



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

23/06/2015

ALPINE FÊTE 60 ANS D'HISTOIRE

- **Spécialement créé pour le Festival of Speed de Goodwood, le show-car Alpine Célébration Goodwood occupera le devant de la scène pour commémorer les six décennies de la marque Alpine.**
- **Les festivités prendront la forme de démonstrations et d'expositions de son illustre passé.**
- **La marque sera représentée par Bernard Ollivier (PDG, Société des Automobiles Alpine), Antony Villain (Directeur du design Alpine) et René Arnoux.**

Le nouveau show-car Alpine Célébration est la pièce-maîtresse de l'exposition de la célèbre marque de voitures de sport au Festival of Speed de Goodwood 2015. Cette année, Alpine va célébrer 60 ans de voitures sportives et routières à Goodwood avec des démonstrations et des expositions, non seulement de l'Alpine Célébration Goodwood, mais aussi de nombreux modèles du passé, comme :

- l'Alpine A106
- l'Alpine A108
- l'Alpine A110
- l'Alpine M65
- l'Alpine A110 1800 Groupe 4
- l'Alpine A442B – pilotée par René Arnoux
- le prototype Signatech-Alpine A450b

La plupart de ces voitures vont gravir la célèbre course-de-côte vendredi pour un show unique, alors que Lord March s'élancera en premier sur le tracé au volant l'Alpine Célébration Goodwood pour ouvrir le Festival of Speed 2015.

Les voitures

Alpine Célébration Goodwood

Voiture de sport compacte inspirée par l'univers Alpine né de la compétition, l'Alpine Célébration Goodwood est un coupé deux places aux lignes fluides et épurées. Sa livrée, ornée d'un blason sur le côté et à l'arrière, a été spécialement créée pour le Festival of Speed de Goodwood pour commémorer les 60 ans du patrimoine Alpine. Le bleu intense de la carrosserie rappelle celui du prototype Alpine qui a fait un retour victorieux en Endurance en 2013. Il évoque le bleu des différents modèles Alpine au début de l'épopée des 24 Heures du Mans, de 1963 à 1969 (M63, M64, M65, A210, A220 et A110) qui ont défendu avec panache les couleurs françaises dans la Sarthe.

Avec modernité, l'Alpine Célébration Goodwood fait revivre les attributs intemporels du style Alpine : silhouette basse, capot plongeant et nervuré, flancs creusés, lunette arrière caractéristique, ainsi que d'autres détails qui ne sont pas sans rappeler ceux de l'A110 et d'autres modèles qui ont marqué la glorieuse histoire d'Alpine.

Pas besoin d'artifices pour affirmer sa présence, la beauté de l'Alpine Célébration Goodwood réside dans sa sobriété. Soucieux de son élégance malgré la frugalité et le dépouillement dictés par la recherche de l'efficacité, le show-car Alpine Célébration Goodwood en dit beaucoup sur l'histoire d'Alpine. S'il synthétise un style et des valeurs familières, il les intègre dans une approche moderne. Des touches de carbone mettent en valeur les éléments les plus techniques de la carrosserie, comme le spoiler, les bas de caisses latéraux, le diffuseur, les entrées d'air arrière et les rétroviseurs.

Les emplacements des doubles optiques masquées et les feux ronds centraux barrés d'une croix blanche évoqueront auprès des passionnés les bandes adhésives autrefois apposées sur les phares des véhicules de course ; une astuce pour préserver leur intégrité en cas de casse.

Le spoiler, encadrant une face avant suggestive, donne l'impression visuelle de sustentation, alors que l'efficacité est soulignée par des bas de caisses latéraux aux traits rectilignes et acérés. Les rétroviseurs extérieurs, dotés d'un fin miroir flottant au-dessus de son cadre pour accroître la dynamique, évoquent la légèreté et l'efficacité aérodynamique. Le célèbre « A » fléché orne la grille d'entrée d'air, les flancs, les ailes avant et le pavillon.

Le dessin des jantes rappelle celui des A110 et A310 très en vogue dans les années 1970. Elles laissent entrevoir des disques de freins avant généreux et des étriers de frein orange. En leur centre, un moyeu d'aluminium conçu comme une pièce de fonderie, contribue au design général.

L'arrière très athlétique accueille des entrées d'air sur les custodes pour favoriser le refroidissement du moteur. Le cache moteur, visible à travers les persiennes de la lunette arrière – confirme la position centrale arrière du bloc moteur.

Au-dessus des passages de roue, les écopés guident le flux aérodynamique dans un style typiquement Alpine. La face arrière du véhicule se caractérise par un proéminent diffuseur intégrant un feu central, encadré par deux sorties d'échappement en inox brossé. La démarche consistant à valoriser les éléments

structurels de la voiture plutôt que de les masquer est omniprésente et induit légèreté, agilité et performances.

Cela dit, l'objet de la présentation de l'Alpine Célébration Goodwood réside dans son design, tout en courbes sensuelles, qui évoque à lui seul le plaisir de conduire à la française.

Alpine A106

Première voiture de série produite par Rédélé, l'A106 était basée sur la populaire berline 4CV et ses différentes versions au volant desquelles le fondateur de la marque avait couru avec succès. Rédélé pensait qu'avec une carrosserie plus légère, la 4CV serait encore plus performante. En réalité, il avait déjà demandé au talentueux designer italien Giovanni Michelotti de concevoir une carrosserie de 4CV allégée, en aluminium, un coupé unique façonné par le carrossier Allemano. La 4CV Special Sport a battu toutes ses concurrentes au Rallye de Dieppe 1953.

Désormais reconnu en tant que constructeur automobile à part entière, Rédélé s'est intéressé à la technologie de la fibre de verre et avait entendu parler d'un riche industriel américain du nom de Zark W. Reed. Reed avait dans l'idée de construire une voiture de sport à carrosserie plastique pour concurrencer MG et Triumph sur le marché US. Les deux hommes se sont alors rencontrés et ont élaboré un plan pour lancer la société Reed Plasticar et construire un prototype dérivé de la voiture de Michelotti appelé The Marquis. Le projet n'a pas abouti, mais il a inspiré l'A106, tout comme une seconde 4CV re-stylisée que Rédélé avait commandée au carrossier italien Allemano.

En 1955, Rédélé a présenté trois modèles A106 au PDG de Renault Pierre Dreyfus – un rouge, un blanc et un bleu - habillés d'une carrosserie en fibre de verre réalisée par Chappe et Gasselin. L'A106 a été conçue comme une voiture de course avec différents niveaux de puissance, réglages de suspension, allègements et une boîte de vitesses (onéreuse) à cinq rapports en option. Les premières demandes pour des versions de route ont été reçues au Salon de l'Auto de Paris 1957, où était également présenté un nouveau cabriolet signé Michelotti. De plus gros moteurs Renault Dauphine et un châssis tubulaire furent proposés. L'A106 a été produite à 251 exemplaires entre 1955 et 1959 à l'usine de Dieppe.

Alpine A108

L'A108 était une version coupé de l'A106 cabriolet signée Michelotti, basée sur la Dauphine qui avait alors succédé à la 4CV. Elle a été présentée au côté de l'A106 au Salon de l'Auto de Paris 1957, motorisée par un quatre cylindres Dauphine 845 cm³ Gordini de 37 chevaux. Comme ses devancières, l'A108 était conçue avec une carrosserie en fibre de verre fixée sur une plateforme en acier embouti. Mais Rédélé a développé une version plus évoluée appelée GT4, reposant sur un châssis-poutre en acier avec berceau avant/arrière sur lesquels venaient se fixer la suspension, le bloc moteur et la direction. Avec son empattement plus long de 7 cm, la GT4 est apparue en 1963, soit un an après le lancement de la Lotus Elan conçue avec les mêmes caractéristiques.

Moins de 100 GT4 ont été produites, mais sa structure a servi de base à la légendaire A110, dont le style était une évolution particulièrement réussie de l'A108. C'est avec cette A108 que Rédélé a réalisé ses rêves de grandeur. Construite sous licence par Willys-Overland au Brésil, l'A108 est devenue la première voiture de sport du pays. Rebaptisée Willys Interlagos et construite à Sao Paulo, elle a connu de nombreux succès en compétition. 822 exemplaires ont été produits de 1960 à 1965 et plus de 236 Alpine A108 sont sorties de l'usine de Dieppe entre 1960 et 1962.

Alpine A110

L'A110 Berlinette était une évolution très conséquente de l'A108. Elle utilisait les éléments mécaniques de la Renault R8 plutôt que de la Dauphine et fut motorisée par une gamme de moteurs toujours plus puissants. Comme l'Alpine GT4, l'A110 reposait sur un châssis-poutre sur lequel était boulonnée la partie mécanique, et sa carrosserie en fibre de verre légère lui donnait une silhouette très racée. Lancée avec un moteur 1108 cm³, l'A110 a ensuite accueilli un 1255 cm³, puis 1565, 1605, et finalement un 1647 cm³ provenant de la Berlinetta SX. Elle a esthétiquement peu évolué au fil des années, son look d'origine étant déjà très attrayant. Parmi les quelques changements mineurs, une calandre à quatre optiques, des ailes élargies, un radiateur monté à l'avant, une jupe arrière amovible, un dessin de jante revu, et autres...

Fait exceptionnel pour un volume de production relativement faible, l'A110 fut également produite sous licence en Espagne et au Mexique. Au total, quelque 7500 Berlinette ont été construites entre 1961 et 1965, et cette voiture a brillé dans toutes les compétitions auxquelles elle a participé. C'est en rallye qu'elle a signé ses plus grands exploits au début des années 1970. Avec cette voiture, Alpine a remporté le Championnat du monde des Rallyes 1973 et de nombreux autres trophées.

L'Alpine A110 Berlinette a forgé la réputation de la marque au niveau international et offert l'ivresse de la victoire à de nombreux pilotes, professionnels et amateurs.

Alpine M65

Prototype conçu pour la compétition, la M65 a été développée pendant une période prospère pour les courses d'Endurance initiée par « le Rendement Energétique ». Cet ingénieux règlement, qui classait les véhicules en fonction de l'efficacité et de la vitesse, a promu toutes sortes d'expérimentations mécaniques, types de moteurs et recherches aérodynamiques. Alpine a remporté ce classement en 1964 avec la M64.

La version M65 était propulsée par un moteur 1300 cm³ Gordini qui avait été utilisé en configuration 1100 cm³ sur la Renault 8 Gordini. Ses 130 chevaux, une puissance impressionnante vue la cylindrée, associés aux maigres 669 kg de ce

prototype profilé, permettaient à la M65 de dépasser 250 km/h sur la ligne droite des Hunaudières. En 1965, la M65 a remporté la catégorie 1300 cm³ aux 12 Heures de Reims et aux 500 km du Nürburgring. Une paire de M65 fut engagée au Mans cette même année, mais Mauro Bianchi et Henri Grandsire furent contraints à l'abandon au 32^e tour.

Alpine A110 1800 Groupe 4

Version course de l'A110, cette Groupe 4 était propulsée par le plus gros moteur utilisé sur ce modèle. Avant ses premières défaites, elle a connu une très longue période de succès en rallye, dont un titre en Championnat du monde des Rallyes en 1973.

Alpine A442B

C'est avec ce modèle qu'Alpine a remporté les 24 Heures du Mans 1978 grâce à Jean-Pierre Jaussaud et Didier Pironi, fruit de cinq années de labeur. L'A442B avait évolué de la version A440 à moteur atmosphérique, à l'A441 et à l'A442 à moteur turbocompressé. Elle a connu cinq grandes victoires en Championnat du monde des Voitures de Sport, mais aussi de nombreuses désillusions avant cet ultime triomphe en 1978.

Avec son moteur V6 2100 cm³ turbo, l'A442B pouvait atteindre 352 km/h sur la ligne droite des Hunaudières et a réalisé le meilleur tour d'Alpine sur le circuit sarthois. Au soir de la victoire d'Alpine, le président et PDG de Renault Bernard Hanon, qui avait fixé cet objectif à la marque, a annoncé l'arrêt du programme Endurance d'Alpine pour se tourner vers la Formule Un.

A Goodwood, René Arnoux pilotera l'A442B sur la course-de-côte tous les jours. La carrière de René en sport automobile comprend 12 saisons de Formule Un (1978 à 1989), 149 Grands Prix, 7 victoires, 22 podiums et 181 points marqués.

Signatech-Alpine A450b

En provenance directe des 24 Heures du Mans. L'Alpine 450b évolue désormais en Championnat du monde d'Endurance FIA, après deux titres consécutifs en European Le Mans Series (ELMS).

Après ces deux campagnes victorieuses, Alpine a décidé de se lancer en championnat du monde (WEC) en 2015 où l'Alpine A450b sera engagée sur les huit manches de la saison.

« Le championnat du monde est un nouveau challenge », explique le PDG d'Alpine Bernard Ollivier. « Le contexte est différent car notre objectif est de nous faire une place en catégorie LM P2. C'est une chance de pouvoir continuer notre apprentissage, mais aussi de montrer notre potentiel sur des marchés importants

pour la marque. Ce programme va promouvoir l'image d'Alpine dans le monde entier. »

En hommage aux Alpine ayant couru au Mans dans les années 1970, le prototype LM P2 Signatech-Alpine a été baptisé Alpine A450. Même si Alpine est résolument tournée vers l'avenir, la marque n'oublie pas son glorieux passé. L'A450b roule désormais sur les traces de sa prestigieuse aînée A442B dans la Sarthe.

Au Mans, l'A450b était pilotée par Paul-Loup Chatin, Nelson Panciatici et Vincent Capillaire.

L'histoire d'Alpine

Alpine est née de l'amour d'un homme pour la Renault 4CV, sa passion pour la course automobile et son sens aigu du commerce. Né en 1922 d'un père concessionnaire Renault nommé par Louis Renault en personne, Jean Rédélé fut lui-même concessionnaire Renault à 24 ans. Avant cela, il avait intégré une école de commerce et effectué un stage chez Renault. Sa vision révolutionnaire sur la stratégie d'entreprise lui avait valu d'être convoqué par le PDG de Renault Pierre Dreyfus, ce qui lui a ensuite ouvert les portes de la concession Renault de Dieppe.

Le sport automobile est entré dans sa vie quatre ans plus tard, en 1950. Rédélé est convaincu que « la course est le meilleur moyen de tester les voitures de série et la victoire est le meilleur argument de vente ». Pour courir, il a jeté son dévolu sur la nouvelle Renault 4CV avec laquelle il a remporté le Rallye de Dieppe à sa deuxième tentative, devant de nombreuses voitures plus puissantes. Renault a alors développé une version course de la 4CV pour disputer le Rallye Monte-Carlo 1951. Quatrième en Principauté, Rédélé a remporté sa catégorie au Tour de Belgique.

Mais pour gagner en performances, Rédélé était persuadé que la 4CV devait être allégée et équipée d'une carrosserie plus aérodynamique. Il a alors demandé au designer italien Giovanni Michelotti de lui construire un modèle spécial. Rédélé a gagné sa catégorie au Mille Miglia 1952 et manqué de peu la victoire de classe aux 24 Heures du Mans cette même année, toujours sur 4CV. A la fin de la saison 1954, aussi fructueuse que 1953, Jean Rédélé avait désormais la réputation d'un pilote de pointe. Une belle reconnaissance, même s'il savait que tôt au tard, il aurait à choisir entre piloter ses voitures et conduire son entreprise.

La 4CV Special Sport conçue par Michelotti a abouti, par des moyens quelque peu détournés, à la première voiture de série construite par Rédélé, l'Alpine A106.

« J'ai choisi le nom Alpine car pour moi, c'est un adjectif qui symbolise le plaisir de conduire sur des routes de montagne. Conduire ma 4CV à boîte cinq rapports dans les Alpes reste mon meilleur souvenir, et il est essentiel pour moi que mes clients partagent le même plaisir de conduire avec la voiture que je souhaite

concevoir. Le nom Alpine est à la fois symbolique et particulièrement approprié. »

Rédélé a rapidement apprécié le potentiel d'une marque automobile qu'il voulait bâtir sur des principes solides. Les voitures devaient être innovantes, équipées d'éléments mécaniques simples et performants, sous une carrosserie séduisante et légère. Il fallait reprendre le plus grand nombre possible de pièces de série pour garantir des prix bas et maintenir les coûts en relation avec les performances de la voiture.

Son second objectif était de développer sa société au niveau international grâce à des licences. En proposant des véhicules relativement aisés à assembler et des pièces Renault fiables et faciles à réparer, il s'est alors attaché à trouver des partenaires sur des marchés où Renault était déjà implanté. Les Alpine ont été assemblées en nombre au Brésil, en Espagne, au Mexique et, en plus petite quantité, en Bulgarie.

C'est l'objectif qu'il est parvenu à réaliser avec la successeuse de l'A106, l'A108, prélude à la légendaire A110 qui a installé le nom Alpine comme marque majeure de voitures de sport capable de gagner des championnats. La Berlinette A110, basée sur la Renault 8, fut un succès commercial. Rédélé a créé une nouvelle succursale parisienne en ouvrant une concession Renault à Epinay-sur-Seine où il a également installé le siège commercial de la marque Alpine. En 1969, l'usine de Dieppe a ouvert ses portes. De son côté, la Berlinette A110 a constamment évolué avec des moteurs de plus en plus puissants et plusieurs modifications esthétiques mineures. En 1977, quelque 7500 exemplaires avaient été produits et la voiture avait prouvé sa compétitivité en rallye, en circuit et même sur des courses sur glace.

L'A110 était très performante en rallye dans les années 60 et 70. Elle est régulièrement montée sur la plus haute marche des podiums pendant huit années consécutives, jusqu'au titre mondial en 1973. Néanmoins, Rédélé avait déjà l'idée de construire une toute nouvelle voiture. L'A310, dévoilée au Salon de Genève 1971, fut d'abord proposée avec un quatre cylindres 1605 cm³ de 140 chevaux, puis un V6 de 150 chevaux. Plus sophistiquée que l'A110, elle avait été en partie conçue par Rédélé lui-même et devait permettre de positionner Alpine sur le marché des voitures de sport et de grand tourisme. Malgré des ventes en baisse en raison de la crise du pétrole en 1973, plus de 11 600 exemplaires ont été écoulés avant l'arrêt de la production en 1985. Cette A310 a connu quelques succès en compétition au début de sa carrière, jusqu'à ce que la Renault 5 Turbo, également produite à Dieppe, devienne la machine à battre.

Les ambitions d'Alpine en sport automobile ont également suivi une voie parallèle sur circuit, en sport prototype. La marque a débuté aux 24 Heures du Mans en 1963. A l'origine, Alpine visait la performance et l'efficacité plutôt que la victoire au général. Avec les 1000 cm³ ou 1300 cm³ des petits moteurs Gordini, les prototypes Alpine parvenaient à battre leurs rivales grâce à leur excellente aérodynamique. La M64 a remporté sa catégorie au Mans en 1964. De nombreux succès ont suivi, avec des machines surprenantes. Au Salon de Paris, le Général de Gaulle s'est arrêté sur l'A211 exposée sur le stand Renault. Le président français a alors demandé à Rédélé : « A quoi sert le sport automobile ? ». Rédélé

lui a répondu : « A faire gagner la France, Général ! »

Alpine a disputé 11 fois les 24 Heures du Mans entre 1963 et 1978 et engagé 55 voitures officielles. Outre ses victoires au classement « Rendement Energétique » en 1964, 1965 et 1968, ainsi qu'à l'« Indice de Performance » en 1968 et 1969, Alpine a remporté sept victoires de classe et surtout la victoire au classement général en 1978 avec l'Alpine A442B pilotée par Jean-Pierre Jaussaud et Didier Pironi. Le programme Endurance d'Alpine s'est refermé sur cet exploit, Renault souhaitant alors se lancer en Formule Un avec une monoplace A500 1,5-litre Turbo développée par André de Cortanze, qui dirigeait le service Recherche et Développement d'Alpine.

L'A310 a été remplacée en 1984 par la GTA (Grand Tourisme Alpine) qui bénéficiait d'un processus de production très innovant ; sa carrosserie fut la première en Europe à être réalisée par injection haute-pression. Cette technique permettait au polyester de « coller » au châssis pour offrir une excellente rigidité. La GTA présentait un faible coefficient de traînée aérodynamique et son équipement intérieur était bien fourni, loin de l'habitacle dépouillé de l'A110.

A l'origine motorisée par un 2849 cm³ de 160 chevaux, la GTA a ensuite été proposée avec un moteur turbo de 200 chevaux, ce qui en fit la voiture de série française la plus rapide de l'époque. En 1990, la GTA re-stylisée fut baptisée A610, et la production des trois versions a atteint 7000 unités en 1995. Après l'arrêt de la production de l'A610, l'usine de Dieppe – où le logo Alpine figure toujours sur les murs – a construit de nombreux modèles sportifs pour Renault Sport.

Après l'agile Renault 5 Alpine – surnommée « planche à roulettes » suite à ses exploits au Rallye Monte-Carlo 1978 -, l'usine a produit 5112 Renault 5 Turbo à moteur central, 1685 Spider de 1996 à 1999 et pas moins de 67 000 exemplaires de la Clio Renault Sport de 2000 à nos jours. Dieppe a aussi « enfanté » 1333 Clio V6 entre 2002 et 2005 et continue de produire différentes voitures de course, dont 700 Clio Cup.

Depuis 2012, Alpine connaît une nouvelle période de créativité inspirée par son passé. Relancée par le 50e anniversaire de la Berlinette et la création du concept-car A110-50, la marque prépare une nouvelle voiture de série et a effectué un retour réussi en sport automobile.

Le team Signatech-Alpine a décroché deux titres consécutifs en European Le Mans Series (ELMS) en 2013 et 2014. Cette année, l'équipe participe au Championnat du monde d'Endurance FIA (WEC) avec une Alpine A450b en catégorie LM P2. Ce championnat comprend les 24 Heures du Mans où Alpine était monté sur le podium LM P2 en 2014. Cette année, l'aventure s'est terminée au 110e tour. Mais, avec un si riche passé en Endurance, Alpine va forcément rebondir.