



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

21/06/2016

L'EXCITATION MONTE AU FESTIVAL OF SPEED DE GOODWOOD 2016

- **Alpine expose deux show cars qui préfigurent la voiture de sport qui sera dévoilée en fin de l'année**
- **La Marque sera très bien représentée sur le stand Cartier Style et Luxe**
- **Trois Alpine disputeront la célèbre course de côte, dont l'Alpine A460 engagée en Championnat du Monde d'Endurance (FIA WEC) par l'équipe Signatech-Alpine et victorieuse aux 24H du Mans en LMP2 ce week-end.**
- **Michael van der Sande (Directeur Général d'Alpine) et Antony Villain (Directeur du Design d'Alpine) seront présents.**

L'excitation créée par la renaissance de la légendaire Marque de voitures de sport Alpine va encore monter d'un cran à l'occasion du Festival of Speed de Goodwood 2016. Alpine Vision et Alpine Célébration, deux show-cars qui préfigurent la future voiture de série qui sera présentée en fin d'année, seront exposés. Alpine Célébration participera à la course de côte.

D'autres Alpine seront également en action tout au long de l'événement. La Renault-Alpine A442B, qui a remporté les 24 Heures du Mans 1978, et l'Alpine A460, victorieuse ce week-end dans la classique mancelle en catégorie LM P2, partiront à l'assaut de la célèbre montée.

Alpine sera aussi présent au cœur du stand Cartier Style & Luxe installé sur les pelouses de Goodwood House. La toute première Alpine de l'histoire, baptisée « Le Marquis » y sera exposée aux côtés du récent show car Alpine Vision.

Cinq autres Alpine seront visibles, dont la Willys Interlagos – une version de l'Alpine A108 assemblée au Brésil, qui préfigurait la fameuse Berlinette Alpine A110 –, un rare cabriolet Alpine A110 et le concept Alpine Meyrignac de 1977, conçu par un jeune designer.

La légendaire Alpine A110 sera aussi présente avec deux modèles : une version 1964 qui était apparue dans la série télévisée « Les Aventures de Michel Vaillant » et l'ultime châssis produit en 1977.

La présence de tous ces modèles évoque le passé illustre et fascinant dans un style glamour et divertissant, pour accompagner l'attente considérable générée par la très prochaine révélation de la nouvelle Alpine de série.

Course de Côte

Renault-Alpine A442 B – 1978

En partageant le volant de cette Renault-Alpine A442B, Jean-Pierre Jaussaud et Didier Pironi ont atteint l'objectif de gagner les 24 Heures du Mans en 1978. Cette victoire fut le point culminant de cinq années de travail. La Renault-Alpine A442B est une évolution des Renault-Alpine A440 et Renault-Alpine A441 à moteur atmosphérique, puis de la Renault-Alpine A442 à moteur turbo. Plusieurs victoires en Championnat du Monde des Sports-Prototypes avaient été conquises, mais Le Mans résistait encore à l'équipe jusqu'à cette édition 1978.

La Renault-Alpine A442B était propulsée par un V6 turbo de 2,0 litres qui permettait à ses pilotes d'atteindre 360 km/h dans la ligne droite des Hunaudières. C'est cette voiture qui a signé le meilleur temps d'une Alpine sur le circuit des 24 Heures. Le jour de la victoire, en 1978, le Président-Directeur Général de Renault Bernard Hanon, qui avait fixé cet objectif de gagner Le Mans, annonçait la fin de l'engagement de la Marque en endurance et le lancement du programme F1.

Alpine Célébration – 2015

Ce coupé sportif compact aux courbes subtiles est autant un signal d'intention qu'un hommage au patrimoine d'Alpine sur lequel il repose. Présenté en 2015 pour célébrer les 60 ans d'Alpine, ce coupé 2 places à moteur central arrière donne un avant-goût de la nouvelle Alpine qui sera commercialisée en 2017.

La teinte Bleu Intense reprend les couleurs qui ont accompagné les prototypes Alpine lors de leur retour triomphant en compétition à partir de 2013. Cette livrée est aussi une référence aux Alpine qui ont joué un rôle prépondérant pour la marque lors de l'engagement au Mans entre 1963 et 1969.

L'image de la Berlinette Alpine A110 plane sur la ligne sculpturale d'Alpine Célébration. Capot plongeant et nervuré, flancs creusés, lunette arrière caractéristique, les références à l'Alpine A110 sont explicites.

Mais l'Alpine Célébration est aussi pleinement inscrite dans le XXI^e siècle. Des touches de carbone mettent en valeur les éléments les plus techniques de la carrosserie à l'image du spoiler, des bas de caisse latéraux, du diffuseur, des entrées d'air arrière et des rétroviseurs extérieurs. Plus encore que ces détails, c'est par sa silhouette compacte, ses voies larges puissamment suggestives et son agilité qu'Alpine Célébration s'inscrit dans la légendaire lignée de modèles sportifs de la Marque.

Alpine A460 LMP2 – 2016

Les prototypes Alpine ont marqué l'histoire de la compétition sur circuit, notamment par la victoire de la Renault-Alpine A442B lors des 24 Heures du Mans 1978. Le nom Alpine est toujours présent au départ de cette course légendaire. Désormais, c'est l'Alpine A460 qui est alignée dans la catégorie LM P2.

L'équipe Signatech-Alpine a déjà signé de nombreux succès. Deux titres consécutifs en European Le Mans Series (2013 et 2014) et un podium LM P2 aux

24 Heures du Mans en 2014 ont été conquis par les Alpine A450 et Alpine A450b motorisés par un V8 4,5 litres. L'Alpine A460 partage le même moteur de 550 chevaux et la même boîte de vitesses séquentielle à six rapports. Cette nouvelle voiture diffère pourtant par sa philosophie. Pour la saison 2016, l'ancienne LM P2 ouverte est remplacée par un coupé à la sécurité et l'aérodynamique améliorées. L'Alpine A460, qui répond déjà à la réglementation FIA 2017, est le premier prototype fermé d'Alpine depuis l'Alpine A220 de 1969.

Victorieuse en catégorie LMP2 ce week-end dans l'épreuve mythique des 24H du Mans avec l'équipage N. Lapierre, S. Richelmi et G. Menezes, l'Alpine A460 a terminé dans le top 10 des deux premières courses de la saison et s'est offert une victoire dans sa catégorie lors des 6 Heures de Spa-Francorchamps WEC avec la n°36. Les deux voitures alignées par l'équipe Signatech-Alpine sont identifiables par des drapeaux nationaux : un drapeau français pour le prototype n°36 et un drapeau chinois pour le prototype n°35. Le Français Nelson Panciatici, qui a intégré ce programme depuis l'annonce de la renaissance d'Alpine en compétition en 2013, fait équipe avec les Chinois David Cheng et Ho-Pin Tung dans la n°35, tandis que la n°36 est partagée par le Français Nicolas Lapierre, l'Américain Gustavo Menezes et le Monégasque Stéphane Richelmi.

Cartier Style & Luxe

Alpine Le Marquis – 1954

La marque Alpine est née de l'obsession d'un seul homme. Jean Rédélé voulait rendre sa Renault 4CV plus rapide. La 4CV, à moteur arrière, était un véhicule compact, populaire et doté d'un certain charme. L'idée de Jean Rédélé était de la rendre plus performante en l'allégeant et en lui donnant une carrosserie plus aérodynamique.

Il s'est tourné vers un jeune et talentueux designer italien Giovanni Michelotti pour réaliser son rêve. L'idée s'est développée et Allemano a façonné une carrosserie en aluminium. Dès le Rallye de Dieppe 1953, la 4CV Spécial Sport battait toutes ses rivales !

Désormais reconnu en tant que constructeur automobile à part entière, Rédélé s'est intéressé à la fibre de verre. Il a rencontré Zark W. Reed, un riche industriel américain, qui avait dans l'idée de construire une voiture de sport à carrosserie plastique pour concurrencer MG et Triumph aux États-Unis. Les deux hommes ont alors élaboré un plan pour lancer la société Reed Plasticar et Jean Rédélé a fait réaliser un prototype dérivé de la voiture initiale de Michelotti, appelé Le Marquis. Le projet n'a pas abouti, mais il a inspiré l'A106 et deux autres versions de « Rédélé Spéciales » que Jean Rédélé a commandé au carrossier italien Allemano.

La voiture exposée à Goodwood est la propre 4CV de Jean Rédélé, recarrosée par Allemano selon les plans de Michelotti. Après avoir passé 60 ans aux États-Unis à la suite de l'accord avec Reed, l'emblème qui a mené à la création d'Alpine a été rapatrié en France par Jean-Charles Rédélé, le fils de Jean.

Alpine A108 Interlagos – 1954

Jean Rédélé n'était pas qu'un préparateur et un pilote. Il était aussi le plus jeune concessionnaire Renault de France à seulement 24 ans, après avoir été diplômé de HEC. Son désir de devenir un constructeur de véhicules sportifs, basés sur des

Renault, était soutenu par un sens aigu des affaires.

Jean Rédélé a rapidement perçu le potentiel de posséder sa propre marque automobile. Il commença à planifier son développement selon quelques principes clés : les voitures devaient être innovantes, équipées d'éléments mécaniques simples et performants, sous une carrosserie séduisante et légère. Il fallait reprendre un maximum de pièces produites en grande série pour garantir la fiabilité et maintenir des coûts de revient abordables par rapport aux performances.

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. Des Alpine ont été assemblées en nombre au Brésil, en Espagne, au Mexique et, en plus petite quantité, en Bulgarie.

Rédélé a signé son premier accord avec Willys Overland do Brasil, qui produisait déjà des Dauphine sous licence. L'objectif était de lancer une version domestique de l'Alpine A108, baptisée Willys Interlagos. Sur une période de 4 ans, allant de 1962 à 1966, environ 1 500 exemplaires ont été produits.

Ce modèle particulier de Willys Interlagos a été acheté au début des années 2000 par un employé de Renault, employé au Brésil. De retour en France, il a fait revenir cette voiture et l'a vendue à Renault Classic qui l'a entièrement restaurée pour la présenter au Salon Rétromobile, en 2015.

Alpine A110 – 1964

Dévoilée en 1962, l'Alpine A110 est le modèle le plus emblématique de la Marque. Cette fameuse Berlinette est une évolution très conséquente de l'Alpine A108. Comme elle, l'Alpine A110 reposait sur un châssis-poutre sur lequel étaient placées la partie mécanique dérivée de la banque d'organes Renault et une carrosserie légère en fibre de verre. Elle utilisait les éléments mécaniques de la Renault 8 plutôt que de la Dauphine et fut motorisée par une gamme de moteurs toujours plus puissants à cinq paliers, avec des freins à disque aux quatre coins et un radiateur positionné à l'arrière pour augmenter la capacité du coffre à bagages.

Le moteur de Renault 8 entraîna des modifications esthétiques à l'arrière. Cette redéfinition éliminait les entrées d'air sur les flancs et une simplification des moulures de passages de roues arrière. Les montants plus étroits, un capot plus plat et les feux arrière de la Renault 8 ont rendu le design plus mature et plus attrayant que celui de l'Alpine A108.

Ces différentes évolutions expliquent l'immense succès des Alpine A110. Environ 7 500 exemplaires de cette voiture de sport ont été produits durant une carrière de 16 années... Ces modèles viennent de France, mais aussi d'Espagne, du Mexique et de Bulgarie. Et pour accompagner le développement de la marque, Alpine-Renault a signé de grands exploits en compétition avec le titre lors du premier Championnat du Monde des Rallyes en 1973 et de nombreux autres trophées.

L'Alpine A110 de 1964 exposée à Goodwood est apparue dans la série télévisée « Les Aventures de Michel Vaillant » diffusée en 1967. Cette voiture a fait des tonneaux dans le deuxième des treize épisodes. Légèrement endommagée, elle est restée en l'état durant plusieurs décennies. Au début des années 1990, Jean

Rédélé et son fils Jean-Charles ont décidé de la restaurer. Superstitieux, Jean Rédélé a préféré en modifier la teinte, délaissant le vert d'origine pour un gris bleu métallique.

Alpine A110 cabriolet – 1965

La Berlinette Alpine A110 de 1962 est évidemment la version la plus connue de ce modèle emblématique, mais un an après sa première apparition, un coupé 2+2 GT4 et un cabriolet ont été présentés lors du Salon de Paris 1963. En sept années de production, une trentaine d'Alpine A110 cabriolet a été assemblée.

Ce modèle particulier appartient à la Marque. Il est resté stationné durant plusieurs années dans l'usine de Dieppe avant de subir une restauration complète orchestrée par Renault Classic.

Alpine A110 Berlinette – 1977

En tant que marque sportive, Alpine n'a pas mis longtemps avant de proposer des moteurs de plus en plus puissants sous le capot de l'Alpine A110, surtout avec son potentiel en compétition.

Plusieurs motorisations ont trouvé leur place sous le capot des Berlinette, en suivant l'évolution des blocs proposés par Renault. Les toutes premières Alpine A110 étaient disponibles avec un modeste 956 cm³ de 55 chevaux (bientôt vendus par centaines de milliers avec la Renault 5), avant de voir arriver le 1108 cm³ de 66 chevaux et sa version 95 chevaux préparée par Gordini. Si 95 chevaux peuvent paraître peu, ils étaient particulièrement efficaces dans une voiture ne pesant que 544 kilogrammes !

À partir de 1966, un moteur 1255 cm³ – emprunté à la Renault 8 Gordini – était disponible en 105 et 120 chevaux en version 1300. En 1967, Alpine pouvait utiliser le 1470 cm³ de la nouvelle Renault 16. Et lorsque ce moteur a vu sa cylindrée passer à 1,6 litre, l'Alpine A110 1600S a pu atteindre les 200 km/h.

Le développement ultime est arrivé en 1972 avec le moteur de la Renault 16 TS. À cette époque, l'Alpine A110 montrait aussi tout son potentiel en compétition avec le premier titre en Championnat du Monde des Rallyes en 1973. Même 11 ans après ses débuts, l'Alpine A110 avait encore 4 années de commercialisation devant elle.

Le tout dernier exemplaire des 7.176 unités produites était une Alpine A110 SX de 93 chevaux. D'une rare teinte « Vert Normand », elle était équipée de feux Alfa Romeo destinés à l'exportation (Allemagne, Suisse ou Italie). Mais, en rupture de stock de feux de Renault 8, quelques modèles français avaient également reçu cette spécificité.

Elle fut livrée à Jean-Pierre Limondin, un ingénieur Alpine qui l'a utilisée chaque jour durant deux ans avant de la vendre, sans réaliser que cet exemplaire spécifique allait devenir une pièce de collection. Son nouveau propriétaire a installé un moteur 1800 cm³ comme celui utilisé en Groupe 4 pour les rallyes. Ce nouveau bloc a servi durant quinze ans.

Au début des années 2000, Limondin a cherché à récupérer cette voiture. Au bout de trois ans de négociations, il a pu la racheter et le redonner son moteur d'origine le 5 septembre 2009.

Alpine A110 Meyrignac – 1977

Quel meilleur atout pour un jeune designer que de donner vie à sa propre création ? Denis Meyrignac, un adolescent, a entrepris de dessiner sa propre voiture de sport en 1969. Il a d'abord conçu une maquette à l'échelle 1/5 qu'il a présentée à Jean Rédélé. Impressionné, le fondateur d'Alpine a confié au jeune designer un châssis d'Alpine A110 1600S et la mécanique adaptée pour l'aider à construire un vrai concept. Malgré de nombreux revers, la création de Meyrignac était enfin présentée lors du Salon de Genève 1977. Outre le fait que ce concept était le fruit du travail d'un jeune homme, le prototype a marqué par sa partie supérieure qui intégrait les portes, le toit et le pare-brise en un unique élément. La réception du public fut positive, mais l'objectif de Meyrignac n'était pas de produire cette voiture, il voulait surtout se faire engager en tant que designer.

Son plan audacieux a réussi. Meyrignac a d'abord intégré l'écurie de Formule 1 de Renault en tant que freelance avant d'entrer chez SERA, un studio de design automobile français. Il y a participé au développement de 35 véhicules.

Au mois de janvier de cette année, Renault Classic a découvert que Denis Meyrignac était encore le propriétaire de ce concept car Alpine abandonné. L'équipe a proposé une restauration pour l'exposer à Goodwood comme un témoignage de cette passion pour la Marque. L'Alpine Meyrignac reste aussi marquante qu'elle l'était en 1977, qui plus est lors que l'on se rappelle qu'elle est largement le fruit du travail d'un seul homme qui a commencé à travailler dessus alors qu'il n'était qu'un adolescent.

Alpine Vision – 2016

Alpine Vision, comme son nom l'indique, est un avant-goût du modèle de série qu'Alpine présentera à la fin de cette année. Dévoilé à Monaco en février, Vision annonce la silhouette de la future Alpine tout en donnant les premiers indices de la composition mécanique de la voiture. Comme sur toutes les Alpine, son moteur est placé derrière les sièges, en position centrale-arrière.

Aussi bien Vision que le modèle qu'il préfigure sont conçus avec une série d'objectifs destinée à offrir un plaisir de conduite pour étendre le caractère dynamique d'Alpine vers le XXI^e siècle. Il inclut :

- L'exaltation associée au frisson que procure le pilotage d'une Alpine
- L'agilité créée par la légèreté et l'élégance d'une conception allant à l'essentiel
- L'authenticité d'une voiture de sport qui s'inscrit dans la continuité d'une histoire

Associé à toutes ces caractéristiques, il y a la légèreté de la voiture, un élément clé de toutes les Alpine, autant qu'un moteur compact et puissant. Dans le cas de Vision, cette combinaison permet de passer de 0 à 100 km/h en moins de 4,5 secondes... Les performances de la version de route devraient être similaires.

Vision incarne aussi la réflexion qui mène à la conception de la nouvelle voiture de sport Alpine. Sa silhouette, ses proportions et son caractère visuel très contemporain sont accompagnés par des rappels au patrimoine de la Marque. Ces échos peuvent être trouvés dans la lunette arrière enveloppante, la face avant

à quatre phares et les formes incurvées le long des flancs de la Vision, des références aux Alpine A108 et Alpine A110.

Produite à Dieppe, en France, dans l'usine Alpine, la nouvelle voiture de sport sera commercialisée en 2017, d'abord en Europe, puis à travers le monde.