de zéro, nous avons aussi été en mesure de créer notre propre plate-forme. Parmi les grands objectifs de l'A110, le conducteur devait avoir l'impression de faire corps avec la machine. En clair, le centre de gravité et le centre de roulis devaient être placés très bas, ce qui n'est possible qu'avec une plateforme dédiée. »

« J'ai fixé un objectif de poids de 1 100 kg, très difficile à obtenir. Voilà pourquoi nous avons décidé d'employer l'aluminium pour le châssis et la carrosserie. Avec 1 080 kg seulement au final (1 103 kg pour la Première Édition), nous avons atteint l'objectif : faire de l'A110 l'une des voitures les plus légères de sa catégorie. »

Et Michael van der Sande d'ajouter : « Depuis l'annonce de la relance d'Alpine, nous sommes tous stupéfaits par les réactions. La marque a pourtant disparu pendant vingt ans, mais elle soulève encore une passion et un enthousiasme incroyables, non seulement en France mais dans le monde entier. »

« La première chose que nous avons faite en annonçant le retour d'Alpine, c'est d'élaborer un langage stylistique qui respecte la ligne des modèles d'origine, tout en affirmant sa modernité et l'étendue de notre ambition. Ensuite, nous avons mis au point le concept technique – une structure allégée et un plaisir de conduite absolu – qui démarquerait cette voiture sur le segment des sportives. Dès le départ, nous avons dit qu'elle devait être fidèle à l'ADN Alpine. Ce n'est qu'une fois ces bases posées que nous avons bâti le modèle économique adéquat. »

« Nous avons décidé qu'Alpine devait être une entité distincte, avec ses propres designers et ingénieurs. Nous voulions que ces collaborateurs passionnés et talentueux puissent se consacrer entièrement à la marque et travailler en étroite collaboration au sein d'équipes souples et réactives. Nous avons aussi créé un réseau de concessionnaires dédiés, avec des conseillers ultra-qualifiés. Nous avons le sentiment que seule cette approche nous permettrait d'être assez pointus pour répondre à des clients particulièrement exigeants. »

« Je suis très heureux de voir la production revenir à Dieppe, dans l'usine même qui fabriquait autrefois les Alpine ! Ici, toutes les installations et la culture d'entreprise sont encore centrées sur la fabrication en petites séries de voitures de sport de haute qualité. À Dieppe, toute l'équipe est très motivée et extrêmement fière d'arborer le logo Alpine. Ce sont des gens formidables ! »

« Nous avons beaucoup réfléchi et beaucoup investi dans cette usine, calibrée pour produire quelques milliers de véhicules seulement par an, afin de l'amener au niveau voulu en termes de finition, de fiabilité et de contrôle qualité. »

Informations techniques

- **Structure légère en aluminium**
- **Suspensions à double triangulation**
- **Moteur central arrière turbocompressé de 252 ch**
- **Agilité et plaisir de conduite, doublés d'un confort au quotidien**

Structure en aluminium

Légère, agile et plaisante à conduire, l'A110 Première Edition est avant tout une authentique Alpine. Conçue à partir d'une feuille blanche, elle est étudiée pour offrir des sensations et donner envie de conduire quelle que soit l'allure, en faisant la part belle au plaisir plutôt qu'aux chronos ou à la puissance pure. Pour autant, elle ne renonce en rien au confort en usage quotidien et sait faire apprécier ses talents indépendamment du niveau ou de l'expérience du conducteur.

Grâce à la structure légère, au centre de roulis bas et à la répartition optimale des masses, le conducteur a l'impression de faire corps avec la machine. Le châssis et la carrosserie en aluminium conditionnent l'agilité et l'équilibre de l'A110. Collée et rivetée pour gagner encore en poids, la caisse compacte en aluminium offre un rapport optimal entre rigidité, poids et qualité de fabrication. De fait, avec 1 080 kg seulement (véhicule en ordre de marche), l'A110 occupe une niche à part sur le segment des coupés sportifs, en distillant un plaisir de pilotage rare.

D'autres options ont été prises dans la recherche d'allègement : organes de suspension en aluminium, sièges baquets Sabelt très légers (13,1 kg chacun) et freins Brembo avec actionneur de frein de parking intégré – une première mondiale qui génère à elle seule un gain de poids de 2,5 kg.

Suspensions à double triangulation

Outre sa légèreté structurelle, l'A110 doit aussi son agilité aux suspensions à doubles triangles avant et arrière. Alors que la plupart des sportives premium font appel à de simples suspensions à jambe de force, les ingénieurs d'Alpine ont retenu cette configuration pour ses multiples avantages sur le confort et la tenue de route.

Le premier d'entre eux est une cinématique de suspension linéaire. Lors de la prise de roulis en virage, la double triangulation permet à la zone de contact du pneu de rester bien à plat sur la route, créant ainsi une adhérence forte et permanente. Plus le virage est serré, plus les pneus sont pressés au sol et plus le grip augmente. À l'inverse, des jambes de force induiraient chez les pneus un carrossage positif qui entraînerait une perte d'adhérence, donc un dérapage.

Ce contrôle précis du carrossage autorise les ingénieurs à utiliser des barres antiroulis creuses et légères, car il devient inutile de contrer la tendance naturelle de la voiture au roulis. De plus, grâce au débattement relativement long produit par les triangles et à la grande légèreté de l'A110, les ressorts hélicoïdaux peuvent être relativement souples. Dès lors, la voiture offre un grand confort sur la route et avale littéralement les irrégularités de la chaussée, tout en restant particulièrement agile et réactive sans nécessiter d'amortisseurs adaptatifs.

Puisque le châssis se montre très efficace en matière d'adhérence en virage, les ingénieurs ont pu choisir des pneumatiques de taille relativement modestes : des Michelin Pilot Sport 4 de 205/40 R18 à l'avant et 235/40 R18 à l'arrière. Ils sont montés sur des jantes forgées Otto Fuchs de 18 pouces qui réduisent le poids non suspendu. Ces pneus se montrent très progressifs. Résultat : une voiture amusante et très plaisante à conduire, même à faible allure et indépendamment du niveau de pilotage.

Plaisir de conduite et confort au quotidien

La répartition avant/arrière des masses à 44/56 - idéale pour un coupé sportif à moteur central arrière – est favorisée par la position du réservoir d'essence, juste derrière l'essieu avant. Autrement dit, l'A110 est une voiture parfaitement équilibrée en virage et qui donne constamment au conducteur la sensation de ne faire qu'un avec elle. Dotée de suspensions très souples et d'un ensemble d'aides à la conduite, dont l'ABS, l'antipatinage et le contrôle de stabilité, elle reste parfaitement exploitable, sûre et confortable au quotidien.

Le coffre avant de 100 litres est suffisamment généreux pour accueillir deux valises cabine côte à côte, tandis que le coffre arrière de 96 litres permet de ranger deux casques intégraux et un sac de week-end.

Signés Brembo, grand spécialiste des organes de freinage, les disques de frein de 320 mm, dotés à l'avant d'étriers en aluminium à quatre pistons, assurent un freinage puissant et constant. Pour sa part, le système de contrôle de stabilité comporte un mode intermédiaire Sport, ainsi qu'un mode Track qui tolère un peu plus de dérapage avant d'intervenir, pour une conduite plus sportive mais sécurisée. Sur circuit, il est possible de désactiver complètement l'ESP, quel que soit le mode de conduite sélectionné.

Les trois modes de conduite sont Normal, Sport et Track. Le passage de l'un à l'autre modifie des paramètres tels que la réponse de l'accélérateur, l'assistance de la direction, la vitesse de passage des rapports, la sonorité de l'échappement et l'intervention du contrôle de stabilité, afin d'offrir un pilotage plus incisif, plus excitant et plus fort en émotions. Au tableau de bord, l'affichage digital de l'écran TFT 10 pouces change également en fonction du mode de conduite, en donnant la priorité au compte-tours, à l'affichage du rapport engagé et à l'indicateur de passage des rapports dans les modes Sport et Track.

Un moteur turbocompressé pour des performances optimales

Avec son échappement sport actif à sortie centrale – en équipement d'origine sur la Première Édition – l'A110 conjugue un caractère discret et mesuré en mode Normal à une sonorité résolument sportive et enivrante en modes Sport et Track. Le moteur 1,8 l 4 cylindres turbo à injection directe – préparé par Alpine avec une admission, un échappement et un turbo spécifiques, le tout assorti d'une calibration sur mesure – développe une puissance maximale de 252 ch à 6 000 tr/min, pour un couple de 320 Nm dès 2 000 tr/min.

Réactif et puissant, le moteur longitudinal fait appel, pour transmettre sa puissance aux roues arrière, à une transmission Getrag à double embrayage humide sept rapports, étagés spécifiquement par Alpine. La boîte de vitesses offre des passages de rapports rapides et propose un mode manuel – permettant au conducteur de changer de rapport à l'aide de palettes en aluminium – et un mode entièrement automatique. Un différentiel électronique agissant sur le freinage des roues, également appelé « brake vectoring », procure un couple de traction exceptionnel, y compris sur revêtement glissant.

Son excellent rapport poids/puissance (4.37kg/cheval), auquel vient s'ajouter une fonction launch control, permet à l'A110 de passer de 0 à 100 km/h en 4,5 secondes. Sa vitesse de pointe est limitée électroniquement à 250 km/h. Grâce à sa structure allégée, elle affiche en outre une excellente efficacité énergétique (avec une consommation mixte de 6,1 l/100 km) combinée à de faibles émissions de CO₂ (138 g/km).

Une aérodynamique remarquable

Dotée d'un fond plat et d'un diffuseur arrière fonctionnel, la voiture présente une aérodynamique extrêmement soignée qui la dispense de tout aileron arrière, ce qui lui confère une silhouette élégante et intemporelle. Des prises d'air situées dans le bouclier avant créent par ailleurs des rideaux d'air, améliorant l'écoulement de l'air autour des passages de roue et réduisant la traînée.

Autre caractéristique essentielle de la voiture : sa surface frontale très réduite. Ses dimensions compactes et ses pneus assez étroits permettent de minimiser la traînée de l'A110 Première Édition, d'où de meilleures accélérations à haut régime et une plus grande efficacité énergétique.

Une dotation de série complète

L'édition limitée de l'A110 Première Édition est proposée avec un très bon niveau d'équipement. La liste des options est réduite au strict minimum, l'acheteur n'ayant plus qu'à choisir entre trois couleurs : Bleu Alpine, Noir Profond ou Blanc Solaire (nacré).

Chaque exemplaire de l'A110 Première Édition est équipé de jantes de 18 pouces en aluminium allégé forgé, d'un échappement sport actif, d'un système audio Focal, d'un intérieur mêlant cuir et touches de fibre de carbone, d'un pédalier en aluminium brossé, de sièges-baquets Sabelt en cuir, d'une plaque Première Édition numérotée sur la console centrale et d'élégants inserts tricolores sur les montants arrière.

David Twohig, ingénieur en chef d'Alpine, fait observer : « C'est à sa structure allégée et à sa suspension à double triangulation que l'A110 doit toute son agilité. Ce sont ces deux paramètres au rôle déterminant qui la rend si agréable à conduire. Son poids contenu en dessous de 1 100 kg nous a permis de l'équiper d'un moteur relativement petit mais aussi de roues et de pneus de petites dimensions, d'où une réduction de poids supplémentaire. Un cercle vertueux en somme. »

« Il en va de même pour la suspension à doubles triangles. N'ayant pas à nous préoccuper du roulis de la voiture en virage, nous pouvons utiliser des ressorts et des barres antiroulis assez légers, ce qui se traduit par un excellent comportement de la voiture, même sur route bosselée. La sensation est proche de celle du « virage coupé » en ski : plus vous poussez fort, plus vous gagnez en adhérence. »

« L'A110 Première Édition est une offre unique sur son segment et, surtout, elle reste fidèle à l'esprit Alpine. C'est pour moi une grande fierté d'avoir pu redécouvrir les atouts qui avaient rendu les premières Alpines si agréables à conduire, en leur ajoutant le confort, les performances et le niveau de sécurité des voitures d'aujourd'hui. »

Laurent Hurgon, responsable développement et pilote d'essai, ajoute : « Le plus important pour moi, c'est qu'il ne soit pas nécessaire d'être pilote pour apprécier l'A110 ni de conduire à grande vitesse pour en éprouver toutes les sensations. Elle offre aussi un très grand confort de conduite au quotidien. Quant aux conducteurs plus expérimentés, ils seront séduits par ses performances de très haut niveau. »

« L'A110 est destinée à la route, mais grâce à sa légèreté et son agilité, elle est aussi à l'aise sur circuit. Polyvalente, elle peut être utilisée aussi bien pour aller au travail que pour s'amuser sur des routes de montagne ou sur piste. »

Design et intérieur

- Une A110 Première Édition fidèle à l'esprit des Alpines classiques
- Des feux arrière à LED en forme de X, symboles de modernité et de performance
- Un habitacle spacieux dans des dimensions extérieures compactes
- Un habitacle suréquipé, gage de confort au quotidien

Inspirée de la Berlinette d'origine, le modèle le plus emblématique d'Alpine, l'A110 Première Édition jette une passerelle entre le passé et l'avenir de la marque. Sous la direction du Français Antony Villain, les designers ont entrepris d'insuffler l'esprit Alpine à la nouvelle voiture tout en créant une esthétique capable de résister à l'épreuve du temps.

Les deux phares additionnels à l'avant, les flancs creusés, le capot nervuré et la lunette arrière galbée sont manifestement empruntés à la Berlinette A110, tandis que les feux de jour LED et les feux arrière LED en forme de X avec clignotants dynamiques expriment modernité et performance. Quant à la ligne gracieuse qui court de l'avant à l'arrière de la voiture, elle est la signature esthétique d'Alpine. Avec très peu de contraintes à respecter et un cahier des charges ouvert, les designers ont su donner à l'A110 une silhouette fluide et élégante immédiatement reconnaissable comme membre de la famille Alpine.

Cette silhouette fine et épurée est le fruit d'une collaboration étroite avec l'équipe d'ingénieurs d'Alpine. Dotée d'un fond plat intégral et d'un diffuseur arrière fonctionnel, la voiture peut se passer d'aileron arrière. De plus, malgré des dimensions extérieures très compactes qui contribuent à l'agilité de la voiture, l'habitacle est suffisamment spacieux pour permettre aux conducteurs de grande taille d'être confortablement assis, même équipés d'un casque.

L'accès à l'habitacle très qualitatif est parmi les plus faciles d'accès dans le segment des voitures de sport grâce à un seuil étroit et bas, tandis que l'intérieur fait écho à la structure allégée de l'A110 Première Édition. La console centrale flottante et les supports de siège apparents lui confèrent praticité et légèreté, tandis que les sièges-baquets Sabelt en cuir permettent de contenir le poids de la voiture. Quant au système audio Focal, les membranes de ses haut-parleurs utilisent la technologie brevetée Flax, gage d'un son pur et précis. Enfin, le pédalier et le repose-pieds passager en aluminium reflètent la légèreté de la structure en aluminium de la voiture.

Affichant avec fierté une plaque numérotée sur la console centrale, chaque exemplaire de l'A110 Première Édition est proposé avec un équipement de série très complet, soulignant ainsi qu'elle est utilisable au quotidien. Équipée d'un système de navigation par satellite, d'un système de climatisation et d'un régulateur de vitesse, l'A110 Première Édition est aussi facile à utiliser dans la vie de tous les jours qu'elle est agréable à conduire. En outre, Alpine Telemetrics permet aux pilotes d'enregistrer sur circuit leurs temps au tour et de mémoriser leurs performances.

L'A110 Première Édition bénéficie également d'une intégration des smartphones MySpin, qui « réplique » le smartphone du conducteur, un système sûr et facile à utiliser en déplacement, là aussi témoin de la facilité d'usage de la voiture au quotidien.

Antony Villain, directeur du design chez Alpine, explique : « Pour un passionné d'automobile comme moi, avoir la possibilité de dessiner un nouveau modèle d'Alpine était un rêve. L'A110 Berlinette est une voiture tellement emblématique que l'utiliser comme modèle de référence allait de soi. Nous nous sommes posé la question suivante : à supposer que l'A110 ne disparaisse jamais et que ce nouveau modèle corresponde à la sixième ou à la septième génération d'A110, à quoi ressemblerait-il ? Si maintenir un lien avec le passé était important, le design devait aussi se tourner vers le futur de la marque et traduire la modernité de la voiture. »

« Au démarrage du projet en 2012, la première chose que j'ai faite a été d'organiser un atelier. J'ai emmené mon équipe visiter la collection Jean Rédélé à Paris où sont rassemblés près de 30 modèles anciens d'Alpine – des A110, des A310, des Le Mans, etc. J'ai demandé à mes designers de faire une esquisse extrêmement rapide de chaque véhicule, en 30 secondes à peine. L'idée était de saisir les principales caractéristiques d'une Alpine, de découvrir l'ADN et l'esprit de la marque. »

« C'est ce qui nous a permis de dégager les éléments les plus importants : les phares, l'arrête sur le capot et les flancs creusés, ainsi que la ligne qui court de l'avant à l'arrière de la voiture, la partie arrière abaissée et les passages de roue élargis, le tout conférant une allure si particulière au véhicule. On retrouve toutes ces caractéristiques sur l'A110 Première Édition, ce qui contribue à en faire une véritable Alpine. »

L'histoire d'Alpine

- **1955 : création de la société par Jean Rédélé**
- **1962 : lancement de la Berlinette, la version originale de l'A110**
- **1969 : construction de l'usine de Dieppe**
- **1973 : rachat d'Alpine par le Groupe Renault**

Alpine doit son existence à un homme : Jean Rédélé. Né en 1922 à Dieppe, en France, M. Rédélé se passionne très tôt pour l'automobile, la course et la mécanique. Dans ses jeunes années, il fait ses études à Paris avant d'ouvrir une concession Renault dans sa ville natale. Pilote de rallye aussi talentueux qu'ambitieux, il dispute au début des années 1950 plusieurs compétitions à bord de sa Renault 4 CV et améliore sa voiture au fil des ans.

Il remporte plusieurs victoires dans sa catégorie lors de prestigieuses courses automobiles, comme les Mille Miglia ou le Critérium des Alpes (un rallye également connu sous le nom de Coupe des Alpes). Conscient de l'existence d'une lacune sur le marché, et encouragé par ses nombreux podiums, il crée sa propre société de voitures de sport en 1955. Il choisit le nom « Alpine » en hommage au Critérium des Alpes – théâtre de ses plus grands succès de l'époque – un rallye organisé tous les ans dans les Alpes, dans le sud de la France.

Si les routes étroites et tortueuses des Alpes lui inspirent le nom de sa société, elles vont aussi déterminer les caractéristiques techniques de base de toutes les Alpine à venir. Jean Rédélé comprend très tôt que pour être rapide sur une spéciale de rallye toute en lacets, ce ne sont pas la puissance et la force brute qui feront la différence mais la légèreté, la taille compacte et l'agilité de la voiture.

Le premier modèle d'Alpine est l'A106, conçu à partir d'un châssis de Renault 4 CV. En 1958, sa deuxième voiture, l'A108, voit le jour, équipée de son propre châssis. Il faut néanmoins attendre 1962 pour voir la jeune entreprise prendre véritablement ses marques avec l'apparition de la Berlinette A110. Dès lors, Alpine et Renault travaillent en étroite collaboration, les concessions Renault servant de points de vente et d'entretien pour les Alpine.

Au début des années soixante-dix, Alpine tient le haut du pavé dans les compétitions automobiles les plus prestigieuses. En 1971, la marque remporte pour la première fois le Rallye de Monte-Carlo, mondialement connu, avant de renouveler l'exploit en 1973. Cette même année, elle décroche aussi le titre de Constructeur Champion du Monde des Rallyes, sa plus grande réussite à ce jour. Le nom du constructeur est dès lors solidement établi.

Pendant tout ce temps, les ventes d'Alpines de série ne cessent de progresser. En 1969, Jean Rédélé décide alors de construire sa propre usine, à Dieppe, la même d'où sort aujourd'hui la toute nouvelle A110. En 1971, le successeur de l'A110, l'A310, entre en production. Deux ans plus tard, le Groupe Renault rachète Alpine.

La marque obtient sa plus belle victoire en sport automobile en 1978 en terminant première au classement général des 24 heures du Mans. Tout au long des années soixante-dix et 80, l'usine continue de produire de nouveaux modèles innovants, dont l'A310 V6 et la GTA.

La production des Alpine prend fin en 1995. En l'espace de 40 ans, Alpine aura fabriqué plus de 30 000 routières et plus d'une centaine de monoplaces et de prototypes. Pendant toute la période de mise en sommeil d'Alpine, les passionnés de la marque continuent de la faire vivre en créant des clubs de propriétaires et en parodant au volant de différents modèles lors d'épreuves de voitures historiques. Aujourd'hui, la marque ouvre un nouveau chapitre de son histoire.

Jean Rédélé a déclaré au sujet de la marque qu'il a créée : « J'ai choisi le nom Alpine car pour moi, c'est un adjectif qui symbolise le plaisir de conduire sur les routes de montagne. Conduire ma 4 CV à boîte cinq vitesses dans les Alpes reste mon meilleur souvenir, et il est essentiel pour moi que mes clients partagent le même plaisir de conduire à bord de la voiture que j'ai souhaité concevoir. Le nom Alpine est à la fois symbolique et particulièrement approprié. »

Les grandes dates de l'histoire d'Alpine

1955	Création de la Société des Automobiles Alpine. Lancement de l'A106.
1962	Lancement de l'A110
1971	1ère victoire au Rallye de Monte-Carlo
1973	Alpine remporte le titre Constructeurs du Championnat du Monde des Rallyes. Le Groupe Renault rachète la marque.
1976	Lancement de l'A310 V6
1978	Alpine remporte les 24 heures du Mans
1985	Lancement de la GTA
1991	Lancement de l'A610
1995	Arrêt de la production des Alpine
2012	Annonce d'un nouveau projet Alpine
2015	Présentation du concept-car Alpine Célébration lors des 24 heures du Mans
2016	Annonce du redémarrage d'Alpine et présentation du show car Alpine Vision

Alpine et la course automobile

- **Le fondateur de la marque, Jean Rédélé, courrait sur route et sur circuit**
- **Les victoires d'Alpine en Championnat du Monde des Rallyes et aux 24 heures du Mans figurent parmi les moments forts de l'histoire du constructeur**
- **Alpine touche à toutes les disciplines : monoplaces, rallye et endurance**
- **En 2016, Alpine gagne les 24h du Mans en LMP2 et décroche le titre mondial en Championnat du Monde d'Endurance de la FIA**

Il était primordial pour Jean Rédélé de faire la démonstration de la performance, de l'agilité et de la fiabilité de ses voitures au travers de la compétition. Pendant des décennies, des Alpine ont disputé des épreuves sur route ou sur circuit parmi les plus difficiles, enchaînant les victoires les plus prestigieuses et faisant oublier la taille modeste du constructeur. C'est animée de cette même ambition et de cette même détermination que la marque participe aujourd'hui au Championnat du Monde d'Endurance de la FIA. En parallèle, la Coupe européenne monotype Alpine témoigne de l'agilité et de la performance intrinsèques de l'A110 sur circuit.

Bien qu'Alpine soit surtout connue pour ses prouesses en rallye dans les années soixante et soixante-dix, et pour sa victoire aux 24 heures du Mans en 1978, la société a en réalité marqué toutes les disciplines du sport automobile. Alpine a construit pas moins de 70 voitures de course monoplaces, dont deux Formule 1, et quelque 37 prototypes pour des courses d'endurance.

L'entreprise a également à son actif de nombreux championnats de rallycross, et plus de 1000 victoires remportées par des concurrents amateurs en courses de côte, courses de club et essais. Manifestement, le sport automobile fait intégralement partie de l'ADN de la marque.

En réalité, on peut affirmer sans crainte que lors de sa création en 1955, la société fabriquait aussi bien des voitures de compétition que des voitures destinées à un usage routier. Jean Rédélé s'était déjà forgé une réputation de pilote talentueux grâce à plusieurs victoires de classe dans des épreuves prestigieuses, à l'image du Critérium des Alpes. Au volant de différentes versions modifiées de la Renault 4CV, il ne tarda pas à montrer qu'il était également un préparateur talentueux de voitures de sport.

Au début des années soixante, Alpine bataillait sur les rallyes, courses sur route et circuits de toute l'Europe. En 1963, le prototype M63 à l'aérodynamique très travaillée – la première Alpine spécifiquement conçue pour circuit – remporte le championnat français des voitures de sport. L'année suivante, le prototype M64, version améliorée de la M63, réalise le même exploit et décroche même une victoire de classe au Mans.

Toujours en 1964, au volant de sa Formule 3 aux couleurs d'Alpine, le Français Henri Grandsire remporte le Championnat de France de Formule 3. S'ensuit toute une série de victoires en rallye, l'A110 se hissant en tête du classement en Espagne, en France, en Bulgarie et en Roumanie, entre autres. En 1971, l'A110 réalise un triplé gagnant lors du Rallye mondialement connu de Monte-Carlo, un exploit qui sera renouvelé deux ans plus tard. Ce résultat exceptionnel sur les routes sinueuses et enneigées de la principauté laissait augurer du meilleur ; cette même année, Alpine s'adjugeait le titre Constructeurs du Championnat du Monde des Rallyes.

C'est en 1978 qu'Alpine connaît l'un de ses plus grands triomphes en sport automobile. Au volant de leur prototype A442B, Didier Pironi et Jean-Pierre Jaussaud remportent les 24 heures du Mans en parcourant à 369 reprises les 13,629 km du circuit de la Sarthe. Vers le milieu des années quatre-vingt-dix, Alpine aura accumulé pas moins de 26 titres en rallyes nationaux et internationaux, quatre titres en championnat de rallycross et six titres en monoplace.

Se servant de ces décennies de succès comme tremplin, Alpine renoue avec le sport automobile en 2013 en collaborant avec l'équipe Signatech. Ce retour à la compétition se révèle rapidement gagnant, le prototype A450 remportant dès sa première tentative le titre European Le Mans Series, avant de réaliser un doublé l'année suivante.

Forte de ces deux victoires successives, Alpine-Signatech décide d'évoluer à nouveau sur la scène internationale en s'engageant dans le Championnat du Monde d'Endurance de la FIA. Dès 2015, l'A450B signe une première victoire dans la catégorie LMP2 lors des 6 heures de Shanghai. En 2016, l'A460, successeur de l'A450B, remporte quatre des neuf manches du

Championnat et la marque tricolore est sacrée championne du monde d'endurance en catégorie LMP2 au terme d'une lutte acharnée aux 24 heures du Mans. En 2017, Alpine s'engage à nouveau dans le Championnat du Monde d'Endurance de la FIA et se classe première de sa catégorie aux 6 heures du Circuit des Amériques.

Une version course de l'A110, l'A110 Cup, a été mise au point par Signatech en étroite collaboration avec les ingénieurs d'Alpine. Avec une puissance portée à 270 ch et un poids ramené à 1 050 kg, cette voiture de compétition est l'expression absolue de l'agilité remarquable de l'A110 et de ses performances sur circuit.

Parallèlement, Alpine annonce la création d'une série monotype avec l'A110 Cup : l'Alpine Europa Cup. Dès 2018, cette série en six manches se déroulera sur certains des circuits les plus mythiques d'Europe, comme Silverstone au Royaume-Uni et Spa-Francorchamps en Belgique. Organisée par Signatech, partenaire d'Alpine en Championnat du Monde d'Endurance de la FIA, cette Coupe témoigne une nouvelle fois de l'engagement d'Alpine en sport automobile.

Bernard Ollivier, directeur général adjoint d'Alpine, déclare : « Alpine est l'une des rares marques issues du sport automobile. C'est poussé par ses succès en compétition que Jean Rédélé a créé sa société. Au moment de relancer la marque, nous avons convenu très tôt que l'objectif serait de revenir à la compétition. »

« Ce fut une décision très importante car le sport automobile fait partie de l'ADN d'Alpine. Au fil des ans, la marque a connu un tel succès en course ! Je suis fier d'avoir réussi à poursuivre sur cette lancée en remportant coup sur coup l'European Le Mans Series et le Championnat du Monde d'Endurance de la FIA en catégorie LMP2. »

« Nous avons également décidé qu'il était important pour nous de mettre en avant l'ADN sportif d'Alpine dans l'A110 de série, ce qui nous a amenés à créer l'Alpine Europa Cup. Il suffit de quelques modifications à peine pour faire de l'A110 une voiture de course excitante affichant ses performances et son agilité intrinsèques. Cette série permettra aussi aux pilotes amateurs d'entrer à leur tour dans la légende Alpine. »

Fiche technique

Alpine A110 Première Édition

Type de carburant	Essence
Type de moteur	1,8 l, 4 cylindres, 16 soupapes turbocompressé
Puissance maximale	252 ch à 6 000 tr/min
Couple maximal	320 Nm à 2 000 tr/min
Architecture	Propulsion à moteur central arrière
Type de boîte de vitesses	Transmission à double embrayage humide 7 rapports
Poids à vide (DIN)	1 103 kg
Rapport poids/puissance	4,3kg / ch
Dimensions	4 180/1 798/1 252 mm (longueur/largeur/hauteur)
Empattement	2 420 mm
Largeur de voie avant	1 556 mm
Largeur de voie arrière	1 553 mm
Châssis	Suspension avant et arrière à double triangulation
Freins avant	Étrier fixe 4 pistons, disques de 320 mm
Freins arrière	Étrier flottant simple piston, disques de 320 mm
Coefficient de traînée	Cx : 0,32 ; SCx : 0,621 (S 1,94 m ²)
Réservoir	45 litres
Volume du coffre avant	100 litres
Volume du coffre arrière	96 litres
Roues et pneus	205/40R18 (avant), 235/40R18 (arrière)
Vitesse de pointe	250 km/h
Accélération	De 0 à 100 km/h en 4,5 secondes
Consommation (cycle mixte NEDC)	6,1 litres/100 km
Émissions	138 g/km de CO ₂