AUTO REVUE

Alpine

LE MEILLEUR DE LA MARQUE FRANÇAISE LÉGENDAIRE

A290

LA SPORTIVITÉ ÉLECTRIQUE

L 18041 - 8 - F: 12,50 € - RD

N°8 - Trimestriel - Mars - Avril - Mai 2025 - BEL 12,50 €.

Les magazines

LE QUOTIDIEN DU SPORT

En kiosques

Le Foot

Le Foot magazine

Rugby magazine

France Basket

Handball magazine

Le Quotidien du Sport

Le Sport Spécial

Cyclisme magazine

Le Foot

Bulletin d'abonnement

A renvoyer accompagné de votre règlement à : Service abonnement - Entreprendre
53 rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex

LE SPORT

MAGAZINES

OUI, je souhaite m'abonner et je profite de 20% de remise :

- ❑ Le Foot magazine (je reçois 8 numéros pour 38€ au lieu de 47€)
- ❑ Le Foot (je reçois 12 numéros pour 37€ au lieu de 47€)
- ❑ Rugby magazine (je reçois 8 numéros 42€ au lieu de 52€)
- ❑ France Basket (je reçois 8 numéros pour 44€ au lieu de 55€)
- ❑ Handball magazine (je reçois 8 numéros pour 57€ au lieu de 72€)
- ❑ Le Quotidien du Sport (je reçois 8 numéros pour 35€ au lieu de 44€)
- ❑ Le Sport (je reçois 8 numéros pour 44€ au lieu de 55€)
- ❑ Cyclisme magazine (je reçois 8 numéros pour 44€ au lieu de 55€)

EN CADEAU RECEVEZ 2 MAGAZINES DE VOTRE CHOIX

Abonnements sur
groupe-entreprendre.shop

LE QUOTIDIEN DU SPORT.fr

Total commande : .....€

Ci-joint mon règlement **à l'ordre de Groupe Entreprendre** par : ❑

Chèque bancaire ou postal

❑ Carte bancaire Bleue/Visa N° : [_]_]_]_] [_]_]_]_] [_]_]_]_] [_]_]_]_] Expire-le [_]_] [_]_] 3 derniers chiffres au dos de ma carte : [_]_] [_]

Signature obligatoire

Nom : ..... **Prénom :** ..... **Date de naissance :** .....

Adresse : ..... **Code Postal :** ..... **Ville :** .....

Courriel : |_|_|_|

Edité par Entreprendre
53 rue du Chemin Vert - CS 20056
92772 Boulogne-Billancourt Cedex
groupe-entreprendre.shop
Tél. : 01 46 10 21 21

Directrice de la publication et de la rédaction:
Émeline Santerre
e.santerre@groupe-entreprendre.fr

Secrétaire générale des rédactions:
Isabelle Jouanneau - Tél. : 01 46 10 21 21
i.jouanneau@ groupe-entreprendre.fr

RÉDACTION
53 rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne-Billancourt Cedex. Tél. : 01 46 10 21 21

Rédaction déléguée :
Instant V, 6 rue du Mal de Lattre de Tassigny 78000 Versailles
Contact@instantv.fr
Ont participé : Olivier Certain, Saadia Habibi, Carole van Hille, Darey Levezu et les rédactions du Groupe Entreprendre

ADMINISTRATION

Comptables :
Tél. : 01 46 10 21 21
comptabilite@groupe-entreprendre.fr

PUBLICITE & PARTENARIATS
publicite@groupe-entreprendre.fr
partenariat@groupe-entreprendre.fr
contact@groupe-entreprendre.fr

FABRICATION
Impression : Mordacq
Papier LWC Couché brillant 60g Charisma
COMMUNICATION ENVIRONNEMENTALE : Origine du papier : Allemagne - Taux de fibres recyclées : 100 % - Certification : PEFC - Eutrophisation : PTot 0.001 Kg/t.

PEFC 10-31-2168 Certifié PEFC Ce produit est issu de forêts gérées durablement www.pefc-france.org

DIFFUSION PRESSE
Isabelle Jouanneau - Tél. : 01 46 10 22 22
i.jouanneau@ groupe-entreprendre.fr
Distribution : MLP - Tondeur (Belgique)

FABRIQUÉ EN FRANCE

ABONNEMENTS
Hanane Rahmani,
h.rahmani@ groupe-entreprendre.fr
Korotoumou Coulibaly,
k.coulibaly@groupe-entreprendre.fr
Auto Revue Alpine est édité par Entreprendre S.A.
au capital de 246 617.28€
RCS NANTERRE 403 216 617.
SIRET : 403 216 617 000 23 - NAF : 5814Z SA
53 rue du Chemin Vert 92100 Boulogne-Billancourt
Tél. : 01.46.10.21.21 - Fax : 01.46.10.21.221

Toute reproduction, même partielle, des articles et iconographies publiés dans *Auto Revue Alpine* sans l'accord écrit de la société éditrice est interdite, conformément à la loi du 11 mars 1957 sur la propriété littéraire et artistique. La rédaction ne retourne pas les documents et n'est pas responsable de la perte ou de la détérioration des textes et photos qui lui ont été adressés pour appréciation.

N° de commission paritaire : en cours
N°ISNN : 2999-3768 - Dépôt légal à parution
Avertissement : L'éditeur se réserve la possibilité de republier certaines enquêtes ou reportages des titres Entreprendre.

DES MAGAZINES À DÉCOUVRIR
À lire sur groupe-entreprendre.shop

ÉCONOMIE : Entreprendre, Placements, C'est votre argent !.
PEOPLE : Journal de France, Intimité, Intimité Dimanche, Spécial Dernière, Paris confidences, Enquêtes magazine, Crimes magazine, Spécial Police, Histoires vérité, Souvenirs Souvenirs, Chanson magazine, Numéro Spécial, Album, Album spécial, Johnny magazine, Reines & Rois, Royauté.
AUTO : L'essentiel de l'Auto, Auto magazine, Automobile verte, Collection Auto, Automobile revue Alpine, L'essentiel Ferrari, L'essentiel Porsche, Tracteurs magazine, L'essentiel du Drone.
SPORT : Le Foot, Le Foot magazine, Rugby magazine, France Basket, Handball magazine, Le quotidien du sport, Le quotidien du sport album, Le Sport, Cyclisme magazine, Auto sport magazine.
FÉMININ : Féminin Psycho, Santé revue, Santé Info, Dossier santé, Santé revue Seniors, Féminin senior santé, Le magazine des femmes, Votre beauté.
MAISON-DÉCO : Maison Décoration, Maison campagne & jardin, Jardiner, Info Jardin, Potager pratique, Potager bio de saison.
CENTRES D'INTÉRÊTS : Spécial Chats, Spécial Chiens, Spécial Animaux, Stop Arnaques, Pêche magazine, Chasse magazine, France Patrimoine, Spécial Seniors, Féminin Senior.
CUISINE : Cuisine magazine.
INFORMATION-CULTURE : Science magazine, L'essentiel de la Science, OVNIS magazine, Spécial Paranormal, Question de philo, Biographie magazine, Grands Hommes, Spécial Histoire, Histoire française, Album Histoire.

INVESTIR EN BOURSE
Entreprendre SA, groupe indépendant éditeur de 80 magazines publiés en kiosques, est côté sur Euronext Paris (code ALENR). Participez à son développement.
groupe-entreprendre.shop

SOMMAIRE

05 SHOPPING
Style & Design

06 INNOVATION
Alpine dévoile Alpenglow Hy6 : le premier moteur thermique à hydrogène V6 de la marque

10 A390
Une berline fastback, un tournant pour la marque.
Interview Fabrice Izzillo

12 FORMULE 1
Gasly réagit au départ d'Ocon chez Haas

14 ALPINE F1
Oliver Oakes, à la tête d'Alpine F1
Un nouveau leader pour un nouvel élan

18 FORMULE 1
Renault met fin à ses activités de motorisation, quel futur pour Alpine en 2026 ?

20 RENAULT, DACIA ET ALPINE
Vers l'adoption des batteries LFP pour les futurs modèles

22 A290
La petite sportive de l'ère électrique

28 DOSSIER
L'origine d'une légende
La naissance de la marque Alpine

34 ESSAI
Alpine A110R
Plaisir sur piste, mais aussi sur route !

40 DOSSIER FRENCH TOUCH
Le Mans 1990
La marque de tous les records

56 COULISSES - TECHNIQUE
La berlinette et toutes les autres…

66 INSOLITE
Une A210 pour 1,1 Million d'euros
Modèle historique !

70 SAGA
Alpine A310

80 SERIE SPÉCIALE
Alpine San Remo 73
La passion du rallye

84 RÉTRO ALPINE
Et Rédélé inventa la Berlinette…

STYLE & DESIGN

MAILLOT BWT ALPINE F1® TEAM OCON EDITION FRANCE 2024
Montrez votre soutien pour Esteban Ocon avec le maillot KOMBAT 2024, aux couleurs bleu marine et tricolores. Conçu en tissu interlock avec HYDRO-WAY PROTECTION, il est parfait pour les fans d'Alpine. Prix : 79,00 €.

AGENDA SCOLAIRE 2024-2025 BWT ALPINE F1 TEAM
Préparez-vous pour l'année scolaire avec cet agenda unique, riche en anecdotes, photos, et statistiques sur Alpine F1. Avec une préface signée par Esteban Ocon et Pierre Gasly, il est vendu au prix de 16,20 €.

MINI CASQUE GASLY 2024
Découvrez le mini casque 2024 de Pierre Gasly, avec son design bleu turquoise et blanc, en hommage à Jules Bianchi et Anthoine Hubert. Ce modèle inclut des détails comme les léopards normands et le numéro de course 10. Prix : 199,00 €.

CHAUSSURES BWT ALPINE F1® TEAM NOIR KOMBAT PRO 4 2024
Boostez vos performances avec les chaussures KOMBAT PERFORMANCE 4, conçues pour le sport avec une semelle en caoutchouc pour un confort optimal. Disponibles en tailles 37 à 46, elles sont en promotion à 78,00 € (au lieu de 130,00 €).

PANTALON BWT ALPINE F1® TEAM NOIR 2024
Adoptez le style et le confort avec le pantalon ADRAS d'Alpine F1, alliant sobriété et polyvalence. Confectionné en coton doux avec technologie HYDRO-WAY PROTECTION, il est disponible en tailles S à XXXXL, en promotion à 70,00 € (au lieu de 100,00 €).

SAC À DOS BWT ALPINE F1® TEAM 2024
Le sac à dos ASTAR aux couleurs d'Alpine, pratique avec ses poches zippées et son design ergonomique. En promotion à 42,00 € (au lieu de 60,00 €),

MAILLOT BWT ALPINE F1® TEAM OCON EDITION CHINE 2024
Affichez votre soutien pour Esteban Ocon avec ce maillot KOMBAT 2024 inspiré par la culture chinoise. Avec ses motifs dynamiques et colorés, il est conçu en tissu interlock avec HYDRO-WAY PROTECTION. Disponible en tailles L à XXL pour 79,00 €

VESTE BWT ALPINE F1® TEAM FEMME 2024 :
La veste ADRIWA, alliant style et confort avec ses détails soignés et ses nuances de couleurs modernes. Conçue en polyester extensible, elle présente une coupe ajustée, une ouverture zippée, et des poches latérales. Prix : 125,00 €.

CASQUETTE GASLY BWT ALPINE F1 TEAM NEW ERA
Stylée, cette casquette exclusive dédiée à Pierre Gasly et au GP de Silverstone. Prix : 47,00 €.

BODYWARMER LIFESTYLE BLEU ALPINE K-WAY 2024
Adoptez le bodywarmer Vally, idéal pour toutes les saisons. Conçu en nylon stretch waterproof avec une doublure en jersey, il offre une coupe ajustée, des coutures thermo-soudées, et des détails tricolores. Prix : 195,00 €.

SURVÊTEMENT FANWEAR BWT ALPINE F1® TEAM 2024
Confortable et stylé, il présente des détails raffinés comme le drapeau tricolore et des logos haute densité. Disponible en tailles S à XXXL, en promotion à 90,30 € au lieu de 129,00 €.

MINIATURE ALPINE A523 GASLY GP PAYS-BAS 1:18
Replongez dans le Grand Prix des Pays-Bas 2023 avec cette miniature de l'A523 n°10. En livrée originale, elle célèbre la 3e place de Pierre Gasly. Prix : 60,00 €.

Alpine dévoile Alpenglow Hy6: le premier moteur thermique à hydrogène V6 de la marque

Révélé en 2022 sous forme de concept-car, Alpenglow incarnait déjà la vision d'Alpine pour l'avenir du design et de l'innovation durable.

Créer une impression de légèreté dans le design est un véritable défi pour l'équipe Alpine. Cela s'exprime visuellement par l'élimination du pont reliant les ailes arrière, désormais flottantes, libérant ainsi une vue dégagée sur le moteur.

Alpine et le sport automobile : Alpine mise sur l'hydrogène pour révolutionner la course automobile et inspirer des innovations pour les véhicules de série.

Alpine dévoile l'Alpenglow Hy6, une évolution spectaculaire de son prototype à hydrogène, équipée du tout premier moteur thermique V6 alimenté à l'hydrogène. D'abord présenté en 2022 sous forme de concept-car, ce modèle est revenu en 2024 au Mondial de l'Auto à Paris dans une version plus aboutie.

Alpenglow Hy6 marque un tournant pour Alpine, doté d'un moteur V6 biturbo spécialement conçu pour fonctionner à l'hydrogène. Cette évolution fait passer la puissance de 340 à 740 CV par rapport à la version précédente, l'Alpenglow Hy4. En plus de ses performances accrues, le V6 hydrogène propose une sonorité caractéristique, offrant une expérience de conduite aussi sensorielle que respectueuse de l'environnement.
Ce prototype allie innovation technologique et sportivité, ouvrant une nouvelle voie pour la décarbonation dans le secteur des véhicules haute performance. Alpine démontre ainsi son engagement dans la transition énergétique, tout en préservant le plaisir de conduite et la passion mécanique.
Sur le plan du design, l'Alpenglow Hy6 a été raffiné pour optimiser ses caractéristiques aérodynamiques et mettre en valeur son nouveau moteur dans une structure transparente, combinant esthétisme et efficacité technologique. Ce véhicule représente ainsi l'avenir du sport automobile, où performance et durabilité se rejoignent.
Révélé en 2022 sous forme de concept-car, Alpenglow incarnait déjà la vision d'Alpine pour l'avenir du design et de l'innovation durable. Conçu pour illustrer une voie réaliste vers des véhicules sportifs à forte décarbonation, il anticipait les futures réglementations. Ce concept portait bien son nom : « Alpenglow » fait référence à ce phénomène lumineux qui teinte les montagnes d'une lueur rougeâtre avant l'aube, symbolisant ainsi le début d'une nouvelle ère.

Aujourd'hui, Alpine présente l'Alpenglow Hy6, équipé d'un tout nouveau moteur V6 de 3,5 litres, spécialement développé pour fonctionner à l'hydrogène. Avec une puissance de 740 CV (544 kW), soit plus du double de la version précédente équipée d'un moteur 4 cylindres de 340 ch, ce V6 offre des performances exceptionnelles, parfaitement adaptées à l'aérodynamisme spectaculaire de ce prototype qui continue de repousser les limites de l'innovation technologique.

Renault Group : un engagement solide dans l'hydrogène avec des technologies complémentaires.
Renault Group envisage l'hydrogène comme une solution multiple pour atteindre ses objectifs de neutralité carbone en Europe d'ici 2040 et à l'échelle mondiale en 2050. Voici les axes principaux de cette stratégie :

HYVIA : La joint-venture avec Plug Power offre un écosystème unique intégrant des véhicules utilitaires légers à pile à combustible, des stations de recharge à hydrogène, ainsi que des services de gestion de flottes. Cette approche holistique permet de soutenir une adoption plus large de l'hydrogène dans le transport commercial.

Consortium HyMot : Renault Group travaille sur le développement de moteurs à combustion interne à hydrogène, spécialement conçus pour les véhicules utilitaires extra-urbains à haute puissance. Cette solution vise à répondre aux besoins des segments de marché où l'électrification seule peut ne pas être suffisante.

Technologie bi-énergie : Renault développe une solution combinant un moteur électrique alimenté par batterie et une pile à combustible à hydrogène. Le concept Emblème, présenté au Mondial de l'Auto 2024, illustre cette avancée vers des véhicules plus polyvalents et adaptés à différentes conditions de conduite.

Alpine et le sport automobile : Alpine mise sur l'hydrogène pour révolutionner la course automobile et inspirer des

>>>

>>> innovations pour les véhicules de série. Le moteur à combustion interne à hydrogène se révèle être une solution prometteuse, non seulement pour la compétition, mais aussi pour des véhicules routiers haute performance.
Ainsi, Renault Group explore l'hydrogène sous toutes ses formes, avec des solutions adaptées à divers segments de marché et des ambitions à long terme pour une mobilité durable.

UN DESIGN ENCORE PLUS EXPRESSIF

Antony Villain - Directeur Design Alpine : « Le concept-car Alpine Alpenglow a pris vie dans sa version roulante présentée plus tôt cette année, et il renforce encore son expressivité en adoptant sa nouvelle motorisation Hy6. L'adaptation de ce V6 est un défi technique, mis en valeur pour être présenté à la vue de tous dans une partie arrière remaniée. Différents éléments du dessin du concept évoluent, sculptés par les impératifs aérodynamiques impliqués par ses nouvelles performances, tout en évoquant visuellement à la fois la vitesse et les aspects vertueux de l'hydrogène. »

DESIGN EXTÉRIEUR : ÉLÉGANCE ET PERFORMANCE OPTIMISÉES

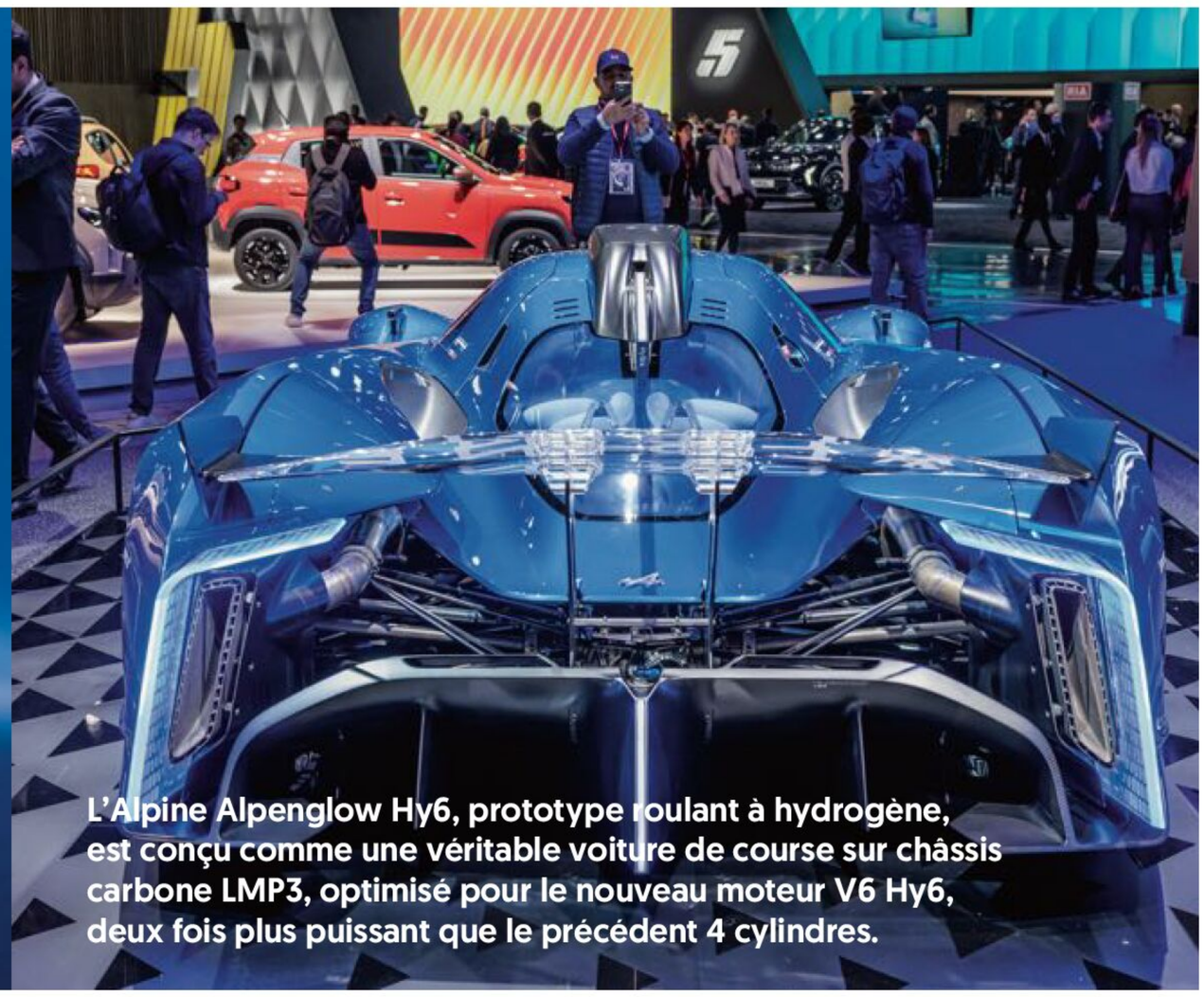
Depuis son lancement il y a deux ans, le concept Alpine Alpenglow a vu son design évoluer grâce à une collaboration étroite entre les designers et les ingénieurs. L'objectif ? Allier aérodynamisme et esthétique sans compromis. Avec l'arrivée du nouveau moteur V6 dans cette version Alpenglow Hy6, plusieurs modifications techniques ont été apportées tout en sublimant le style de la carrosserie carbone, désormais teinte en Specular Blue, une couleur intensément raffinée.

Le moteur, véritable pièce maîtresse de ce concept, est exposé dans un écrin transparent qui permet de l'admirer sous tous les angles. Protégé par une vitre teintée en bleu, la baie moteur est d'une finesse de réalisation rare, intégrant deux prises d'air NACA transparentes, inspirées de l'A110, qui rejoignent les conduits vers le radiateur d'huile de la boîte de vitesses. Cette conception allège visuellement la partie arrière du véhicule. Le plenum, orné du logo Hy6, rappelle les couvre-culasses des anciennes voitures de course, renforçant l'esprit racing de ce prototype.
Enfin, pour refroidir le moteur plus imposant, des prises d'air supplémentaires ont été ajoutées. Trois séries d'ouïes et des persiennes garantissent un flux d'air constant, préservant ainsi les performances et la sécurité de ce moteur à hydrogène innovant.

DESSINER LA LÉGÈRETÉ : UN DÉFI RELEVÉ AVEC BRIO

Créer une impression de légèreté dans le design est un véritable défi pour l'équipe Alpine. Cela s'exprime visuellement par l'élimination du pont reliant les ailes arrière, désormais flottantes, libérant ainsi une vue dégagée sur le moteur. Cet allègement est aussi obtenu grâce à l'utilisation massive du carbone, matériau essentiel pour réduire le poids des pièces.
Avec le nouveau moteur Hy6, dont la puissance est doublée par rapport à l'Alpenglow Hy4, l'aérodynamisme a dû être repensé pour répondre aux nouvelles exigences en matière d'appui. La solution se manifeste de façon spectaculaire à travers un aileron arrière transparent, dont l'aspect aérien est renforcé malgré son posture plus agressive et surélevée, typique des voitures de course. Cet aileron intègre des lames latérales et repose sur des mâts en aluminium, combinant légèreté et robustesse. Son impact visuel est tel qu'il est désormais visible depuis l'avant du véhicule. De plus, la dérive en forme d'aileron de requin gagne en envergure et affiche fièrement le logo Alpine, la formule chimique de l'hydrogène, ainsi qu'une ligne dégradée allant du magenta au bleu, symbolisant la combustion propre de ce carburant.
Les échappements en Inconel, intégrés aux feux arrière, libèrent une vapeur d'eau qui donne à l'aileron un élégant effet givré en fonctionnement. Enfin, les jantes conservent leur design distinctif, avec un dégradé évoquant la vitesse, même à l'arrêt, en parfaite harmonie avec les pneus Michelin sur mesure, dont le graphisme épouse le dessin de la jante.
Dessiner la légèreté a poussé l'équipe design à supprimer le pont reliant les ailes arrière, les laissant flotter pour dégager la vue sur le moteur. Cet allègement s'accompagne de l'utilisation du carbone pour certaines pièces. Le nouveau moteur Hy6, deux fois plus puissant que l'Hy4, nécessite un appui aérodynamique accru, visible à travers l'aileron arrière transparent, plus relevé et typé course, avec de nouvelles lames latérales et des mats en aluminium. La dérive, en forme d'aileron de requin, s'impose

La planche de bord se compose d'une traverse tubulaire magenta partiellement masquée par une section en forme d'aile d'avion.



L'Alpine Alpenglow Hy6, prototype roulant à hydrogène, est conçu comme une véritable voiture de course sur châssis carbone LMP3, optimisé pour le nouveau moteur V6 Hy6, deux fois plus puissant que le précédent 4 cylindres.

davantage, arborant le logo Alpine, la formule chimique de l'hydrogène, et un dégradé du magenta au bleu. Les échappements en Inconel, intégrés dans les feux arrière, diffusent de la vapeur d'eau, créant un effet givré. Les jantes, avec leur dégradé évoquant la vitesse, s'accordent parfaitement avec les pneus Michelin sur mesure.

DESIGN INTÉRIEUR

Les portes en élytres sont conçues pour maximiser l'espace et faciliter l'accès à bord. Le pilote et son passager glissent sur les pontons inclinés pour rejoindre des sièges baquets ajustés, revêtus d'un textile réactif à la lumière aux tons métalliques et bleus. Le triangle à l'avant du cockpit - signature Alpine - rappelle les montagnes et change de couleur pour fournir des informations en temps réel, comme le niveau des G latéraux ou le régime moteur.

La planche de bord se compose d'une traverse tubulaire magenta partiellement masquée par une section en forme d'aile d'avion. Les matériaux incluent fibre de carbone, aluminium et Alcantara, avec des motifs en 3D. Un bouton de démarrage magenta et un volant racing inspiré des voitures Alpine complètent l'ensemble. Enfin, des supports pour mini-caméras permettent d'immortaliser les tours de piste.

NOUVEAU V6 HY6 ALPINE : UN MOTEUR HYDROGÈNE UNIQUE

L'Alpine Alpenglow Hy6, prototype roulant à hydrogène, est conçu comme une véritable voiture de course sur châssis carbone LMP3, optimisé pour le nouveau moteur V6 Hy6, deux fois plus puissant que le précédent 4 cylindres. Ce moteur inédit, développé à Viry-Châtillon, a nécessité deux ans de travail pour maîtriser la combustion hydrogène, avec le soutien technique d'Oreca.

Le V6 3,5 litres, ouvert à 100°, est équipé de deux turbocompresseurs, avec un bloc en aluminium taillé dans la masse et carter sec. Il possède un vilebrequin à manetons décalés de 20° pour un allumage régulier, des culasses en aluminium optimisées, et une distribution par 4 arbres à cames en tête et 4 soupapes par cylindre. Ce moteur supercarré, conçu pour les hauts régimes, atteint 740 ch à 7600 tr/min et dépasse les 330 km/h. Son sonorité, travaillée pour chanter jusqu'à 9000 tr/min, est sortie par des échappements en Inconel. Associé à une boîte séquentielle Xtrac, ce moteur, d'abord destiné à la course, pourrait être adapté à la production en série.

MÉTHODOLOGIES ET SÉCURITÉ DU MOTEUR HY6

Les techniques de développement issues de la Formule 1 ont été utilisées pour optimiser la performance du moteur Hy6, notamment dans la conception de la chambre de combustion dédiée à l'hydrogène. La turbulence favorise une bonne homogénéité du mélange, essentiel pour éviter les combustions anormales, telles que le préallumage ou le cliquetis. Une injection d'eau indirecte aide à stabiliser le processus et à réduire les émissions de NOx.

L'Alpenglow Hy6 dispose de trois réservoirs d'hydrogène gazeux sous haute pression (700 bars), stockant chacun 2,1 kg. Ils sont placés dans des compartiments ventilés et étanches autour du cockpit. Un régulateur ajuste la pression de 700 à 200 bars avant injection directe dans la chambre de combustion.

Des mesures de sécurité strictes sont en place : les réservoirs certifiés « Regulation 134 » sont équipés de valves pour évacuation rapide en cas d'incendie, des capteurs surveillent la présence d'hydrogène en permanence, et un système de codes couleurs alerte le pilote selon le niveau d'urgence. ● o. c.

L'HYDROGÈNE EN COMPÉTITION : UNE TECHNOLOGIE D'AVENIR PROMETTEUSE

Alpine a choisi le moteur à combustion interne alimenté en hydrogène plutôt que la pile à combustible pour ses voitures de course, offrant des avantages majeurs : puissance spécifique élevée, excellent rendement sous forte charge, refroidissement réduit, et une sonorité conforme à l'esprit racing. Ce choix technique procure une expérience de conduite similaire aux moteurs traditionnels, tout en étant plus efficient. La firme investit dans la recherche pour améliorer ces motorisations, notamment en explorant le stockage d'hydrogène liquide, qui permettrait une meilleure intégration et un ravitaillement plus rapide. L'avenir de cette technologie en compétition est prometteur, avec l'autorisation prévue de voitures à hydrogène aux 24 Heures du Mans dès 2028.

L’A390, une berline fastback, marque un tournant pour la marque

L’Alpine A390 (code interne DZ110) est produite dans l’usine historique de la marque à Dieppe

Alpine sort sa carte Pierre Gasly pour sublimer sa gamme inédite Mondial de l’Auto.

© Nicolas Lascourreges / La Company

Alpine a dévoilé en exclusivité trois nouveaux modèles au Mondial de Paris 2024 : l’A390 concept, une nouvelle version de l’Alpenglow, et l’A110 R Ultime, avec l’A290 également présente. L’A390, une berline fastback, marque un tournant pour la marque. Capable de transporter quatre personnes, elle culmine à seulement 1,55 m de hauteur. Bien que toujours au stade de prototype, son design extérieur est déjà à 85 % finalisé, avec des influences visibles du concept Alpenglow. Dotée de trois moteurs électriques, l’A390 devrait développer environ 360 ch avec une batterie de 90 kWh. Côté aérodynamique, elle intègre des technologies comme un bandeau de feux et un diffuseur arrière ajustables pour optimiser l’écoulement de l’air. La version 4x4 de cette fastback sportive devrait être proposée à environ 70 000 €. Nous rencontrons Fabrice Izzillo, responsable du programme. ● O.C.

© Olivier Certain

Parlez-moi un peu de votre programme…

Fabrice Izzillo : Je suis en charge des programmes chez Alpine A390, qui est la voiture préfigurée par ce "show car" (modèle conçu pour les salons, ndlr) A390 beta qu'on dévoile ici au Mondial de l'Automobile. Je m'occupe également de l'A290, la petite citadine « Hot hatch » (« de haute performance » en anglais, ndlr), qui est quant à elle déjà disponible. On entre dans une nouvelle ère dans la marque Alpine avec la propulsion électrique. C'est le sens de l'histoire, et c'est une technologie qui s'adapte vraiment très bien aux automobiles sportives.
La première voiture de la nouvelle ère, c'est l'A290, la deuxième, c'est celle-ci, l'A390. On est encore sur une voiture 100 % électrique. On a mis l'accent sur deux aspects : les performances et la polyvalence. En anglais, on dirait en anglais "A racing car in a suite", soit « une voiture de course dans un costume ». On a des performances de très haut niveau. Notre objectif, c'est d'obtenir les performances d'une A110, avec la même sensation de légèreté et d'agilité que l'A110. On a du confort, un grand coffre, 3 places à l'arrière, un moteur puissant, tout en proposant un confort pour le quotidien. Les pilotes vont se faire plaisir, mais les conducteurs prudents aussi.

© Olivier MARTIN-GAMBIER

Le résultat est formidable. Mais vous m'avez dit que l'A390 n'est pas un SUV, contrairement à ce que ses proportions pourraient laisser penser…

F. I. : On a voulu être un peu unique dans la combinaison de cette voiture. On appelle cette forme de caisse un « Sport Fast Back ». Ce n'est pas un SUV. On est plus sur le côté émotionnel que du côté purement pratique du SUV. Elle n'est pas trop haute, elle est très aérodynamique. On cherche ainsi à toucher une clientèle plus large.
La voiture de série qui sortira sera fidèle à 85 % au show car que vous voyez ici sur la partie extérieure. Cette ligne « sport fast back », ces proportions, cette hauteur contenue, et même ses identités lumineuses à l'avant et à l'arrière, ses proportions, voire cette lame aérodynamique sur le capot, on va la retrouver sur le véhicule qui sera commercialisé. Sur l'intérieur, notamment sur le cockpit qui bouge, car il a une position confort et une position F1, on a ici quelque chose de beaucoup plus conceptuel. Nous avons trois piliers qui constituent notre ADN : la légèreté, la performance, et le savoir-faire français. Elle est assemblée à l'usine de Dieppe, à la manufacture historique. Les moteurs et la batterie viennent de France également. Nos voitures sont des outils de conquête du marché. Nous cherchons à être présents pas seulement en France, mais dans le monde.
Le secret qui permet à cette voiture de donner ce sentiment de légèreté, y compris en courbe, c'est l'« Active Torque Vectoring », c'est-à-dire la gestion active des couples moteurs. Cela signifie que les couples des moteurs sont gérés indépendamment les uns des autres. L'autre caractéristique qui offre ces sensations de conduite, c'est la parfaite répartition des masses, avec une batterie dans le plancher, le moteur avant au centre et les deux moteurs arrières de poids identique, on a un centre de gravité très bas. On obtient alors une très bonne stabilisation et des vitesses de passage en courbe exceptionnelles, pratiquement égales à celles de l'A110. Le tout pour un design complètement différents.

Vous avez de quoi être fier de votre bijou !

F. I. : Oui je pense qu'on a de quoi être fier. On a un résultat cohérent, innovant mais qui reste dans l'ADN Alpine. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR OLIVIER CERTAIN

GASLY RÉAGIT AU DÉPART D'OCON CHEZ HAAS

La saison 2025 de Formule 1 s'annonce pleine de rebondissements avec plusieurs mouvements sur la grille. Après l'annonce surprenante du transfert de Lewis Hamilton chez Ferrari, c'est maintenant Esteban Ocon qui change d'équipe. Actuellement chez Alpine, il rejoindra Haas la saison prochaine. Son coéquipier chez Alpine, Pierre Gasly, a réagi à cette nouvelle avec optimisme.

L'année dernière, Alpine avait constitué une équipe 100 % française en recrutant Pierre Gasly aux côtés d'Esteban Ocon. Cependant, malgré leurs origines communes, la synergie attendue n'a pas été au rendez-vous, et les résultats de l'équipe ont déçu. Face à cette situation, Alpine a choisi de poursuivre avec Gasly, tandis qu'Ocon poursuivra sa carrière chez Haas. Gasly a réagi au transfert d'Ocon en soulignant que ce changement pourrait être bénéfique pour le jeune Ollie Bearman, nouveau coéquipier d'Ocon chez Haas. Bien qu'il soit un débutant en Formule 1, Gasly pense qu'avoir un pilote expérimenté comme Ocon à ses côtés sera un atout important pour lui. Sur un plan personnel, Gasly a exprimé sa satisfaction de voir qu'Ocon reste en F1, estimant qu'il mérite sa place parmi les 20 meilleurs pilotes du monde, peu importe leur relation en dehors de la piste.

Pierre Gasly est reconnu comme l'un des pilotes les plus talentueux de sa génération, avec une carrière marquée par des hauts et des bas. Né à Rouen en 1996, il s'est rapidement fait remarquer par ses performances en karting, avant de gravir les échelons des catégories inférieures. Après des débuts impressionnants en monoplace, il rejoint le programme de jeunes pilotes de Red Bull, un tremplin vers la Formule 1.

En 2014, Gasly rejoint le championnat de Formule Renault 3.5 et, bien qu'il ne remporte pas le titre, il se distingue suffisamment pour être promu en GP2. En 2016, il devient champion de GP2 avec l'écurie Prema, ouvrant la voie à ses débuts en Formule 1 l'année suivante avec Toro Rosso.

Sa carrière en Formule 1 prend un tournant en 2019, lorsque Red Bull le promeut dans l'équipe principale pour remplacer Daniel Ricciardo. Cependant, cette expérience s'avère difficile, et après des performances décevantes, Gasly est rétrogradé chez Toro Rosso. Malgré cette épreuve, il parvient à se ressaisir et à monter sur le podium au Brésil en 2019, prouvant sa capacité à surmonter les défis.

En 2020, Gasly écrit une page d'histoire en remportant le Grand Prix d'Italie à Monza avec AlphaTauri, devenant le premier pilote français à s'imposer en Formule 1 depuis 1996. Cette victoire confirme son statut de pilote exceptionnel, capable de briller même dans des circonstances difficiles.

En 2023, après plusieurs saisons chez AlphaTauri, Gasly rejoint Alpine, une écurie française. Avec son compatriote Esteban Ocon, il entame un nouveau chapitre de sa carrière, animé par l'ambition de se battre pour des podiums réguliers et, un jour, peut-être, de devenir champion du monde.

Pierre Gasly incarne la persévérance et la détermination, des qualités essentielles pour réussir au plus haut niveau du sport automobile. Malgré les revers, il a toujours su rebondir, prouvant qu'il a sa place parmi l'élite des pilotes de Formule 1. À seulement 27 ans, sa carrière promet encore de nombreux moments de gloire dans le futur.● C.V.H.

ALPINE F1

À seulement 36 ans, Oliver Oakes, ancien champion du monde de karting et fondateur de Hitech GP, a été nommé à la tête de l'écurie Alpine F1, succédant à Bruno Famin. Originaire de Norwich, ce jeune leader dynamique devient le deuxième plus jeune directeur d'équipe de l'histoire de la F1. Sa nomination marque un tournant pour Alpine, une écurie en quête de régularité et de compétitivité au sommet du championnat. Cet article explore le parcours impressionnant d'Oakes, sa philosophie de management axée sur l'humain, et les défis qui l'attendent alors qu'il prend les rênes d'Alpine F1.

Oakes, un gros bosseur et en bon Britannique, semble doté de la rondeur nécessaire pour y faire face et pousser ses idées sans aller au clash ou sans avoir à tirer la couverture à lui.

Alpine a nommé Oliver Oakes, 36 ans, directeur de l'équipe Alpine F1, succédant à Bruno Famin. Directeur d'Hitech GP, Oakes devient le deuxième plus jeune directeur d'équipe en F1. Mais qui est-il ?

OLIVER OAKES, À LA TÊTE D'ALPINE F1
UN NOUVEAU LEADER POUR UN NOUVEL ÉLAN

Ancien champion du monde de karting et fondateur d'Hitech GP, est nommé à la tête d'Alpine F1, succédant à Bruno Famin. À 36 ans, il devient le deuxième plus jeune directeur d'équipe de l'histoire de la F1. Originaire de Norwich, Angleterre, Oakes a débuté sa carrière en karting à seulement 4 ans, atteignant le sommet en 2005 avec un titre de champion du monde. Sa transition vers la monoplace a été marquée par une série d'expériences diverses avant de co-fonder Hitech GP en 2015. Cette écurie a rapidement gagné en réputation, formant des pilotes talentueux comme George Russell et Liam Lawson, aujourd'hui figures prometteuses en F1.

Sous la direction d'Oakes, Hitech GP a non seulement brillé dans les catégories inférieures mais a aussi démontré une capacité remarquable à attirer des talents et à les amener au plus haut niveau de la compétition automobile. Cette réussite lui a valu une reconnaissance et un respect considérables dans le monde de la course.

La nomination d'Oliver Oakes chez Alpine F1 intervient alors que l'équipe cherche à consolider sa position et à se rapprocher des leaders du championnat. Oakes devra transformer Alpine en un concurrent sérieux et régulier pour les podiums, ce qui nécessitera une stratégie claire, des innovations techniques et une gestion efficace des ressources.

Oakes apporte une expérience en compétition et des compétences en gestion d'équipe, essentielles pour réussir en F1. Sa vision dynamique et sa capacité à motiver et développer des talents seront des atouts majeurs pour Alpine.

L'arrivée d'Oakes a dû rappeler des souvenirs à Christian Horner de Red Bull Racing, qui est arrivé en F1 à la trentaine avec une expérience similaire en formules de promotion. Horner avait fondé Arden en 1997, tandis qu'Oakes a dirigé Hitech Grand Prix depuis 2015, se faisant connaître dans l'industrie. Oliver Oakes, originaire de Norwich, débutera sa carrière de team principal à Zandvoort (Grand Prix des Pays-Bas, 23 au 25 août). Issu d'une famille passionnée par le sport automobile, avec un père qui a fondé Eurotek Motorsport, Oakes a remporté à 17 ans un titre de champion du monde en kart face à des pilotes comme Valtteri Bottas et Jules Bianchi. Ce succès l'a conduit au Red Bull Junior Team, aux côtés de Sebastian Vettel et Sébastien Buemi. En 2022, Hitech, son équipe, devient le partenaire de l'académie Red Bull, symbolisant une transition entre ses anciennes et nouvelles vies. Il a débuté en monoplace en 2006 avec succès en Formule BMW. Les quelques courses disputées en GP3 et en F3 britannique n'ont pas suffi à faire décoller la carrière de pilote d'Oliver Oakes. À 22 ans, il décide de se tourner vers la gestion et crée Oakes Racing, un team de karting où il forme des talents comme Marcus Armstrong, Callum Ilott, Clément Novalak et Nikita Mazepin.

Sa collaboration avec Dmitry Mazepin lui permet de racheter en 2015 l'équipe Hitech Racing, rebaptisée Hitech Grand Prix. Oakes mène Nikita Mazepin à la 5e place de la F2 en 2020, facilitant son passage en F1 chez Haas. En 2022, juste avant la guerre en Ukraine, Oakes hérite des parts de Mazepin. Malgré tout, il continue de superviser la progression de Stepan Mazepin en karting.

Les résultats obtenus par Hitech en compétition démontrent le sérieux d'Oakes et de son équipe. En seulement quatre ans, il parvient à placer Hitech sur les grilles de F2 et F3, grâce à son puissant réseau.

Christophe Perrin, responsable technique d'Hitech Grand Prix, souligne : « Sa plus grosse qualité, c'est d'être un travailleur invétéré. Il est capable d'abattre beaucoup de travail et d'intégrer un grand nombre d'informations tout au long de la journée. Il est assez phénoménal. On ne monte pas Hitech en cinq ans, en jouant les titres dans toutes les séries, sans être un gros bosseur. Même s'il a été aidé financièrement pour lancer le programme, il a su trouver les ressources, les mettre en place et les faire fonctionner. Peu d'équipes ont crû aussi rapidement que Hitech. On était en tête du GB3, de la F2 et de la F3 il y a encore deux mois, et on est encore en lice pour le titre dans les trois séries. »

Oakes est un ambitieux et n'a guère attendu d'aller chercher les titres en F2 et F3 pour se lancer à l'assaut de son grand objectif : la F1. Il a d'ailleurs essayé de lancer Hitech sur les rails de la catégorie reine lorsque la FIA a ouvert son processus de pré-sélection en vue de l'arrivée possible d'une 11e écurie. Si le dossier Andretti a vampirisé les débats et l'espace médiatique, Oakes a pris le temps de travailler son projet, mais la FIA ne valida pas le dossier. Un épisode douloureux pour Oakes.

« Il a été très touché et déçu car ça a été la fin d'un projet de deux ans qui avait engendré le recrutement de beaucoup de personnes, poursuit Christophe Perrin. Il a été affecté sur le plan humain car il a dû licencier des dizaines de personnes. C'est la première fois qu'il était confronté à cela. Il a un côté très humain. Par exemple, je me souviens d'une discussion avec lui, où l'on évoquait l'avenir d'un mécano. La question était de savoir si on le conservait ou non. Il m'a demandé si je pensais que c'était un bon mec. J'ai répondu oui, mais qu'il était loin d'être le meilleur dans son job. Et il m'a dit : « ok, on ne se pose pas la question et on le garde ! » Son critère numéro 1 demeure l'excellence, mais il veut surtout s'entourer de bonnes personnes, quitte à les changer de poste. Il est convaincu que quelqu'un de bien, qui partage les valeurs de l'entreprise, apportera toujours une plus-value. Il veut bosser avec des gens droits, corrects, et évidemment compétents. »

UN LEADER HUMAIN ET AMBITIEUX

Ce leader ambitieux mène sa barque sans faire de bruit et est même décrit par nos sources comme étant un dirigeant plutôt cool, y compris avec ses clients – les pilotes – s'ils ont besoin de temps pour payer les factures. Il serait aussi extrêmement protecteur avec ses employés, prenant presque automatiquement leur parti en cas de différends. Un attachement à l'humain qui donne du sens à ce qu'il fait, le Britannique appréciant par exemple inviter très régulièrement les membres de son équipe autour d'un repas sur les week-ends de course. Boute-en-train, l'ancien pilote n'est jamais avare de bonnes histoires. « J'ai passé deux années avec lui, en F2 et F3,

Oakes est un ambitieux et n'a guère attendu d'aller chercher les titres en F2 et F3 pour se lancer à l'assaut de son grand objectif : la F1.

contextualise Isack Hadjar. C'est un vrai bon mec. Sans doute le meilleur team principal à avoir si tu veux bien rigoler. » Son arrivée chez Alpine va marquer une forme de consécration, même si elle est escortée de quelques questions légitimes.

UN OBJECTIF LONG TERME FLOU

Au vu du faible nombre de promotions de la F2 vers la F1 chez les teams principaux, il y a de quoi s'interroger sur les raisons de sa venue. D'autant que le Oakes des dernières années est davantage tourné vers le volet business que sportif. A-t-il tout simplement convaincu le duo italien Luca De Meo-Flavio Briatore (respectivement Directeur général de Renault et conseiller spécial F1) du fait qu'il était l'homme de la situation ? C'est une éventualité, mais difficile de ne pas imaginer qu'il y ait autre chose dans les cartons. À terme, l'ambition de Renault pourrait être de vendre l'écurie maintenant que toutes les amarres entre Enstone (châssis) et Viry-Châtillon (moteur) sont rompues. Dès lors, quoi de plus logique que de la céder à l'homme déjà dans les murs, qui a rêvé de F1 avec sa structure pendant deux ans... Spéculations ? Possible. Rien ne dit effectivement qu'Oli Oakes n'ait pas pour seul objectif que celui de diriger une écurie F1, fusse-t-elle celle d'un tiers.

Oliver Oakes avec Flavio Briatore.

Il faudra suivre ce qui se passera en coulisses dans les prochaines semaines. Selon nos informations, Oakes ne prévoit pas, pour l'instant, de se trouver un remplaçant chez Hitech, considérant ses responsables de catégories suffisamment autonomes pour gérer l'équipe sur le plan opérationnel, quitte à rester impliqué dans les discussions financières et stratégiques, comme le fait Frédéric Vasseur chez ART Grand Prix. Une chose est sûre, son arrivée en F1 pourrait lui ouvrir quelques portes, notamment au niveau politique s'il souhaitait toujours débarquer en Formule 1 avec sa structure. Sa relation avec l'omnipotent Flavio Briatore, dont les bornes de sa mission de conseiller de Luca de Meo semblent sans limites, sera aussi intéressante à suivre.

Oakes, en bon Britannique, semble doté de la rondeur nécessaire pour y faire face et pousser ses idées sans aller au clash ou sans avoir à tirer la couverture à lui. Ce qui ne l'empêche pas d'être très franc du collier lorsqu'il en ressent le besoin, notamment avec ses pilotes. « Il est très direct, et c'est quelque chose que j'aime beaucoup avec lui, a confié Paul Aron, pensionnaire d'Hitech et actuel 3e de Formule 2. En tant que pilote lui-même, il sait ce que l'on pense, ce qu'on ressent et ce dont nous avons besoin. J'apprécie son honnêteté. Que ce que vous faites soit bien ou non, il vous dit toujours la vérité. Et des fois, quand vous n'avez pas le bon état d'esprit, il arrive à le voir et à vous venir en aide. » À ce petit jeu-là, la gestion du duo Gasly-Ocon pour les dix dernières courses de la saison constituera un sacré baptême du feu.● C.V.H.

FORMULE 1 : RENAULT MET FIN À SES ACTIVITÉS DE MOTORISATION, QUEL FUTUR POUR ALPINE EN 2026 ?

Depuis 1977, Renault a été un acteur majeur dans le domaine de la motorisation en Formule 1. Toutefois, le constructeur français a décidé de mettre un terme à cette activité à la fin de la saison 2025. Alors que l'écurie sportive Alpine peine à atteindre les performances escomptées, plusieurs sources indiquent que Mercedes pourrait prendre le relais en fournissant les moteurs à Alpine à partir de 2026.

ALPINE DIT ADIEU AUX MOTEURS RENAULT EN F1

La nouvelle n'est plus une rumeur : dès 2026, les monoplaces de Formule 1 d'Alpine ne seront plus équipées de moteurs Renault. Cette décision survient à la veille de l'introduction d'un nouveau règlement technique. Selon *Les Échos*, cette annonce se fait dans un contexte de contre-performance persistante pour l'écurie Alpine, dont les changements incessants depuis deux ans n'ont pas encore conduit à des améliorations notables.

UNE LONGUE HISTOIRE DE MOTEURS RENAULT EN F1

Renault a marqué son entrée en Formule 1 en 1977 en introduisant le turbo, deux ans avant de remporter sa première victoire avec Jean-Pierre Jabouille. Au fil des années, la marque au losange a fourni des moteurs à de nombreuses écuries, notamment Lotus, Ligier, Tyrrell, ainsi que Williams et Benetton. Grâce à Renault, ces équipes ont remporté des championnats dans les années 1990 avant que la marque ne s'impose elle-même en 2005 et 2006 avec Fernando Alonso. Plus récemment, Renault a connu du succès en tant que motoriste pour Red Bull et Sebastian Vettel dans les années 2010.

LES PERFORMANCES DÉCEVANTES D'ALPINE

Depuis son retour en tant qu'écurie en 2016, d'abord sous le nom Renault puis Alpine, les résultats ont été en deçà des attentes. La victoire d'Esteban Ocon au Grand Prix de Hongrie en 2021 est restée une rare exception. La saison 2024 est particulièrement catastrophique, poussant le groupe français à revoir son équipe sportive. Après le recrutement de nouveaux dirigeants, le retour du controversé Flavio Briatore comme conseiller exécutif et la séparation avec Ocon, Renault a pris la décision radicale d'abandonner la motorisation en F1.

UN TOURNANT À VIRY-CHÂTILLON

L'écurie Alpine/Renault a fonctionné comme une entité à deux têtes, avec les activités liées aux moteurs concentrées à Viry-Châtillon (France) et le développement des châssis à Enstone (Angleterre). Cette séparation des responsabilités compliquait la gestion. Selon *Les Échos,* Renault prévoit de proposer des reconversions aux employés de Viry-Châtillon, tant pour Alpine que pour d'autres divisions du groupe.

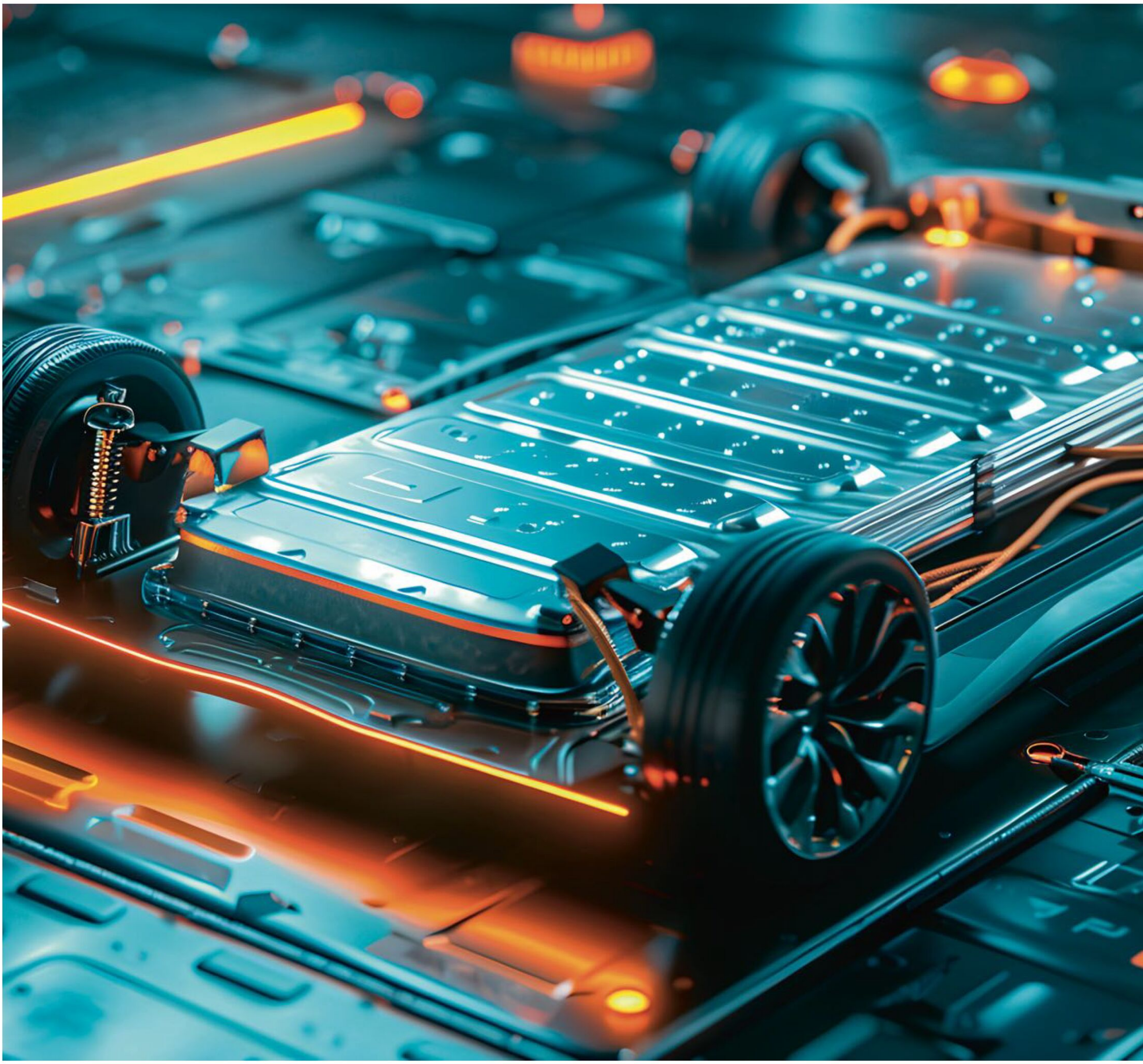
L'AVENIR DES COMPÉTITIONS ET LES PROJETS FUTURS

Les autres activités de compétition, telles que l'endurance, ne sont pas concernées par cette décision. Certaines installations utilisées pour la F1 seront réorientées vers le développement de moteurs à hydrogène ou électriques, qui seront bientôt utilisés dans la gamme routière d'Alpine. Cette décision de cesser le développement de moteurs thermiques pour la F1 semble s'inscrire dans une stratégie plus large de transition énergétique. Néanmoins, elle pourrait être perçue comme une remise en question pour Renault, qui continue de vendre des voitures équipées de moteurs thermiques à l'échelle mondiale.

VERS UNE COLLABORATION AVEC MERCEDES EN 2026 ?

Selon L'Équipe, les monoplaces Alpine pourraient être équipées de moteurs Mercedes à partir de 2026. *Motorsport.com* ajoute que cette collaboration pourrait également inclure la fourniture de boîtes de vitesses et de suspensions arrière. Cette initiative, soutenue par Flavio Briatore, aurait déjà conduit à des visites discrètes d'ingénieurs Alpine au centre de développement moteur de Mercedes. La collaboration avec Mercedes pourrait offrir un bon rapport coût/performance et permettre de maintenir l'activité des motoristes en compensant l'arrêt du partenariat avec Aston Martin, qui se tournera vers Honda. L'accord avec Alpine reste encore à officialiser. ● M.L.

RENAULT, DACIA ET ALPINE : VERS L'ADOPTION DES BATTERIES LFP POUR LES FUTURS MODÈLES



À partir de 2026, Renault intégrera des batteries LFP (lithium-fer-phosphate) dans une grande partie de ses futurs véhicules électriques. Moins coûteuses que les batteries NMC actuelles, ces nouvelles unités seront d'abord disponibles sur le modèle Twingo. Cette technologie ne sera pas exclusive aux modèles d'entrée de gamme, mais sera également adoptée par Alpine.

RENAULT MISE SUR LES BATTERIES LFP DÈS 2026

À travers sa filiale Ampere, Renault annonce l'arrivée prochaine des batteries au lithium fer phosphate (LiFePO4 ou LFP) dans plusieurs de ses véhicules électriques, avec la future Twingo comme première bénéficiaire. Pour réduire les coûts tout en élargissant son portefeuille de voitures « zéro émission », Renault s'approvisionnera auprès de deux fabricants asiatiques : LG (Corée du Sud) et CATL (Chine). LG produira ses cellules en Pologne, tandis que CATL le fera en Hongrie.

LFP : UNE TECHNOLOGIE AVANTAGEUSE POUR L'ENTRÉE DE GAMME

Les batteries LFP, moins chères à produire que les modèles NMC (nickel-manganèse-cobalt), permettent de proposer des véhicules électriques à des prix plus compétitifs et/ou avec des marges plus élevées. En revanche, elles présentent une densité énergétique inférieure, ce qui se traduit par une autonomie réduite pour la même quantité d'énergie. Elles seront donc principalement utilisées dans des modèles d'entrée de gamme, mais aussi dans certains véhicules plus sportifs. La Twingo IV sera équipée d'une batterie LFP fournie par CATL, contribuant à un tarif de base d'environ 20 000 €. La R5, prévue pour 2025, sera disponible en version NMC à 25 000 €, avec une version LFP pour une entrée de gamme plus accessible. La R4 devrait également bénéficier de cette technologie.

DES BATTERIES LFP POUR RENAULT ET ALPINE

À terme, plusieurs modèles de Renault et Alpine seront proposés avec des batteries LFP. « Cette technologie économique est pertinente pour tous types de véhicules. Elle sera utilisée dans des batteries de 60 kWh ou moins. Pour une autonomie supérieure à 500 km avec une batterie de 90 kWh, le LFP n'est pas idéal car la batterie deviendrait trop lourde », explique-t-on chez Renault.

OPTIMISATION DE L'ESPACE AVEC DES CELLULES SOUPLES

LG développe pour Renault des cellules de batterie LFP de type pouch (enveloppe souple), intégrées directement dans le pack sans nécessiter de modules séparés. Cette approche, plus économique, nécessite un contrôle rigoureux en raison de l'expansion thermique de l'enveloppe. Selon Renault, cette méthode permet d'augmenter la densité énergétique à volume égal en réduisant de moitié la différence par rapport aux batteries NMC, sans nécessiter de modifications de la plateforme.

RÉDUCTION DES COÛTS GRÂCE À L'INTÉGRATION

La diminution du nombre de pièces permet de réduire les coûts de production. Renault prévoit une réduction de 20 % des coûts de ses véhicules électriques dans les dix-huit mois à venir, soit la moitié de l'objectif de réduction de 40 % pour 2028. Dacia, comme Renault et Alpine, adoptera également les batteries LFP, en commençant par la version électrique de la prochaine Sandero en 2028. Les batteries LFP complèteront les cellules NMC fournies par LG (Pologne), Envision (France) et Verkor (France). En 2025, Renault inaugurera un laboratoire dédié au développement de cellules de batteries à Lardy, dans l'Essonne. Cependant, le groupe souligne qu'il ne deviendra pas un fabricant de cellules à l'échelle industrielle. ● M.L.

Alpine lance les commandes de sa nouvelle A290 en France, avec un prix de départ de 38 700 € TTC. Ce modèle 100 % électrique incarne la sportivité et l'agilité, tout en restant fidèle au savoir-faire français de la marque.

Avec le lancement de l'A290, Alpine marque le début d'une nouvelle ère : celle de la sportivité électrique, à la manière Alpine. Ce modèle incarne parfaitement les trois piliers fondateurs de la marque : performance, agilité et légèreté, tout en mettant en avant le savoir-faire français qui fait la renommée d'Alpine. L'A290 ouvre la voie à l'univers Alpine pour une nouvelle génération, s'imposant comme l'entrée de gamme du Dream Garage 100 % électrique de la marque. Elle sera bientôt rejointe par un C-Crossover GT et une nouvelle version de l'A110, renforçant l'engagement d'Alpine dans l'avenir de la mobilité sportive et durable.

ALPINE A290
LA PETITE SPORTIVE DE L'ÈRE ÉLECTRIQUE

L'A290 : la sportivité électrique selon Alpine

L'A290 incarne la vision d'Alpine de la sportivité électrique. Avec ses proportions musclées et un poids limité à 1 479 kg, elle reste fidèle à l'ADN de la marque : performance, agilité, et pilotage instinctif. Grâce à un couple de 300 Nm, elle passe de 0 à 100 km/h en 6,4 secondes. Son train arrière multibras et ses 4 butées hydrauliques assurent une conduite sportive et confortable. Compacte avec une longueur de 3 990 mm et un coffre de 326 litres, cette citadine 5 portes et 5 places combine dimensions réduites et praticité.

Un design Alpine aux racines sportives

L'A290 se distingue par sa signature lumineuse full LED en double X, hommage aux feux longue portée des voitures de rallye. Ses voies élargies et ses lignes musclées renforcent son allure sportive. Certains éléments, comme le bouclier avant et le diffuseur arrière, rappellent l'A110, tout comme les étriers de freins avant monoblocs Brembo à 4 pistons. Dotée de jantes de 19 pouces et d'une carrosserie biton avec toit noir, l'A290 est disponible en quatre couleurs : Noir Profond, Bleu Alpine Vision, Gris Tornade Mat et Blanc Nival.

L'Alpine A290, nouvelle petite sportive 100 % électrique, est disponible en deux versions : l'une de 180 ch et l'autre de 220 ch. Équipée d'une batterie de 52 kWh, elle offre une autonomie allant jusqu'à 380 km selon le cycle WLTP.

La gamme de l'Alpine A290 se décline en quatre versions : l'A290 GT, l'A290 GT Premium, l'A290 GT Performance, et l'A290 GTS.

L'A290 GT : la première marche de l'univers Alpine

L'A290 GT, dotée d'une puissance de 180 ch et d'une batterie de 52 kWh, se distingue par ses pneus Michelin Sport EV et ses jantes alliage 19 pouces Iconic, fournis de série. Elle est équipée d'un chargeur embarqué AC 11 kW bidirectionnel et supporte la charge rapide DC jusqu'à 100 kW. L'intérieur arbore une ambiance bleue avec des sièges en tissu enduit, un volant sport en cuir Nappa, et un drapeau tricolore sur le tableau de bord. Les sièges chauffants, vitres surteintées, climatisation automatique, et éclairage d'ambiance sont inclus de série. Côté connectivité, le système Alpine Portal est intégré dans un écran 10,1 pouces avec Google Automotive Services. L'offre comprend également un régulateur de vitesse adaptatif et une caméra de recul.
Prix France : à partir de 38 700 € TTC

À l'intérieur, le cockpit mêle sportivité et raffinement. Selon la version, on trouve une sellerie mixte textile enduit/tissu bleu ou cuir Nappa biton Gris Evee/Bleu Profond, ainsi qu'une planche de bord biton avec rétroéclairage A290. La console centrale, inspirée de l'A110, intègre les commandes de transmission RND. Le volant sport à trois branches inclut les boutons RCH (Recharge) et OV (Overtake), empruntés à la Formule 1.
L'A290 est équipée des dernières technologies de sécurité, offrant jusqu'à 26 aides à la conduite pour simplifier la conduite, les manœuvres de parking, et assurer la sécurité des occupants.

En France, l'A290 bénéficie d'un bonus écologique de 4 000 € et est également disponible en leasing à partir de 290 €/mois.

Pour marquer le lancement, Alpine propose une série limitée à 1955 exemplaires appelée « Première Édition ». Cette édition spéciale souligne le caractère exclusif de l'A290, une citadine électrique résolument sportive et survoltée.

L'A290 GT Performance : puissance et conduite sportive

L'A290 GT Performance, équipée d'un moteur électrique de 220 ch, passe de 0 à 100 km/h en 6,4 secondes et atteint une vitesse maximale de 170 km/h. Elle se distingue par ses étriers de freins avant Brembo Rouge Racing et ses pneus Michelin Pilot Sport 5. Son design dynamique est accentué par des éléments noirs chromés, tels que les monogrammes Alpine et l'emblème A fléché sur les ailes avant, ainsi que par des rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement. Axée sur la performance, elle intègre l'Alpine Telemetrics, un système de télémétrie qui permet d'analyser et d'optimiser les performances du véhicule, tout en offrant des défis et un coaching inspirés du gaming pour exploiter pleinement le potentiel de la voiture.
Prix France : à partir de 41 700 € TTC

L'A290 GTS : le meilleur des deux mondes

L'Alpine A290 GTS incarne le parfait équilibre entre raffinement et sportivité. Elle combine les équipements de l'A290 GT Premium avec la motorisation la plus puissante de 220 ch. Ce modèle se distingue par ses jantes 19 pouces Snowflakes noires et ses étriers de freins avant Brembo Rouge Racing. Parmi les équipements notables, on retrouve le système audio haute-fidélité Devialet, des pneus Michelin Pilot Sport 5, une harmonie intérieure biton en cuir Nappa, ainsi que l'Alpine Telemetrics Premium.
Prix France : à partir de 44 700 € TTC

Une Première Édition de l'A290 GTS proposée à 1 955 exemplaires sur l'ensemble de ses pays de commercialisation

Alpine marque le lancement de l'A290 avec une série limitée baptisée A290 Première Édition, proposée à seulement 1 955 exemplaires en hommage à l'année de création de la marque par Jean Rédélé. Basée sur la version haut de gamme GTS, cette édition spéciale est équipée d'un moteur de 220 ch et d'une batterie de 52 kWh offrant une autonomie allant jusqu'à 380 km WLTP. Grâce à son couple de 300 Nm, elle atteint les 100 km/h en 6,4 secondes.
La Première Édition se distingue par une teinte Noir Profond, soulignée par un jonc de toit bleu et des étriers de freins bleus. L'intérieur, en cuir Nappa, intègre un système audio haute-fidélité Devialet de 615 W avec 9 haut-parleurs. Les jantes 19 pouces Snowflakes en noir brillant sont équipées de pneus Michelin Pilot Sport 5. Pour souligner l'exclusivité de cette série, une plaque numérotée « Première Édition 1 out of 1955 » et des tapis de sol spécifiques « Première Édition » sont inclus.

L'A290 Première Édition peut recevoir 3 livrées exclusives :

L'A290 Première Édition est proposée avec trois livrées optionnelles exclusives, chacune offrant un design unique :
• **PREMIÈRE ÉDITION BETA :** Inspirée du show-car de l'A290, cette version se distingue par une carrosserie biton Blanc Nival avec un toit noir, des strippings exclusifs, des jantes 19 pouces Iconic diamantées avec centres de roues bleus. Les monogrammes et emblèmes Alpine sont en Bleu anodisé mat.
• **PREMIÈRE ÉDITION LA BLEUE :** Arborant une carrosserie biton Bleu Alpine Vision avec un toit noir, cette version inclut des strippings exclusifs, des étriers de freins rouges, des centres de roues bleus, et des jantes 19 pouces Snowflakes diamantées avec des disques aéro.
• **PREMIÈRE ÉDITION LA GRISE :** Dotée d'une carrosserie biton Gris Tornade Mat avec un toit noir, elle présente des strippings exclusifs, des étriers de freins et centres de roues bleus, ainsi que des jantes 19 pouces semi-diamantées.
Prix France : à partir de 46 200 € TTC

ALPINE A290, LA COPIE DE LA RENAULT 5 ÉLECTRIQUE

Alpine présente une voiture électrique baptisée A290. Cette petite citadine électrique se positionne aux alentours de 40 000 € en France.

Après le succès de l'A110, Alpine a marqué les esprits avec l'A290, son premier modèle 100 % électrique. Bien que partageant la base technique de la nouvelle Renault 5 et fabriquée sur la même ligne de production à Douai, l'A290 se distingue par son design inspiré des voitures de rallye. Sous le capot, elle embarque le moteur électrique de la Mégane e-Tech et du nouveau Scénic. Bien que ces modèles ne soient pas réputés pour leur sportivité, l'A290, grâce à son poids limité à 1 479 kg, bénéficie d'un excellent rapport poids/puissance. Le châssis a été retravaillé, les suspensions sont dérivées de l'A110, et des barres antiroulis ont été ajoutées, faisant de l'A290 une citadine sportive prête à affronter aussi bien les pistes que les routes sinueuses. La version 220 ch promet un 0 à 100 km/h en 6,4 secondes et une vitesse maximale de 170 km/h, avec une autonomie pouvant atteindre 380 km. Avant les premières sessions d'essai, la comparaison avec la Renault 5 est inévitable, même si cette dernière semble actuellement plus axée sur son positionnement marketing que sur ses performances sur route. ● I. G.

LE BERCEAU MOTEUR A ÉTÉ ENTIÈREMENT REVU, LES SUSPENSIONS SONT CELLES DE L'A110, ET DES BARRES ANTIROULIS ONT ÉTÉ AJOUTÉES.

L'ORIGINE D'UNE LÉGENDE

LA NAISSANCE DE LA MARQUE ALPINE

Lorsqu'on évoque le patrimoine automobile français, certains noms résonnent avec une intensité particulière, incarnant une alliance unique entre innovation, passion, et style intemporel. Parmi ces joyaux, la Renault Alpine brille d'un éclat inégalé. Elle n'est pas seulement une voiture, mais une légende vivante qui traverse les décennies avec une aura indélébile. Cet article propose un voyage au cœur de l'histoire de l'Alpine, explorant ses origines, ses exploits, ses évolutions, et l'héritage culturel qu'elle a su créer.

Pour comprendre l'importance de la Renault Alpine, il faut remonter aux origines de la marque, une histoire intimement liée à celle de Jean Rédélé. Né en 1922 à Dieppe, en France, Jean Rédélé est le fils d'un concessionnaire Renault. Très jeune, il montre un vif intérêt pour l'automobile, un domaine qui allait devenir sa vocation et sa passion. Après la Seconde Guerre mondiale, Jean Rédélé se lance dans les compétitions automobiles, d'abord en tant que pilote, puis comme constructeur. Rédélé était animé par un rêve ambitieux : celui de créer une voiture sportive française capable de rivaliser avec les meilleures du monde. Ses premières tentatives se basaient sur des modèles Renault, en particulier la Dauphine, qu'il modifiait pour en extraire un potentiel sportif insoupçonné. C'est dans ce contexte qu'en 1955, Jean Rédélé fonde la société Alpine, nommée en hommage à ses victoires dans les courses de montagne des Alpes. Pour lui, ce nom symbolisait à la fois le défi technique et le désir de conquérir les sommets, tant au sens propre qu'au figuré.

La 1re Alpine : l'A106 et le début d'une aventure extraordinaire

La première voiture produite sous le nom Alpine est la A106, présentée en 1955. Basée sur la Renault 4CV, cette voiture légère est un coupé sport conçu pour les amateurs de vitesse. La A106 ne ressemblait à rien de ce qui existait à l'époque. Elle combinait une carrosserie en fibre de verre, un matériau alors révolutionnaire, à un châssis tubulaire en acier. Cette construction innovante permettait d'alléger considérablement la voiture tout en maintenant une rigidité structurelle optimale, essentielle pour la performance en compétition.

La A106 n'était que le début de l'aventure Alpine. Jean Rédélé était résolu à améliorer sans cesse ses créations, cherchant constamment à réduire le poids, augmenter la puissance, et affiner l'aérodynamisme. Cette quête de perfection se poursuivra tout au long de la vie de la marque, donnant naissance à certains des modèles les plus emblématiques de l'histoire de l'automobile.

L'Alpine A110 : l'ascension d'une icône

Si la A106 a marqué le début de l'aventure Alpine, c'est la A110 qui allait propulser la marque au rang de légende. Lancée en 1962, l'Alpine A110, aussi connue sous le nom de « Berlinette », est le modèle qui incarne le mieux l'esprit de la marque. Cette voiture est le fruit de l'expérience acquise par Rédélé dans les courses et de son désir d'offrir au public une voiture capable de rivaliser avec les meilleures sur les routes comme sur les circuits. La conception de l'A110 est une véritable œuvre d'art automobile. Sa carrosserie en fibre de verre, montée sur un châssis tubulaire en acier, lui confère une légèreté incomparable. Cette légèreté, combinée à une silhouette aérodynamique dessinée par le célèbre designer italien Giovanni Michelotti, permet à l'A110 d'afficher des performances exceptionnelles, même avec des moteurs relativement modestes.

L'A110 et le monde du Rallye

L'Alpine A110 n'a pas tardé à s'imposer dans le monde du rallye, une discipline où elle allait construire une grande partie de sa légende. Dès les premières années, la Berlinette montre ses capacités exceptionnelles sur les routes sinueuses et accidentées des rallyes européens. Son poids plume, son centre de gravité bas, et sa maniabilité en font une arme redoutable dans des épreuves où l'agilité et la précision sont des atouts cruciaux. L'apogée de son succès en compétition survient en 1973, lorsque l'Alpine A110 permet à la marque de remporter le premier Championnat du Monde des Rallyes des constructeurs, une première pour une marque française. Cette victoire est le résultat des efforts combinés de pilotes talentueux, tels que Jean-Claude Andruet, Jean-Pierre Nicolas, et Bernard Darniche, qui ont su exploiter au mieux les qualités de la voiture pour dominer la saison.
Au cours de sa production, l'Alpine A110 a connu plusieurs évolutions, tant esthétiques que techniques, pour répondre aux exigences croissantes des compétitions et des clients. Initialement équipée d'un modeste moteur 4 cylindres de 956 cm^2, l'A110 a progressivement adopté des motorisations plus puissantes pour rester compétitive.
L'une des versions les plus emblématiques est l'A110 1600S, lancée en 1969. Équipée d'un moteur de 1,6 litre développant 138 ch, cette version représente l'apogée de la Berlinette en termes de performances. Capable d'atteindre des vitesses

impressionnantes pour l'époque, elle est non seulement une bête de course, mais aussi une voiture de route désirable, appréciée des passionnés d'automobiles sportives.
La production de l'A110 s'est poursuivie jusqu'en 1977, date à laquelle elle a été remplacée par des modèles plus modernes, comme l'A310. Cependant, malgré l'arrêt de la production, l'Alpine A110 n'a jamais perdu son statut d'icône. Aujourd'hui encore, elle est recherchée par les collectionneurs du monde entier, qui voient en elle un exemple parfait de ce que doit être une voiture de sport : légère, agile, et esthétiquement irréprochable.

Les défis et les triomphes de la marque Alpine

La route n'a pas toujours été facile pour la marque Alpine. Le succès en compétition a parfois été accompagné de difficultés économiques et de défis techniques. La crise pétrolière des années 1970, par exemple, a durement frappé l'ensemble de l'industrie automobile, obligeant les constructeurs à repenser leurs modèles pour les rendre plus économes en carburant. Alpine n'a pas échappé à cette nécessité et a dû adapter ses voitures aux nouvelles réalités du marché. En 1973, l'année même de sa victoire au Championnat du Monde des Rallyes, Alpine est rachetée par Renault, qui devient actionnaire majoritaire. Ce rachat ouvre de nouvelles perspectives de développement pour la marque, mais signifie aussi une perte partielle d'indépendance pour Alpine. Sous l'égide de Renault, la marque poursuit son chemin, en développant de nouveaux modèles tout en conservant son ADN sportif.

La renaissance de l'Alpine au XXIe siècle

L'histoire de l'Alpine aurait pu s'arrêter avec la mise en sommeil de la marque en 1995, lorsque Renault décide de retirer le dernier modèle, l'A610, du catalogue. Cependant, l'héritage laissé par Alpine était trop précieux pour être oublié. En 2017, Renault décide de ressusciter la marque en lançant une nouvelle version de l'A110. Cette renaissance est saluée par les passionnés du monde entier, qui voient dans cette nouvelle A110 une digne héritière de la Berlinette originale.
La nouvelle Alpine A110 est un hommage au modèle classique, tant dans son design que dans son esprit. Elle reprend les éléments qui ont fait le succès de l'originale : légèreté, agilité, et un design épuré. Mais elle intègre également les technologies modernes pour offrir des performances encore meilleures. Cette combinaison de tradition et de modernité permet à la nouvelle A110 de séduire une nouvelle génération d'automobilistes, tout en ravivant la flamme chez les nostalgiques de la marque.

Jean Rédélé : l'homme derrière la légende

Derrière chaque grande marque se cache une personnalité visionnaire, et pour Alpine, cette figure est sans conteste Jean Rédélé. Né à Dieppe en 1922, Rédélé a grandi dans l'univers de l'automobile, héritant de la passion de son père, concessionnaire Renault. Cependant, il ne se contente pas de suivre les traces de son père ; il aspire à quelque chose de plus grand. Sa passion pour la vitesse et la compétition l'amène à modifier des voitures Renault pour les rendre plus performantes en course. Après plusieurs succès en rallye, Rédélé décide de franchir une étape supplémentaire en créant sa propre marque de voitures de sport. C'est ainsi qu'Alpine voit le jour en 1955. Dès le départ, Rédélé fait preuve d'une vision claire : produire des voitures légères, agiles, et rapides, capables de rivaliser avec les meilleures du monde.
La réussite d'Alpine dans les années 60 et 70 est en grande partie due à la persévérance et au génie de Rédélé. Il a su s'entourer des meilleurs ingénieurs et designers, tout en restant fidèle à ses principes de légèreté et de performance. Même après le rachat de sa société par Renault, Rédélé continue de jouer un rôle actif dans le développement des modèles, jusqu'à son départ en 1978. Jean Rédélé s'éteint en 2007, mais son héritage continue de vivre à travers la marque Alpine. Chaque nouvelle voiture produite sous le nom Alpine porte en elle un peu de l'esprit de Rédélé : une passion pour la course, un désir de repousser les limites, et un amour inconditionnel pour l'automobile.

Les années de production et les finitions de l'Alpine A110

L'Alpine A110 a connu une période de production riche et variée, qui a largement contribué à sa réputation légendaire. De son lancement en 1962 jusqu'à la fin de sa production initiale en 1977, l'A110 a évolué à travers différentes versions et finitions, chacune apportant son lot d'innovations et d'améliorations. Ces variations ont permis à l'A110 de rester compétitive sur le marché et dans les compétitions automobiles, tout en offrant aux passionnés un large éventail de choix en fonction de leurs préférences en matière de performance et de style.
À ses débuts, l'Alpine A110 est équipée d'un moteur 4 cylindres de 956 cm^2, un choix modeste mais suffisant pour une voiture aussi légère. Ce moteur, dérivé de la Renault 8, est monté en porte-à-faux arrière, une configuration qui, bien que délicate à maîtriser, offre une excellente motricité, notamment en rallye. Cependant, pour rester compétitive, l'A110 doit rapidement évoluer.
Au fil des années, l'A110 reçoit des motorisations de plus en plus puissantes. La version 1300, introduite en 1965, est équipée d'un moteur 1,3 litre de 110 ch, un gain significatif en puissance qui améliore les performances de la voiture. Mais c'est avec l'introduction de la version 1600S, en 1969, que l'A110 atteint le sommet de son art. Ce modèle, doté d'un moteur de

Alpine berlinette 1300 se distingue non seulement par ses performances, mais aussi par ses finitions soignées et ses spécifications techniques avancées pour l'époque.

1,6 litre et 138 ch, permet à l'Alpine de rivaliser avec les meilleures voitures de sport de son époque.
L'Alpine A110 se distingue non seulement par ses performances, mais aussi par ses finitions soignées et ses spécifications techniques avancées pour l'époque. La carrosserie en fibre de verre, montée sur un châssis tubulaire en acier, est à la fois légère et rigide, une combinaison idéale pour la compétition. L'aérodynamisme est également un point fort de l'A110, avec des lignes fluides et un profil bas qui réduisent la traînée et améliorent la vitesse de pointe.
À l'intérieur, l'A110 reste fidèle à son esprit sportif, avec un cockpit dépouillé mais fonctionnel, conçu pour offrir au conducteur une expérience de conduite pure. Au fil des années, certaines versions voient leur confort amélioré, avec l'ajout de sièges plus enveloppants, de meilleurs équipements de bord, et d'une finition intérieure plus soignée. Cependant, la priorité reste toujours la performance et l'agilité, ce qui se reflète dans le minimalisme de l'habitacle.
Des éditions spéciales et des versions limitées de l'A110 sont également produites, souvent en collaboration avec des pilotes ou des ingénieurs de course. Ces modèles se distinguent par des caractéristiques uniques et des performances optimisées, renforçant encore le statut de l'A110 comme une voiture de choix pour les puristes de la conduite sportive.

L'impact culturel de l'Alpine A110

Au-delà de ses performances sur la piste, l'Alpine A110 a également marqué la culture populaire, devenant un symbole de style et d'élégance. Elle a séduit de nombreuses célébrités, tant dans le monde du cinéma que de la musique, qui voyaient en elle plus qu'une simple voiture : un véritable accessoire de mode et un symbole de statut.

Parmi les célébrités qui ont possédé ou manifesté leur admiration pour l'Alpine A110, on trouve des figures emblématiques comme Jean-Paul Belmondo, Alain Delon, et Claude François. Belmondo, légende du cinéma français, était connu pour son amour des voitures de sport, et l'Alpine A110 correspondait parfaitement à son image de séducteur intrépide. Alain Delon, autre icône du cinéma, partageait cette passion pour les voitures élégantes et performantes, et a été vu à plusieurs reprises au volant d'une A110.
L'Alpine A110 n'a pas seulement conquis les routes et les circuits ; elle a également trouvé sa place sur le grand écran. Grâce à son design distinctif et à son allure dynamique, elle est apparue dans plusieurs films et séries, où elle symbolisait la vitesse, l'aventure, et l'élégance à la française. L'une des apparitions les plus célèbres de l'Alpine au cinéma est dans le film « Un Homme et une Femme » de Claude Lelouch, où elle incarne le dynamisme et le romantisme de l'époque.
L'influence de l'Alpine A110 sur le cinéma ne se limite pas à ses apparitions à l'écran. Elle a également inspiré de nombreux cinéastes et designers automobiles, qui voient en elle un modèle d'esthétique et de performance. Son design intemporel, alliant courbes élégantes et fonctionnalité aérodynamique, continue d'influencer les créations modernes, faisant de l'A110 une référence dans l'univers du design automobile.

Anecdotes et faits marquants sur l'Alpine A110

L'histoire de l'Alpine A110 est riche en anecdotes fascinantes et en faits marquants, qui témoignent de son impact durable dans l'univers automobile. Ces récits, parfois insolites, ajoutent une dimension supplémentaire à la légende de la Berlinette. L'une des anecdotes les plus célèbres associées à l'Alpine A110 concerne une évasion spectaculaire lors du coup d'État au Chili en 1973. Selon la légende, un diplomate français aurait utilisé une Alpine A110 pour échapper aux forces armées, grâce à sa maniabilité et à sa vitesse. Bien que les détails de cette histoire soient difficiles à vérifier, elle a contribué à forger l'image de l'A110 comme un véhicule capable de surmonter les situations les plus périlleuses.

Victoires et Reconnaissances

L'Alpine A110 a brillé non seulement par ses performances en rallye, mais aussi par les reconnaissances qu'elle a obtenues. En 1973, elle devient la première voiture à remporter le Championnat du Monde des Rallyes sous l'égide de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA). Ce triomphe n'était pas seulement une victoire pour Alpine, mais aussi une reconnaissance mondiale pour l'industrie automobile française, démontrant que la France pouvait produire des voitures de course de premier plan.

Un design inspiré

L'esthétique unique de l'Alpine A110, avec ses lignes courbes et son profil bas, est le résultat d'une approche très réfléchie du design. Jean Rédélé, passionné par l'optimisation de la performance par le design, a veillé à ce que chaque courbe, chaque détail de la carrosserie, serve un objectif fonctionnel : améliorer la vitesse, la maniabilité, et l'efficacité de la voiture. Cette philosophie de design a permis à l'A110 de se démarquer, non seulement par ses performances, mais aussi par son apparence, qui reste aujourd'hui encore un modèle de beauté et d'efficacité.

Un héritage cinématographique

Outre ses apparitions dans des films, l'Alpine A110 a également influencé une génération de cinéastes et de créateurs visuels. Son design iconique et sa présence sur les écrans ont inspiré la manière dont les voitures sont représentées dans la culture populaire, en incarnant l'élégance, la vitesse, et l'esprit d'aventure. La silhouette distinctive de l'A110, avec ses lignes fluides et ses proportions harmonieuses, est devenue un symbole de style intemporel, souvent utilisé pour évoquer une époque où l'automobile était synonyme de liberté et de prestige.

L'héritage de l'Alpine A110

L'Alpine A110 est bien plus qu'une simple voiture de sport ; elle est un témoignage vivant de l'ingéniosité et de l'élégance française. Son histoire, riche en victoires et en innovations, continue d'inspirer les passionnés d'automobiles du monde entier. La renaissance de l'Alpine en 2017 avec une nouvelle version de l'A110 montre que l'esprit de la Berlinette reste bien vivant, prêt à conquérir de nouveaux sommets.
L'Alpine A110 est un modèle de performance, d'élégance, et de savoir-faire qui transcende les générations. Elle incarne la passion pour le sport automobile et l'attachement aux valeurs de performance et de beauté. Son histoire, ses succès en compétition, et son influence culturelle en font une icône intemporelle, admirée et respectée par les amateurs de voitures classiques et les passionnés de design. ● N.G.

L'esthétique unique de l'Alpine A110, avec ses lignes courbes et son profil bas, est le résultat d'une approche très réfléchie du design.

ALPINE A110 R
PLAISIR SUR PISTE, MAIS AUSSI SUR ROUTE !

A partir de 112 000 €

Avec 300 ch et 1 082 kg, l’A110 R
promet des performances explosives
sur route et sur piste.

Sportivité, agilité et plaisir de conduite : la nouvelle Alpine A110 R fait encore évoluer l'ADN de la marque, se proposant comme le modèle le plus extrême de la gamme route. Avant l'avènement de l'ère électrique, la Maison fondée par Jean Rédélé offrait aux passionnés son chant du cygne très personnel dédié aux journées piste et à la performance maximale sur piste. Une scénographie mécanique pesant à peine 1 082 kilogrammes dont la recette intègre de la fibre de carbone à gogo, un châssis avec un nouveau set-up et une aérodynamique spécifiquement étudiée pour faire danser la sportive entre les vibreurs.

Inspiré de F1.

La soufflerie utilisée par l'équipe de Formule 1 Alpine a été utilisée pour la conception de l'aile avec des supports en col de cygne et les jantes composites de conception spécifique pour les essieux avant et arrière. Le fond plat et le diffuseur ont également été revus.
Le poids a en effet été réduit de 34 kg par rapport à l'A110 S et il y a aussi un nouvel aérodynamisme avec de nouveaux appendices en carbone pour obtenir une plus grande force d'appui par rapport au kit Aero optionnel de l'A110 S La fibre de carbone a également été choisie pour les sièges, les jantes en alliage et les capots; de plus, le set-up comprend des réglages spécifiques, une hauteur réduite de 10 mm et des barres anti-roulis rehaussées pour un meilleur fonctionnement des pneus Michelin Sport Cup 2. Le R est capable d'atteindre 100 km/h à l'arrêt en 3,9 secondes et d'atteindre 285 km/h en vitesse de pointe, de quoi venir chatouiller les ténors du segment.

«Efficacité caractéristique de la fibre de carbone. L'A110 R affiche un rapport poids/puissance de 3,6 kg/ch.»

Rapport puissance/poids exceptionnel

Pour expliquer ce que c'est que de prendre le volant d'une Alpine A110 R, je pourrais partir de son rapport puissance/poids, du réglage réglable ou des décibels du nouvel échappement. Mais pour résumer - sans m'attarder sur les innombrables détails qui en ont fait l'arme ultime de Dieppe - je vous dis que c'est un vrai plaisir à la piloter.
Si vous êtes un passionné de la vieille école, ce que vous apprécierez, c'est son poids à sec d'un peu plus d'une tonne, qui lui permet d'entrer dans les virages avec une grâce inconnue de la plupart des gammes modernes. Dans un monde qui penche fortement vers l'électrique, la R reste une exception magique (et probablement l'une des dernières) dans ce monde totalement aseptisé. Dans les prochaines étapes de la marque française, en effet, il y aura aussi du courant. Avec tout ce qui suit, également en termes de masses.

1 082 kg pour 300 ch.

Je vais vous ennuyer avec deux faits avant de donner libre cours à mes sentiments, juste pour encadrer cette voiture. Deux portes, deux places, moteur milieu arrière avec transmission automatique à double embrayage à sept rapports et suspension à double triangulation à l'avant et à l'arrière, comme toutes les Alpine A110.
Ce que le R a de plus, ou plutôt de moins, c'est le poids : avec 1 082 kg à sec c'est le plus léger de la gamme grâce à l'utilisation de diverses pièces en fibre de carbone, comme les sièges, les capots (celui à l'arrière remplace le capot transparent, donc il n'y a pas de rétroviseur central), séparateur, extracteur, jupes latérales, toit, becquet.
Le moteur est le même que le S : 300 ch et 340 Nm (6,7-6,9 l/100 km avec 153-157 g/km de CO2) avec un échappement spécifique, spécifiquement développé pour donner un son plus engageant et satisfaisant.
Grâce à la cure minceur, le rapport puissance/poids est tombé à 3,6 kg/ch : le 0-100 km/h prend 3,9 secondes, tandis que la vitesse de pointe est de 285 km/h.

«Châssis, légèreté, aérodynamique : une voiture de course homologuée pour la route.»

Étant un modèle conçu pour les trottoirs de la rue, il existe une configuration avec écrou réglable à la fois en hauteur (en standard, il est 10 mm plus bas que l'A110 S, mais sur la piste, il peut descendre jusqu'à -20) et en compression sur 20 positions différentes. Traduit : vous pouvez personnaliser votre A110 R comme vous le souhaitez, en le rendant très rigide sur la piste et plus confortable sur la route. Exactement, j'ai écrit à l'aise. Car son âme est toujours celle d'une GT, qui isole bien des nids de poule sans vous faire ressentir chaque décrochement sur le dos. Et pourtant c'est un vrai plaisir à conduire.
Il y a une structure en anneau qui peut être ajustée à la fois en hauteur (en standard, elle est 10 mm plus basse que l'A110 S, mais sur la piste, elle peut descendre jusqu'à -20) et en compression sur 20 positions différentes.

Le pouvoir de la fibre de carbone

Lame avant, capot avant, jupes latérales, aileron arrière, diffuseur, lunette arrière, jantes spécifiques ... Le carbone, matériau issu de la F1, est omniprésent pour vous proposer une A110 R radicalement plus légère.
-34 kg* pour une performance ultime.

Traduit : vous pouvez personnaliser votre A110 R comme vous le souhaitez, le rendant très rigide sur la piste et plus confortable sur la route. Exactement, j'ai écrit à l'aise. Car son âme est toujours celle d'une GT, qui isole bien des nids de poule sans vous faire ressentir chaque décrochement sur le dos. Et pourtant c'est un vrai plaisir à conduire.

Traduit : vous pouvez personnaliser votre A110 R comme vous le souhaitez, le rendant très rigide sur la piste et plus confortable sur la route.

Vous ne faites qu'un avec la voiture.

Vous l'aurez compris, l'A110 R est aussi conçue pour la piste dès que vous ouvrez la portière. À l'intérieur, vous trouverez des sièges monocoques en fibre de carbone, aussi spectaculaires que légers. Ensuite, vous jetez un coup d'œil au pilier et vous ne trouvez pas les ceintures de sécurité classiques : pour suivre scrupuleusement la philosophie de la maîtrise du poids, Alpine a décidé de les éliminer, en les remplaçant par des Sabelt à six points, homologuées pour un usage routier.

Aussi beaux et utiles sur piste qu'inconfortables au quotidien.

En supposant que certains des futurs clients pourraient penser à utiliser une voiture aussi pointue pour se déplacer en ville ou faire du

shopping, pour «porter» ces appareils, vous devez insérer vos bras comme si vous mettiez un sac à dos, puis attacher les deux «épaules» sangles» à la fermeture rapide centrale, que vous tenez entre vos jambes. Cela vous permet de ne faire qu'un avec la selle, le summum de la conduite percutante. Sur la route en revanche, on a un peu de mal à regarder sur les côtés quand on est à un stop, alors que si on doit prendre le ticket au péage il faut détacher sa ceinture pour «se libérer». Pour le reste, une fois accroché à la monocoque en fibre de carbone, toutes les différentes commandes sont à portée de main. Et c'est loin d'être évident.

Encore plus exclusive, la R d'Alonso

32 exemplaires pour les 32 victoires en Formule 1 du pilote au cours de sa carrière.
L'A110 R Fernando Alonso représente le lien parfait entre la piste et la route, entre notre expertise en F1, celle d'un pilote légendaire, l'agilité et la précision d'Alpine. Sur cette version ultime, le réglage spécifique de la liaison au sol mis au point par Fernando fait l'objet d'un brevet exclusif, vous permettant de vivre les mêmes sensations, avec la même intensité que le pilote lui-même. Grâce à cette innovation, vous pourrez reproduire facilement ses réglages.
Et ce n'est pas tout : les designs extérieurs et intérieurs ont aussi été développés conjointement avec Fernando Alonso, faisant de cette A110R spécifique une voiture de sport aussi radicale qu'élégante et distinctive.

ALPINE
LE MANS 1990

En 1990, la V6 Turbo voit son apparition, une Alpine GTA V6 Turbo à la carrosserie modifiée par l'Allemand Kleinemeier.

Cette série limitée à la carrosserie agressive fut construite à 325 exemplaires et équipée d'un nouveau bouclier avant avec les clignotants intégrés, ailes élargies, jantes nid d'abeille type ACT.
Elle fut produite du 22 Février 1990 au 18 mars 1991.

C'est en 1985 qu'Alpine lance un nouveau grand modèle, afin de remplacer l'A310 V6. La GTA, son nom, est belle, mais assez timide au niveau ligne, elle s'efface devant l'A310 plus virile. Plusieurs essais non concluant pour transformer la GTA en une bête, furent voués aux échecs. C'est alors que l'on fit appel aux amateurs Allemands, fan d'Alpine ! C'est Hans Fleischmann qui proposa sa solution et qui fût retenu !

"Série limitée à 325 exemplaires (présentée en Février 1990)."

Cette série limitée à la carrosserie agressive fut construite à 325 exemplaires

Les retouches

Les modifications portent essentiellement sur la face avant qui forme, avec les ailes, un ensemble esthétiquement idéal. Les clignotants sont désormais sur le bouclier dont la forme évolue et qui reçoit dans sa partie basse, deux feux antibrouillard.
L'élargissement des ailes avant et arrière, un peu à la manière de ce qui fut fait sur l'A310 Pack GT quelques années auparavant, fut la seconde transformation importante.

L'ensemble est très abouti, à l'inverse de l'A310 Pack GT, elle fait partie intégrante de la carrosserie. On changea aussi les jantes au profit de magnifiques jantes nid d'abeilles en trois parties en 16 pouces à l'avant et en 17 pouces à l'arrière. Enfin, le bouclier arrière fut modifié de manière à entourer correctement les sorties d'échappement qui sont désormais rondes.

Les modifications portent essentiellement sur la face avant qui forme, avec les ailes, un ensemble esthétiquement idéal

Du prototype à la série

L'ensemble est somptueux, l'Alpine a gagné en allure, en style et en agressivité. Les modifications, en fait minime, changent radicalement le look de l'auto, comme quoi de petits effets peuvent avoir de grandes conséquences ! Il reste alors à présenter l'auto au staff Alpine, et notamment à Jacques Martin, alors PDG de l'usine Alpine. Gros choc et il donne son feu vert pour la présenter aussitôt à Patrick Le Quément, le génial créateur de ligne de la Régie. Coup de foudre également et il propose d'entrée de donner son accord pour sa production.
Chez Alpine, un gros travail d'industrialisation commence alors, il faut adapter à la production les outils fournis par Kleinemeir. Quelques petites modifications seront effectuées sur le bouclier avant notamment (déplacement des clignotants pour une mise en conformité avec le code de la route, déplacement des feux antibrouillard et légère modification de l'entrée d'air du radiateur) et, sur la face avant, il sera dessiné une découpe ronde, pour accueillir le nouveau logo Alpine en lieu et place de l'affreux losange. C'est gagné après quelques années de vaches maigres, on retrouve un logo Alpine sur une voiture de Dieppe !

"Cette série limitée à la carrosserie agressive était destinée à faire patienter la clientèle qui attendait la sortie (en février 1991) de la A610."

Si le style fut unanimement applaudi et reconnu de tous, il n'en va pas de même avec la mécanique qui équipe la belle !

UN V6 TURBO

Si le style fut unanimement applaudi et reconnu de tous, il n'en va pas de même avec la mécanique qui équipe la belle ! En effet, réglementation oblige, toutes les Alpine seront désormais catalysées. Et le problème c'est que la dépollution du V6 turbocompressé lui fit perdre quelques chevaux, ainsi, sur le papier, des 200 chevaux de la GTA V6 turbo, on tombe à 185 chevaux. Ce qui est étonnant dans cette affaire et regrettable aussi, c'est dans le même laps de temps, la Renault 25 Turbo bénéficiait d'un traitement opposé, à savoir, alors que l'Alpine perdait 15 chevaux, elle, en gagnait 23 ! Incompréhension totale chez les amateurs de la marque, comment pouvait-on, chez Renault, crier haut et fort qu'Alpine devait retrouver son rang, alors que le même temps, sous une robe magnifique et agressive, elle devait se contenter d'un moteur à la puissance réduite et modeste par rapport à la concurrence, sans oublier l'affront qu'elle subissait en se faisant «griller» par la R25 sur le plan de la puissance pure ! Cette question restera sans réponse, car elle vécut avec ses «185 chevaux» et elle disparaîtra avec…

Performances pures

Pour être tout à fait juste, la perte de puissance est davantage négative sur le plan commercial et sur le plan amour-propre que sur celui des performances, car les différences sont peu perceptibles.
Aussi, les qualités de ce V6 dépollué par rapport à la version 200 chevaux, à savoir le couple légèrement plus élevé et une meilleure répartition de ce dernier, sont passées totalement inaperçus. La GTA n'était pas du tout sous-motorisée comme on a pu le craindre, on était arrivé à un modèle beaucoup plus homogène que la V6 turbo classique. Reste de nos jours une superbe auto, encore au goût des passionnés d'automobile, si je me réfère à l'enthousiasme des passants lors de notre essai ! C'est aussi ça l'effet Alpine !

Fiche technique

Le Mans (D502 VERSION A)
Années de fabrication (millésimes) :1991
Coupé 2 portes, 4 places, monocoque en polyester stratifié scellé sur châssis/poutre en acier.
Moteur : V6 à 90°, culasse et bloc en alliage léger, 2 soupapes par cylindres, vilebrequin 4 paliers à manetons décalés, 1 ACT par rangée de cylindres, pot catalytique.
Cylindrée (cm3) : 2 458
Suralimentation : turbocompresseur Garrett T3
Puissance maxi : 185 ch DIN à 5 750 tr/min
Couple maxi : 30,2 mkg à 2 200 tr/min
Vitesse maxi. : 240 km/h
0 à 100 km/h : 6,67 s
0 à 160 km/h : 16.0 s
0 à 200 km/h 28.8 s
400 m départ arrêté 14,8 s
1000 m départ arrêté 27,3 s
Consommation (à vitesse stabilisée pour 100 km) : 13,7 l en ville.
Freinage : 4 disques ventilés diamètre 259 mm,
Poids à vide : 1 235 kg
Longueur : 4 310 mm.
Production totale : 325 ex.

Descriptif des équipements spécifiques Le Mans (par rapport à la V6 Turbo) :

ÉQUIPEMENTS EXTÉRIEURS LE MANS
TROIS COULEURS PROPOSÉES :
- Bleu Alpine 488.
- Rouge Impérial 570 (spécifique) ; toit noir.
- Vert Scarabée 592 (spécifique).
- Autres teintes disponibles en option.
(1 modèle unique toutes options fut peint en jaune 530 et exposé au Mondial de l'Automobile en 1990).
- Carrosserie élargie avec boucliers spécifiques.
- Clignotants et projecteurs antibrouillards intégrés dans le bouclier avant.

JANTES ALLIAGE ACT AVEC FAUX ÉCROU CENTRAL :
- Avant : 8x16" avec Michelin MXX 205/45 R16 Z.
- Arrière : 10x17" avec Michelin MXX 255/40 R17 Z.
- Deux sorties rondes d'échappement chromées.

ÉQUIPEMENTS INTÉRIEURS LE MANS :
- Sur tapis.
- Planche de bord en cuir foncé (sauf certains modèles d'exportation).
- Seuil de portes avec mention «Le Mans».

Pour la France, l'Alpine est livrée avec climatisation, l'habillage cuir et l'autoradio stéréophonique

Production totale 325 exemplaires

291 exemplaires en 1990
31 exemplaires en 1991
26 conduites à droite
50 exemplaires Japon
Enfin, les 50 derniers exemplaires ont été construits avec des glaces de la future A610.

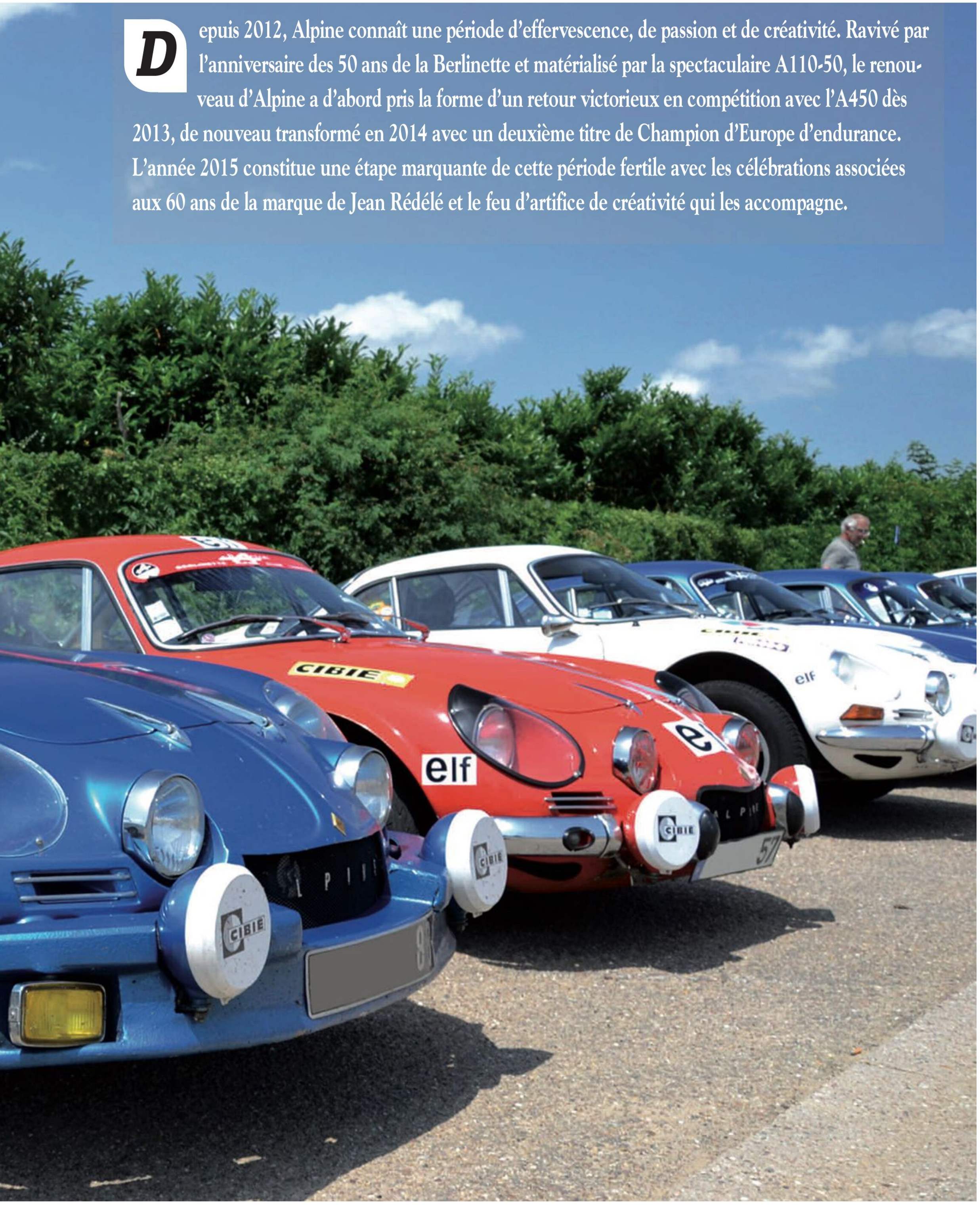
Tarif en 1990

- Alpine GTA V6 Turbo : 375 000 FF.
Options :
- Sièges en cuir gris cendré : 10 470 FF.
- Climatisation : 13 360 FF
- Transformation Danielson 210 ch : 16 000 F.

Bleu Alpine 488

ALPINE
LA MARQUE DE TOUS LES RECORDS

Depuis 2012, Alpine connaît une période d'effervescence, de passion et de créativité. Ravivé par l'anniversaire des 50 ans de la Berlinette et matérialisé par la spectaculaire A110-50, le renouveau d'Alpine a d'abord pris la forme d'un retour victorieux en compétition avec l'A450 dès 2013, de nouveau transformé en 2014 avec un deuxième titre de Champion d'Europe d'endurance. L'année 2015 constitue une étape marquante de cette période fertile avec les célébrations associées aux 60 ans de la marque de Jean Rédélé et le feu d'artifice de créativité qui les accompagne.



Il y a soixante ans… la naissance d'Alpine

Avec le recul, la destinée de Jean Rédélé paraît évidente. Bercé dès son plus jeune âge dans un univers où automobile, compétition et Renault étaient les maîtres mots, il s'est aussi démarqué par une vision avant-gardiste de la technologie et du commerce.

Né le 17 mai 1922, Jean est le fils aîné d'Émile Rédélé, concessionnaire Renault à Dieppe après avoir été le mécanicien attitré de Ferenc Szisz, premier «pilote d'usine» de la Marque au début du siècle. Dès la fin de ses études à HEC, Jean est remarqué par la Direction Générale de Renault pour ses idées commerciales novatrices. À seulement 24 ans, il devient le plus jeune concessionnaire de France en prenant la suite de son père.

Considérant que «la course est le meilleur banc d'essai pour les modèles de série et que la victoire est le meilleur argument de vente», Jean Rédélé participe à ses premières compétitions à l'âge de 28 ans. Après un coup d'essai au Rallye Monte-Carlo 1950, il remporte le tout premier Rallye de Dieppe au volant de la nouvelle 4 CV, face à des modèles bien plus puissants ! Ce succès au retentissement national conduit Renault à lui fournir une 4 CV «1063» – la version spéciale course – pour la saison suivante. Tout en décrochant de nouveaux succès, Jean Rédélé cherche à améliorer les performances de son bolide. Sa quête le mène jusqu'en Italie, chez Giovanni Michelotti. Il lui commande une 4 CV Spéciale Sport, caractérisée par une carrosserie en aluminium bien plus aérodynamique que le modèle d'origine. Au fil du temps, cette collaboration entre le rallyman français et le styliste italien donnera naissance à trois exemplaires uniques.

1965, Jean Rédélé et Amédé Gordini, avec sa célèbre casquette.

En attendant la livraison de sa nouvelle arme, Rédélé poursuit sa carrière au volant de la «1063». Concessionnaire Renault à Paris et Etampes, son ami Louis Pons devient son équipier. Toujours en quête de performances, le duo finance le développement d'une boîte de vitesses à cinq rapports, conçue par André-Georges Claude. Cet artifice leur permet notamment de remporter leur catégorie aux Mille Miglia, cette fameuse course entre Brescia et Rome.

La trajectoire de Jean Rédélé passe ensuite par les 24 Heures du Mans ou le Tour de France Automobile. En 1953, il touche enfin sa 4 CV «Spéciale». Pour sa première sortie, il remporte le 4e Rallye de Dieppe devant deux Jaguar et une Porsche ! L'année suivante, l'équipage Rédélé / Pons décroche une troisième victoire de catégorie aux Mille Miglia, puis remporte la Coupe des Alpes. «C'est en sillonnant les Alpes à bord de ma 4 CV que je me suis le plus amusé. J'ai donc décidé d'appeler mes futures voitures «Alpine», pour que mes clients retrouvent ce plaisir», dira-t-il plus tard.

Car l'idée de créer sa propre marque taraude l'esprit de Jean Rédélé. C'est son beau-père qui l'aide à franchir le pas. Notamment propriétaire du Grand Garage de la Place de Clichy, situé rue Forest, Charles Escoffier est un des plus importants concessionnaires Renault de l'époque. En demandant à son gendre de l'aider à développer et commercialiser une série de «coaches» déjà commandés chez Gessalin & Chappe, il le conduit à créer la «Société des Automobiles Alpine», le 25 juin 1955.

Cabriolet A 106. Mécaniquement, l'Alpine A106 conserve le châssis et les trains roulants de la 4 CV.

A106 : le début d'une formidable épopée

En imaginant ses futures automobiles, Jean Rédélé voulait s'appuyer des principes élémentaires : une mécanique simple mais compétitive, utilisant un maximum de pièces de série et recouverte d'une carrosserie légère et attrayante. D'un certain point de vue, le coach imaginé par Charles Escoffier respecte ces prérequis… même si Jean Rédélé n'en assume pas vraiment la paternité ! Dessiné par Jean Gessalin et construit par les frères Chappe, le premier prototype est présenté par Charles Escoffier au comité directeur de Renault en février 1955. Une fois l'homologation validée, Jean Rédélé impose quelques modifications, issues des 4 CV développées avec

A 108 Berlinette

Michelotti. Le coach prend la dénomination A106 : A comme Alpine et 106 en référence au nom de code 1062 de la 4 CV, qui sert de banque d'organes.
Début juillet, trois exemplaires de l'Alpine A106 aux couleurs du drapeau français – une bleue, une blanche et une rouge – paradent dans la cour du siège de la Régie Renault, à Boulogne-Billancourt. Même s'il n'affectionne pas particulièrement la ligne de la première Alpine, Jean Rédélé n'en est pas moins fier d'être devenu un constructeur automobile à part entière.
Mécaniquement, l'Alpine A106 conserve le châssis et les trains roulants de la 4 CV. Le moteur à quatre cylindres en ligne de 747 cm3 est proposé en deux versions de 21 ch et 38 ch. Cette première Alpine se distingue avant tout par une carrosserie en polyester, collée au châssis d'origine de la 4 CV.
En option, il est possible d'équiper l'A106 de la boîte de vitesses à cinq rapports «Claude», ou de la suspension «Mille Miles» constituée de quatre amortisseurs à l'arrière.
Fidèle à ses principes d'amélioration continue – à une époque où le kaizen n'est pas encore entré dans le vocabulaire de l'industrie automobile – Jean Rédélé cherche sans cesse à faire progresser l'A106. Lassé des réticences de Chappe & Gessalin à faire évoluer l'A106, le Dieppois finit par ouvrir sa propre structure industrielle : RDL. Cette prise d'indépendance se traduit par le lancement d'une version cabriolet, dessinée par Michelotti et présentée au Salon de Paris 1956. Une troisième variante est lancée en 1958 : l'A106 «Coupé Sport». Il s'agit en fait d'un cabriolet sur lequel est soudé un hard-top ! Avec 251 exemplaires produits entre 1955 et 1960, l'A106 a permis à Jean Rédélé d'installer son entreprise. Mais il ne s'agit que d'une première étape…

A108 : la première Berlinette

Faut-il parler de l'A108 ou des A108 ? Les variantes de carrosseries et de configurations sont telles qu'il est difficile de schématiser l'histoire d'un modèle produit à 236 exemplaires entre 1958 et 1965.
L'appellation A108 apparaît au Salon de Paris 1957. Les carrosseries du coach A106 – produit par Chappe & Gessalin – et du cabriolet RDL sont d'abord conservées, car c'est sous le capot que s'opère la métamorphose : le moteur de la 4 CV est remplacé par le 845 cm3 «Ventoux» de la Dauphine. Au fil des évolutions, il sera possible d'opter pour un bloc réalésé à 904 cm3 et préparé par Marc Mignotet ou pour le moteur de la Dauphine Gordini (998 cm3).
Le style évolue aussi, à partir d'une variante de l'A106 dessinée par Philippe Charles, un jeune dessinateur de 17 ans ! En partant du cabriolet dessiné par Michelotti, il recouvre les phares d'une bulle de plexiglas, et prolonge l'arrière pour obtenir une ligne plus élancée. Baptisée «berlinette», cette voiture est alignée au Tour de France Automobile 1960 pour deux équipages, Féret et Michy, par Jean Rédélé. Le succès d'estime est tel que ce nouveau visage s'impose rapidement sur les cabriolets et coupés sport produits par RDL.
Un autre virage important est pris en 1961, avec la généralisation du châssis - poutre sur tous les modèles. Cette architecture est basée sur une robuste poutre centrale, sur laquelle sont rapportées des traverses latérales supportant des berceaux avant et arrière. Améliorant la rigidité et la légèreté, cette innovation constitue la clé des qualités routières des Alpine à travers les générations.
Willys-Interlagos : l'exemple d'une politique d'exportation innovante
Conscient qu'un développement international peut lui apporter des relais de croissance, Jean Rédélé se heurte à un manque de moyens, qui ne lui permet pas de créer et développer un réseau d'export traditionnel. Il choisit une autre voie en proposant à des partenaires industriels de fabriquer ses automobiles sous licence.
Il faut dire que les Alpine sont relativement faciles à assembler, y compris par du personnel non qualifié. Elles sont aussi réputées pour leur fiabilité, puisque leur mécanique provient de la banque d'organes Renault.
Après un échec en Belgique – moins de 50 exemplaires de l'A106 seront fabriqués par l'industriel Small – c'est au Brésil que Rédélé trouve un débouché. La société Willys-Overland, qui fabrique déjà des Dauphine sous licence Renault, lance une production à partir des outillages fournis par l'usine de Dieppe. À partir de 1960, l'usine de Sao Paulo livre les Interlagos, du nom du célèbre circuit brésilien. De prime abord, seul un œil exercé peut distinguer une Interlagos de sa sœur jumelle Alpine A108.

Le partenariat se poursuit avec l'A110. Au total, un millier de Berlinettes et cabriolets sont produits jusqu'en 1966.

Coupé Sport A 108 avec phares englobés.

Comme en France, ces Alpine d'outre-Atlantique se montrent à l'aise en compétition, notamment dans les courses d'endurance comme les Mil Milhas. C'est après avoir débuté leur carrière sur des Interlagos que Carlos Pace, Emerson et Wilson Fittipaldi rejoignent l'Europe pour gravir les marches jusqu'à la Formule 1.
Cette collaboration sert de modèle à d'autres accords au Mexique (Dinalpin), en Espagne (Fasa) et en Bulgarie (Bulgaralpine). Ainsi, près de 15 % des Alpine ont été fabriquées sous licence à l'étranger.

A110 : tout simplement mythique

En apportant l'identité visuelle de Philippe Charles et l'architecture à châssis - poutre, l'A108 pose les bases de l'A110, qui apparait en 1962. Après la 4 CV pour l'A106 et la Dauphine pour l'A108, c'est la Renault 8 qui sert de banque d'organes à la dernière création de Jean Rédélé.
Étroites depuis le premier jour, les relations avec Renault se renforcent un peu plus lorsque la Régie charge la marque de représenter ses intérêts en compétition. À partir de 1967, toutes les voitures produites portent la dénomination officielle Alpine-Renault.
Portée par les succès de la marque en rallye, la Berlinette devient un grand succès commercial. Pour répondre à une demande croissante, Alpine doit alors adapter son outil industriel, avec une production dispatchée entre l'atelier de l'avenue Pasteur, l'usine historique de Dieppe et la nouvelle unité installée à Thiron-Gardais (Eure-et-Loir).
Au fil des millésimes, l'A110 évolue régulièrement. Le moteur de 1 108 cm3 passe successivement à 1 255, 1 296, 1 565 et 1 605 cm3. Les modifications esthétiques sont mineures, mais nombreuses : calandre quatre phares, ailes élargies, radiateur avant, jupe arrière démontable… En 1977, la production s'achève avec la 1600SX, équipée d'un moteur 1 647 cm3.

Alpine A 100 1600 S. Portée par les succès de la marque en rallye, la Berlinette devient un grand succès commercial.

De la Berlinette au Grand Tourisme

Dessinée selon les instructions de Jean Rédélé, l'Alpine A310 doit permettre à la marque de capitaliser sur le succès de la Berlinette. Las, la crise pétrolière de 1973 met un coup d'arrêt au cercle vertueux et les ventes chutent sensiblement. Peu à peu, Alpine remonte la pente en faisant évoluer son modèle : alimentation par injection en 1974, montage du moteur V6 PRV en 1976, train arrière de R5 Turbo en 1981…
En 1985, la nouvelle GTA entre en scène. Avec ce modèle, Alpine s'éloigne un peu plus du concept spartiate de la berlinette pour basculer dans le monde du Grand Tourisme. Dans sa version ultime avec le moteur V6 Turbo, la GTA développe 200 ch, ce qui lui vaut le qualificatif d'avion de chasse de la route !
En 1990, l'A610 fait son apparition au catalogue avec un V6 Turbo de 2 963 cm3. Malgré ses qualités routières et son comportement dynamique salués par la presse, ce modèle peine à trouver son public et il disparaît en 1995.
Après l'arrêt de la production de l'A610, l'usine de Dieppe poursuit son activité avec les nombreux modèles sportifs de Renault Sport, des R5 Turbo aux Clio R.S. en passant par les Spider Renault Sport ou Clio V6 comme elle l'avait fait déjà avec les Renault 5 Alpine. Aujourd'hui, ce site historique – qui a toujours conservé le logo Alpine sur son fronton – est au cœur de la renaissance de la marque.

Alpine A 100 1600.

2016, le futur d'Alpine ? On l'espère tous !

Le renouveau d'Alpine

Souvent évoquée, ardemment souhaitée par les passionnés depuis près de vingt ans, la relance d'Alpine doit trouver un contexte favorable pour s'initier.
La révélation du concept-car Alpine A110-50, à l'occasion du 50e anniversaire de la Berlinette en 2012, était une étape permettant de vérifier que la flamme n'est pas éteinte.
Le 5 novembre 2012, Carlos Ghosn annonce officiellement la renaissance d'Alpine, et le début de la conception d'une «Berlinette du XXIe siècle» à l'horizon 2016.
Lorsqu'une équipe de cinq A110 est engagée au Rallye Monte-Carlo Historique 2013, 40 ans après le triplé historique de 1973, l'enthousiasme soulevé est tel qu'il n'est plus possible de reculer !
Dirigée par Bernard Ollivier, la Société des Automobiles Alpine planche actuellement sur la «Berlinette du XXIe siècle». Le concept général et le style sont d'ores et déjà figés, et le travail se poursuit actuellement avec la conception pièce à pièce, le maquettage et l'industrialisation. À cet effet, l'usine de Dieppe bénéficie d'importants investissements, tandis que des prototypes anonymes circulent pour tester les différentes solutions technologiques.
En attendant la présentation de ce nouveau modèle, Alpine fait honneur à son image de compétiteur avec un engagement couronné de succès en Championnat d'Europe d'Endurance et, depuis 2015, en WEC (World Endurance Championship) avec en point d'orgue les 24 Heures du Mans.
En 2015, Alpine crée aussi l'événement en dehors du cadre de la compétition en présentant successivement deux shows-cars majeurs.
- Alpine Vision Gran Turismo : héroïne du jeu vidéo éponyme, elle exprime toute la passion Alpine en mélangeant sportivité et modernité. Alpine Vision Gran Turismo projette, de façon originale, le «A fléché» dans une nouvelle dimension.
- Alpine Célébration : son nom ne laisse planer aucun doute, ce show-car a été spécialement conçu pour fêter le 60e anniversaire de la marque fondée par Jean Rédélé. Reprenant les codes stylistiques des voitures emblématiques de son histoire, Alpine Célébration rappelle l'ADN issu de la compétition et s'associe à l'évènement légendaire des 24 Heures du Mans puis au Festival of Speed de Goodwood pour créer la surprise et l'émotion.
Alpine Vision Gran Turismo

Alpine Vision Gran Turismo

Fruit de l'imagination des designers et des ingénieurs chargés du développement de la Berlinette du XXIe siècle, Alpine Vision Gran Turismo a fait son entrée dans les foyers du monde entier en mars 2015. Chaque possesseur du jeu Gran Turismo 6 peut télécharger ce modèle virtuel et se retrouver aux commandes de la plus incroyable des Alpine. Pour la beauté du geste et le plaisir des yeux, ce concept-car a également été produit sous la forme d'un exemplaire à l'échelle 1.
L'histoire débute en juillet 2013, lorsque le studio Polyphony Digital Inc. – en charge du développement du jeu PlayStation® Gran Turismo – propose à Alpine de relever un défi en concevant une voiture virtuelle. De part et d'autre de la table, enthousiasme et passion se font écho. Aussitôt, les équipes d'Alpine s'investissent avec la même rigueur que pour le développement du futur modèle de série.
À l'issue d'un concours interne impliquant une quinzaine de designers, le projet soumis par Victor Sfiazof est retenu : «il s'agit d'une authentique voiture de sport, célébrant le plaisir de pilotage et la passion automobile. Les clins d'œil au passé, au présent et au futur sont multiples.
Le choix d'une configuration «barquette» est directement issu de l'Alpine A450 engagée aux 24 Heures du Mans. À l'avant, l'inspiration vient plutôt de l'A110. Les dérives verticales arrière font davantage référence aux A210 et A220 ; elles donnent beaucoup d'élégance à la ligne. Etant passionné d'aéronautique, j'ai aussi cherché à inclure des éléments de cet univers. Ainsi, les aérofreins apportent un côté encore plus technologique à la vue arrière. Ce modèle exclusif intègre également des clins d'œil à la future Alpine, mais nous ne pouvons pas en dire plus !
La découverte d'Alpine Vision Gran Turismo commence avec la face avant, qui évoque effectivement l'A110. Le capot plongeant en forme de V est rehaussé d'une nervure qui court sur l'axe de symétrie de la voiture. Autre clin d'œil aux années 60, les feux à LED en forme de X rappellent les croix de chatterton noir, qui protégeaient les phares additionnels des Berlinette de rallye.
Ces références au passé s'harmonisent avec un aérodynamisme très actuel : un splitter dirige le flux d'air de chaque côté de la coque, dévoilant ainsi les triangles de suspension.
Le profil provoque de nouveaux frissons. L'air débouchant derrière les roues avant est canalisé

dans de larges prises d'air, qui soulignent la forme resserrée de la coque. Participant à l'harmonie générale, les longues dérives latérales arrière évoquent quant à elles les A210 et A220 ayant brillé aux 24 Heures du Mans.
L'attrait de la ligne d'Alpine Vision Gran Turismo provient également de son habitacle ouvert. Le pilote est placé à droite, une architecture typique en sport prototype dans la mesure où la majorité des circuits tournent dans le sens horaire.
La vue depuis l'arrière – la plus prisée des gamers – constitue le bouquet final du design d'Alpine Vision Gran Turismo. Le fond plat débouche avec une forme d'ogive, tandis qu'un aileron inférieur relie les passages de roue à la poupe de la coque. Comme à l'avant, la carrosserie laisse apparaître les doubles triangles de suspension. Les attributs les plus marquants de l'Alpine Vision Gran Turismo se manifestent au freinage. Intégrés au profil de la queue, des aérofreins actionnés par des vérins hydrauliques se déploient en un éclair, dévoilant également les feux stops !
L'Alpine Vision Gran Turismo a beau être virtuelle, elle se devait d'adopter un comportement routier digne de ses glorieuses devancières. Terry Baillon, ingénieur simulation et mise au point châssis du futur modèle, s'est donc penché sur ce véhicule comme s'il devait un jour fouler l'asphalte : «nous avons déterminé, dès le début du projet, les cibles de performance et de comportement de cette Alpine Vision Gran Turismo. Nous les avons ensuite transcrites en caractéristiques techniques, l'objectif étant que le comportement final dans le jeu soit en phase avec ce que nous avions imaginé au départ. Nous avons utilisé nos propres logiciels pour le développement, avant d'envoyer nos données à Polyphony Digital pour qu'ils modélisent le véhicule dans le jeu vidéo».
Face à l'écran, volant ou manette PlayStation Dual Shock® en main, de longues séances d'essais ont été nécessaires pour affiner les réglages de la voiture. À la frontière entre l'Alpine A450 de compétition et la Berlinette du XXIe siècle, Alpine Vision Gran Turismo laisse paraître quelques traits de comportement du futur modèle de série, tout en proposant des caractéristiques propres aux prototypes engagés au Mans. Puisqu'il s'agit d'une vraie Alpine, l'accent a été porté sur l'agilité, la vivacité et le plaisir procuré au pilote !

Le passé et l'avenir d'Alpine.

Alpine Vision Gran Turismo de 2015.

Show Car Alpine, célébration Dieppe

Voiture de sport compacte inspirée par l'univers Alpine né de la compétition, l'Alpine Célébration présentée ici dans sa livrée Dieppe est un coupé deux places aux lignes fluides et épurées. Le bleu intense de la carrosserie rappelle celui du prototype Alpine qui a fait un retour gagnant en Endurance en 2013 tandis que sa décoration inédite, créée spécifiquement pour le rassemblement de Dieppe, lance un clin d'œil appuyé à la campagne victorieuse en rallye de l'A110 couronnée championne du monde en 1973.
Avec modernité, l'Alpine Célébration Dieppe 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 Dieppe 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 Dieppe 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 écopes 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 Dieppe réside dans son design, tout en courbes sensuelles, qui évoque à lui seul le plaisir de conduire à la française.

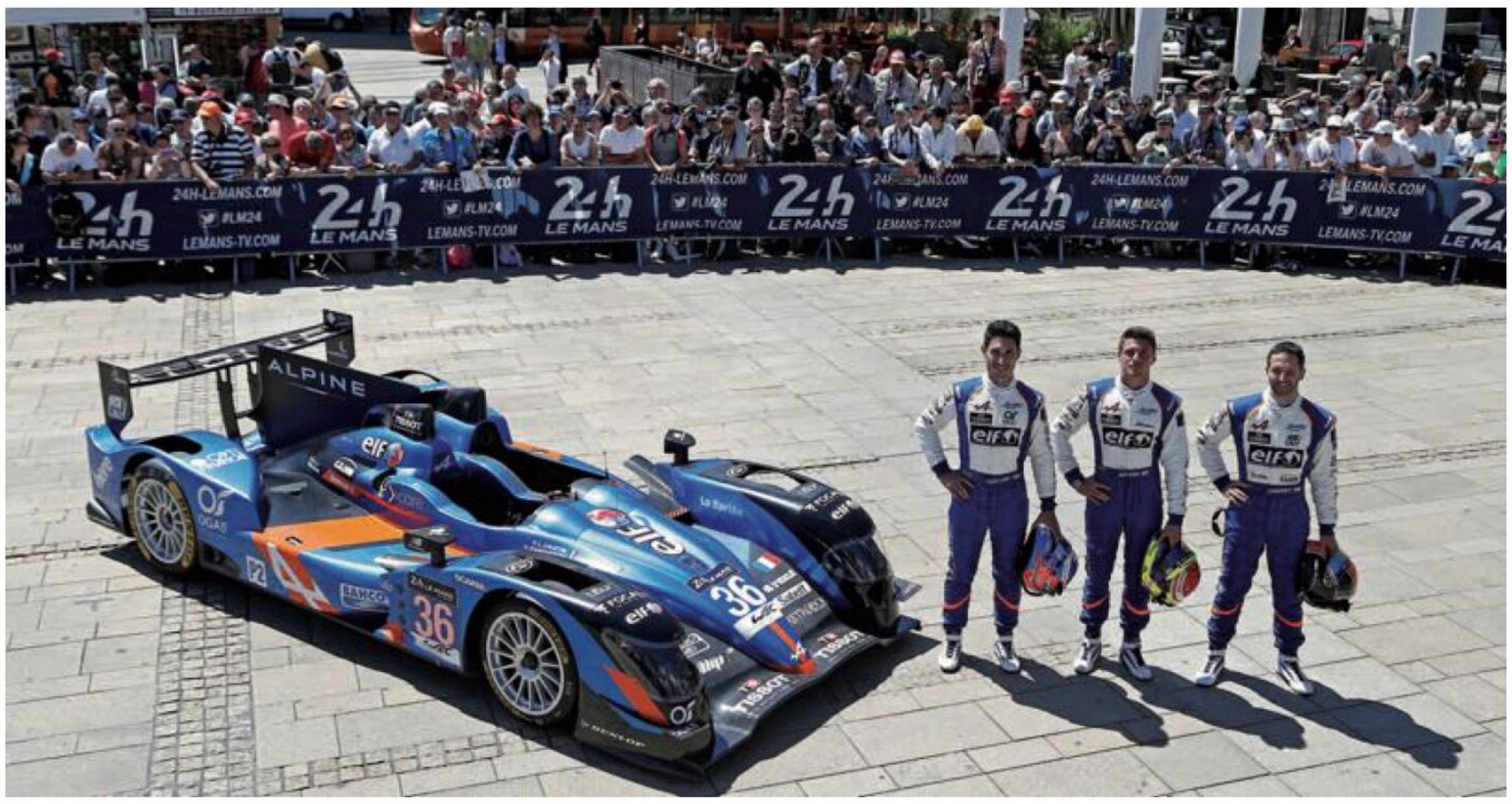
La compétition, fil rouge de l'histoire d'Alpine

Créée par un pilote émérite, Alpine est une marque dont l'histoire est jalonnée de succès en compétition, du Rallye Monte-Carlo aux 24 Heures du Mans !
Même si le tempérament du coach A106 n'est pas vraiment celui d'une voiture de course, des pilotes du calibre de Jacques Féret ou Jean Vinatier se chargent de lui offrir un palmarès honorable, sans oublier, bien sûr, la brillante seconde place de catégorie obtenue par Jean Rédélé, lui-même lors des Mille Miglia 1955.
C'est aussi grâce à la compétition que l'A108 évolue tout en posant les bases de l'A110.
Dès 1963, Alpine s'engage aux 24 Heures du

Mans, en visant les «indices de performance» ou les «indices de rendement énergétique» plutôt que la victoire absolue. Avec leurs petits moteurs Gordini, les Alpine brillent par leur efficacité aérodynamique. Deux victoires viennent ponctuer cet engagement, en 1964 avec la M64 de Morrogh / Delageneste et en 1966 avec l'A210 de Cheinisse / Delageneste complétées brillamment par deux triplés à l'indice énergétique en 1966 et 1968.
Le nom d'Alpine est aussi inscrit sur les palmarès de monoplace, avec un titre de Champion de France de F3 pour Henri Grandsire en 1964. Quelques années plus tard, Patrick Depailler (1971) et Michel Leclère (1972) obtiennent le même résultat.
En rallye, la Berlinette A110 ne tarde pas à devenir une arme absolue. En 1968, Gérard Larousse passe tout près de la victoire au Monte-Carlo. Mais c'est l'équipe des «Mousquetaires» qui apporte au constructeur dieppois ses lettres de noblesse. Jacques Cheinisse, devenu directeur sportif d'Alpine-Renault, réunit une formation de rêve, composée de Jean-Pierre Nicolas, Jean-Claude Andruet, Bernard Darniche et Jean-Luc Thérier. D'autres pilotes viennent renforcer ce quatuor, à l'instar d'Ove Andersson qui remporte le Monte-Carlo en 1971.

En 1973, l'équipe Alpine-Renault se met en quête du tout premier titre de Champion du Monde des Rallyes de l'histoire !

La saison débute en fanfare, avec un triplé Andruet / Andersson / Nicolas au Monte-Carlo. Sur treize manches, la Berlinette s'impose à six reprises et sur tous les terrains : Monte-Carlo (Andruet), Portugal (Thérier), Maroc (Darniche), Acropole (Thérier), Sanremo (Thérier) et Tour de Corse (Nicolas). Ce dernier rallye s'achève en apothéose avec un nouveau triplé, qui conclut une incroyable épopée ! Avec la manière, Alpine-Renault devient Champion du Monde, devant Fiat Abarth et Ford.
Cette saison 1973 marque également la relance du programme Endurance, mis en sommeil après les déboires des A220 à la fin des années 60. Cette fois, c'est la plus haute marche du podium qui est en ligne de mire. Année après année, la Marque se rapproche de la consécration, atteinte en 1978, lorsque Jean-Pierre Jaussaud et Didier Pironi s'imposent sur l'Alpine Renault A442-B, l'A442 de Guy Fréquelin et Jean Ragnotti terminant quant à elle 4e !
L'objectif étant atteint, Renault peut bifurquer vers la Formule 1 avec le moteur V6 1 500 cm3 turbo.
L'Alpine A310 connaît elle aussi de belles heures, avec des succès à mettre à l'actif de Jean Ragnotti, Bruno Saby, Jean-Pierre Beltoise (tous trois Champions de France de Rallycross de 1977 à 1979) et Guy Fréquelin (Champion de France des Rallyes 1977). Après l'organisation de l'Alpine Europa Cup – disputée en ouverture des Grands Prix de Formule 1 avec des GTA – l'activité compétition de la Marque est mise en sommeil en 1988.



2015/2016, version course de l'Alpine A 450 avec son équipage.

Fin 2012, quand la renaissance d'Alpine est annoncée, le retour en compétition est aussitôt envisagé. En nouant un partenariat avec l'équipe Signatech, Alpine s'engage en Championnat d'Europe d'Endurance (ELMS) et aux 24 Heures du Mans. Dès la première saison, en 2013, l'A450 remporte le titre européen. L'équipe Signatech-Alpine conserve sa couronne en 2014, tout en obtenant un podium de catégorie LM P2 au Mans. Cette performance est assortie d'une 7e place au classement général, soit le deuxième meilleur résultat de l'histoire après la victoire de 1978 ! L'histoire se poursuit en 2015, avec un engagement en Championnat du Monde d'Endurance (WEC)…

ALPINE A450B

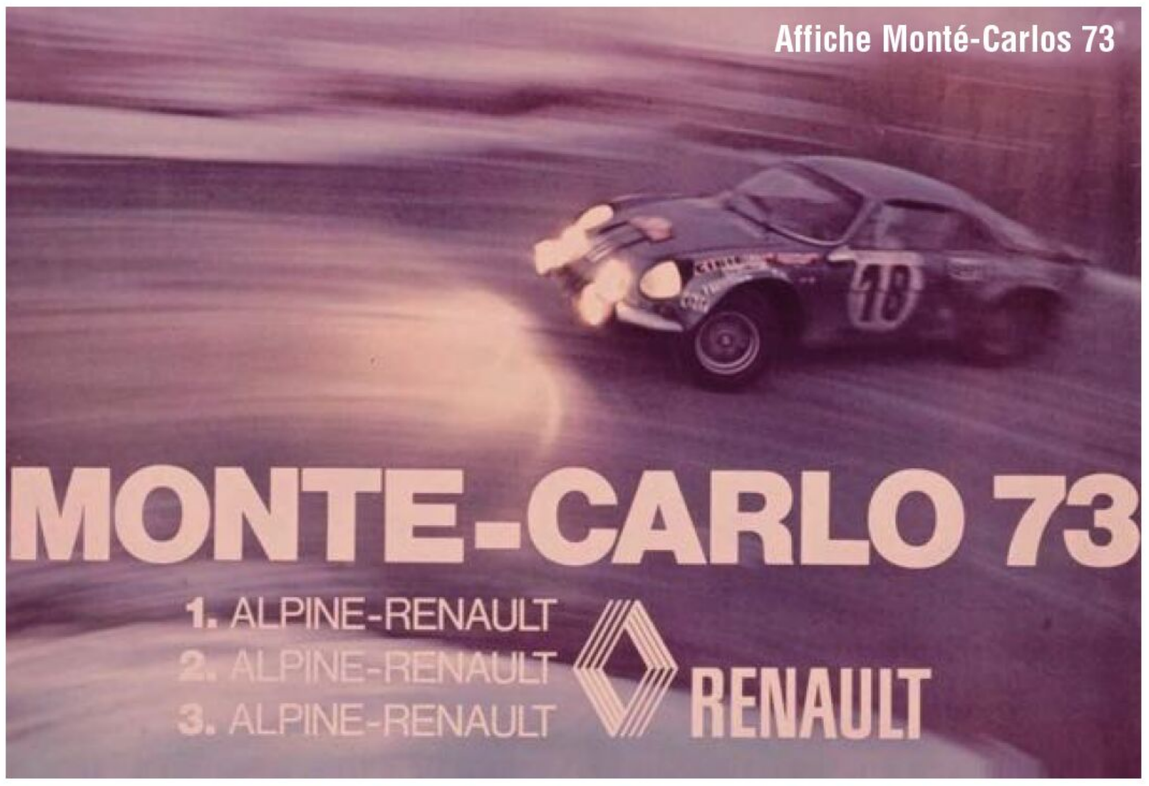
Son nom évoque l'héritage des A441, A442, A442b et A443 qui ont couru et gagné au Mans durant les années 70.
Evolution de l'Alpine A450 engagée dès 2013, elle affiche son patrimoine avec le «50» symbolisant le 50e anniversaire de la première participation d'une Alpine officielle aux 24 heures du Mans en 1963. L'Alpine A450B répond à la règlementation ACO LM P2 qui s'inscrit dans l'idée de frugalité ingénieuse prônée par la marque. Ces prototypes à châssis monocoque en carbone doivent respecter des critères de coûts stricts.
Après avoir remporté deux fois le championnat ELMS LMP2 dès sa première participation en 2013 puis en 2014, après avoir obtenu un podium aux 24 Heures du Mans dans sa catégorie en 2014, l'équipe Signatech-Alpine est engagée en WEC (FIA World Endurance Championship) aux mains des pilotes français Paul-Loup Chatin, Nelson Panciatici et Vincent Capillaire. Deux évolutions techniques sont autorisées par an : une avant la première épreuve de la saison et une deuxième avant les 24 Heures du Mans. Reprenant une base éprouvée, l'Alpine A450B reçoit un moteur dérivé d'un bloc utilisé sous le capot des voitures de série de l'Alliance Renault-Nissan.

Alpine A450B

Moteur	V8 Nissan VK45 550 ch
Boîte vitesse	XTrac 6 rapports
Vitesse maxi	330 km/h
Longueur	4,61 m
Largeur	1,95 m
Empattement	2,87 m
Poids	900 kg
Direction	assistée hydraulique
Pneumatiques	Dunlop
Freins	Carbone – Brembo

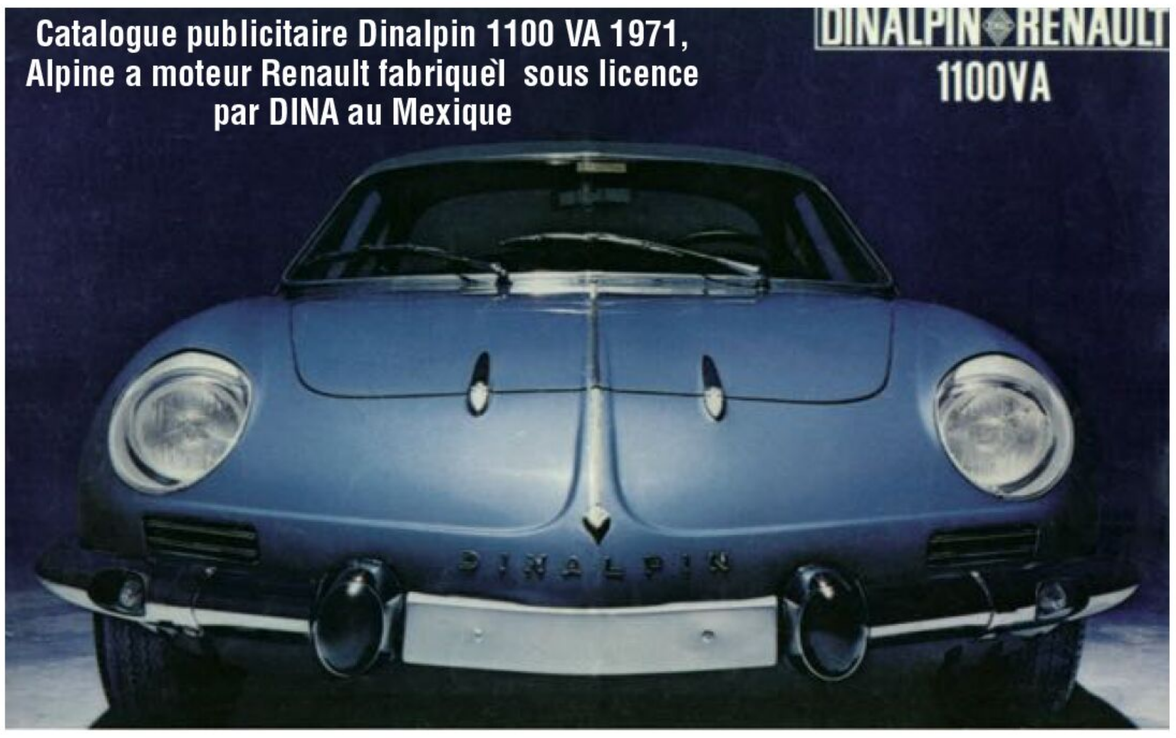
Alpine A 450, prototype de course de 2015, développant 550 ch.

1969, Affiche officielle des 24 heures du Mans, premier plan Alpine A 220 et A 210



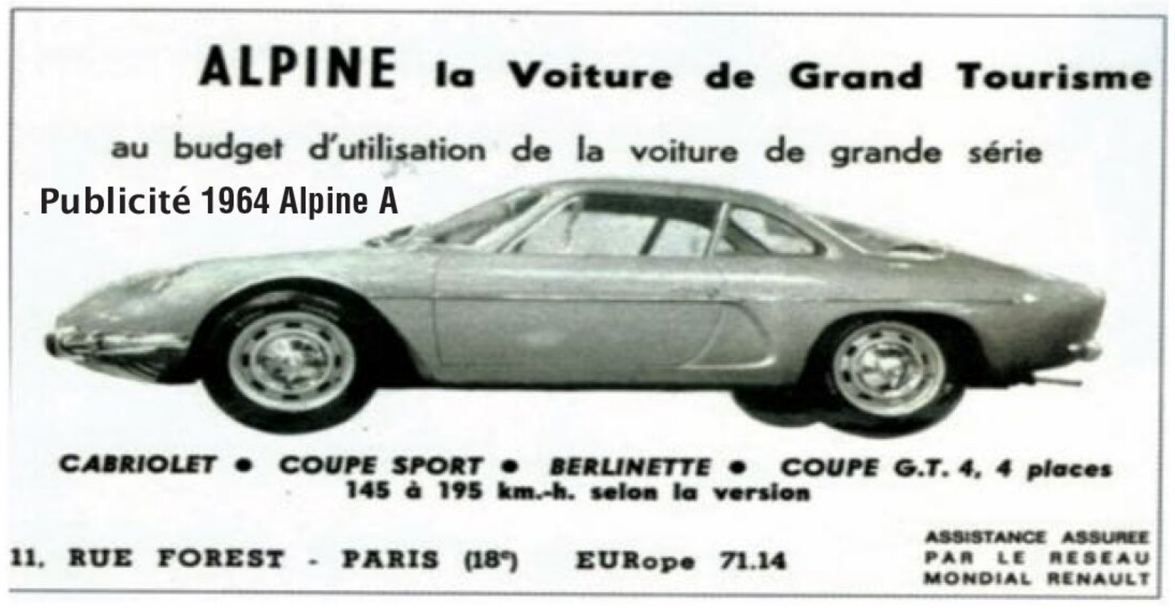
Affiche Monté-Carlos 73

Affiche garage des Berlinettes aì Dieppe, avec Michèl le Mouton, Bernard Darniche et Jean Luc Therier

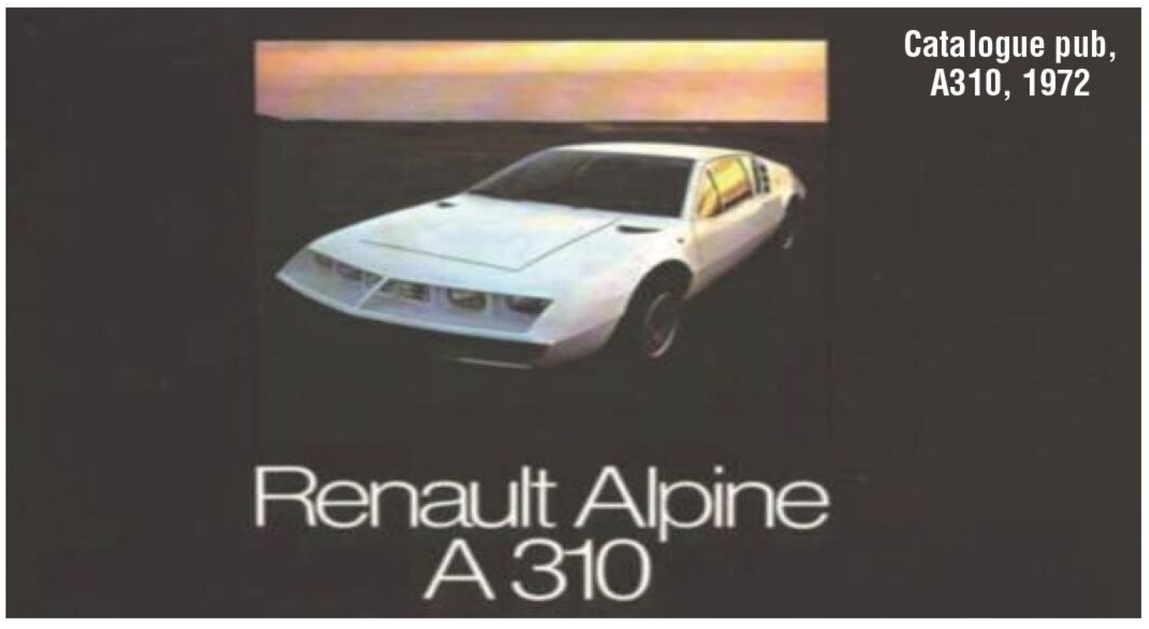


Catalogue publicitaire Dinalpin 1100 VA 1971, Alpine a moteur Renault fabriquèl sous licence par DINA au Mexique

Catalogue publicitaire A310 4 cylindres e 1975

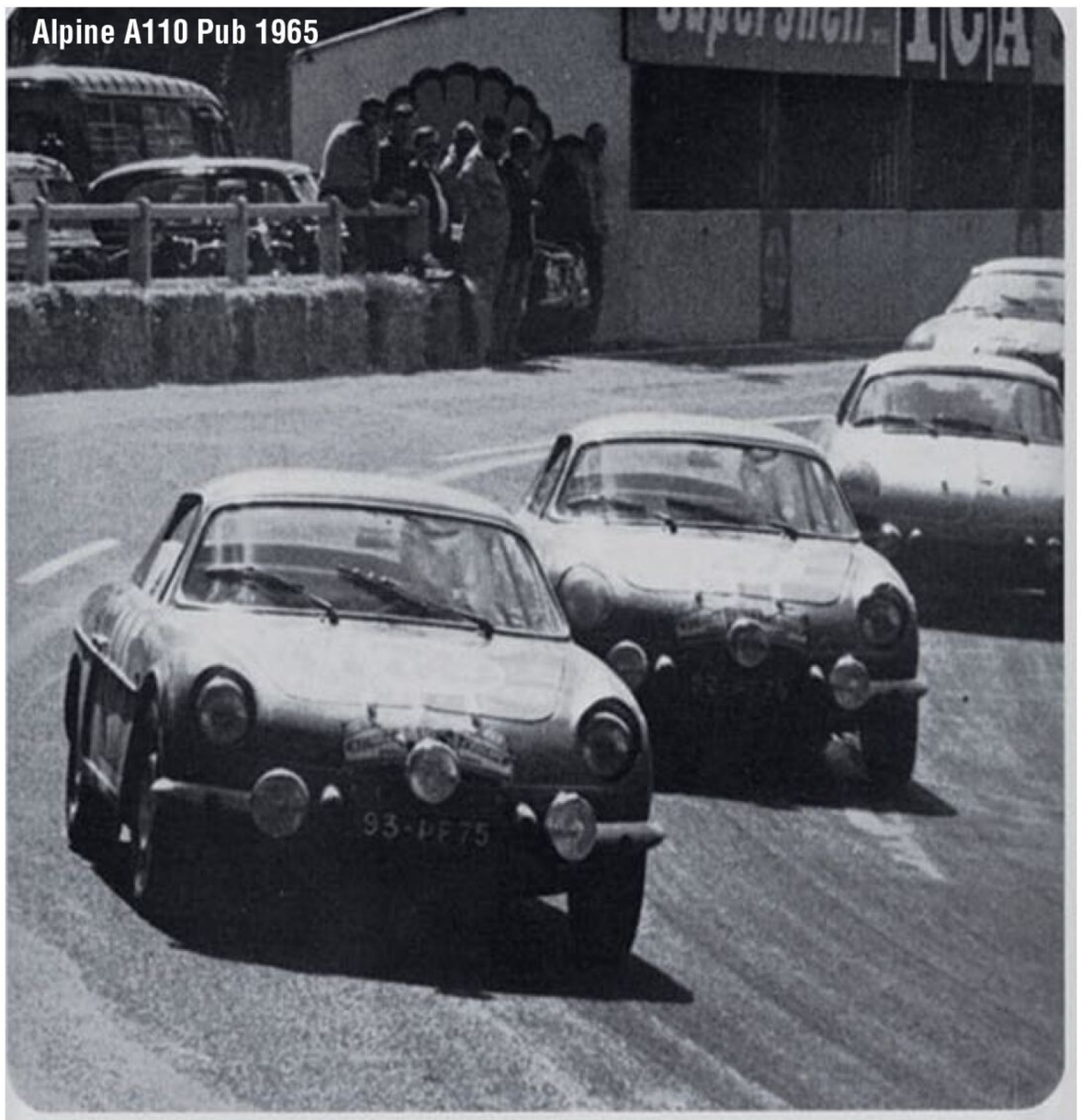


Publicité 1964 Alpine A



Catalogue pub, A310, 1972

Alpine A110 Pub 1965



ALPINE 85 VICTOIRES

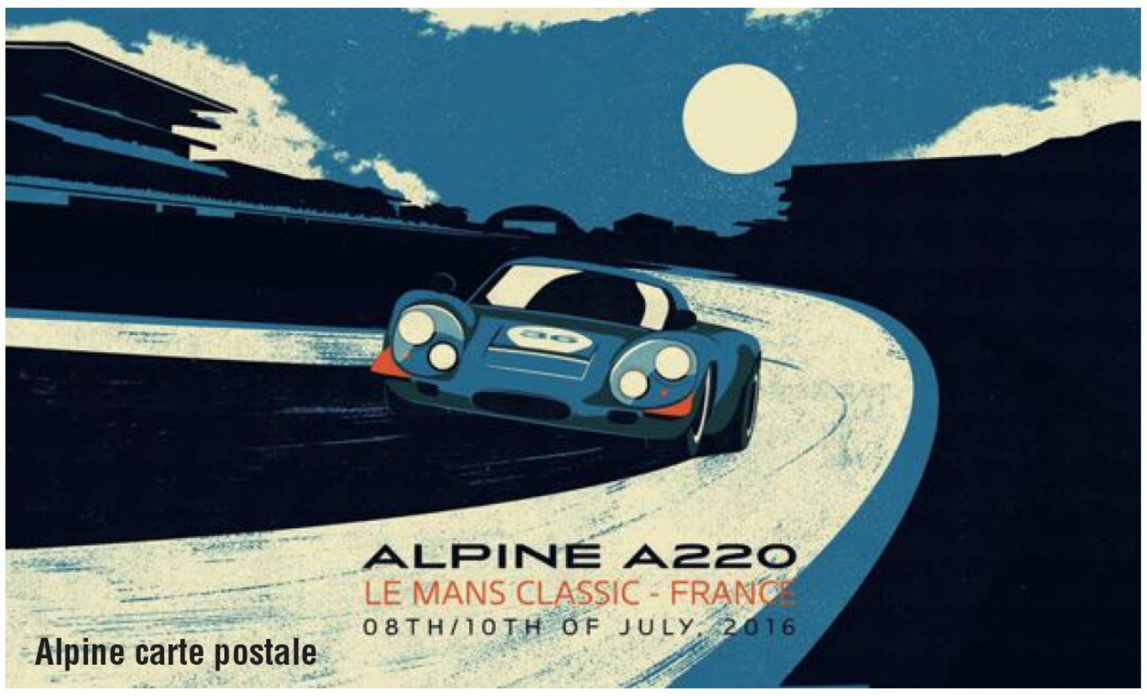
Champion de France: Sport — Champion de France: F-3 — 12 Heures de Sebring — Targa-Florio — 1 000 Kms du Nurburgring — 24 Heures du Mans — 12 Heures de Reims — Côte de Cesana-Sestrières — Côte du Mont-Dore — Côte d'Urcy — Coupes de Paris — 1 000 Kms de Paris — Tour de Corse — Grand Prix de Pau — Grand Prix de Vienne — Grand Prix de Monaco — Prix de Paris — Grand Prix de Rouen — Grand Prix de Reims — Trophées d'Auvergne — Côte des Andelys — Trophées de Cognac — Circuit de Nogaro — Côte du Mont-Dore — Grand Prix de Zolder — Côte de Chamrousse — Côte d'Urcy — Grand Prix d'Albi — Coupes de Paris — Grand Prix Ile-de-France — Rallye de Monte-Carlo — Circuit National d'Albi — Routes du Nord — Rallye Mistral — Rallye A.C.O. — 6 Heures de Dakar — Coupes de l'U.S.A. — Course de Côte de Cannes — Course de Côte de Maron — Rallye Trouville-Deauville — Rallye des Ardennes — Ronde Cévenole — Rallye Féminin de Saint-Raphaël — Course de Côte de St-Antonin — Rallye de Lorraine — Rallye de Picardie — Critérium J.-Behra — Rallye du Limousin — Prix de Paris — Course de Côte du Minier — Rallye Armagnac — Circuit de la Chatre — Rallye de La Baule — Rallye du Touquet — 24 Heures de Francorchamps — Rallye des Violettes — Circuit Cognac — Circuit de Nogaro — Tour de France — Rallye des 6 Heures de St-Cloud — Rallye du Var — Rallye des 2 Catalognes — Critérium des Cévennes — Rallye Flandre-Hainaut — Rallye du Pétrole — Rallye d'Automne...

LA VOITURE DE GRAND TOURISME AU BUDGET D'UTILISATION DE LA VOITURE DE SÉRIE

SOCIÉTÉ DES AUTOMOBILES ALPINE — 13, rue Forest — PARIS 18e — EUR. 71.14

Alpine Champion de France

Alpine Champion de France 1964



Alpine carte postale

Phares a iode Alpine A 210 Numero 66 en 1964

CIBIE, le Spécialiste de l'éclairage à Iode

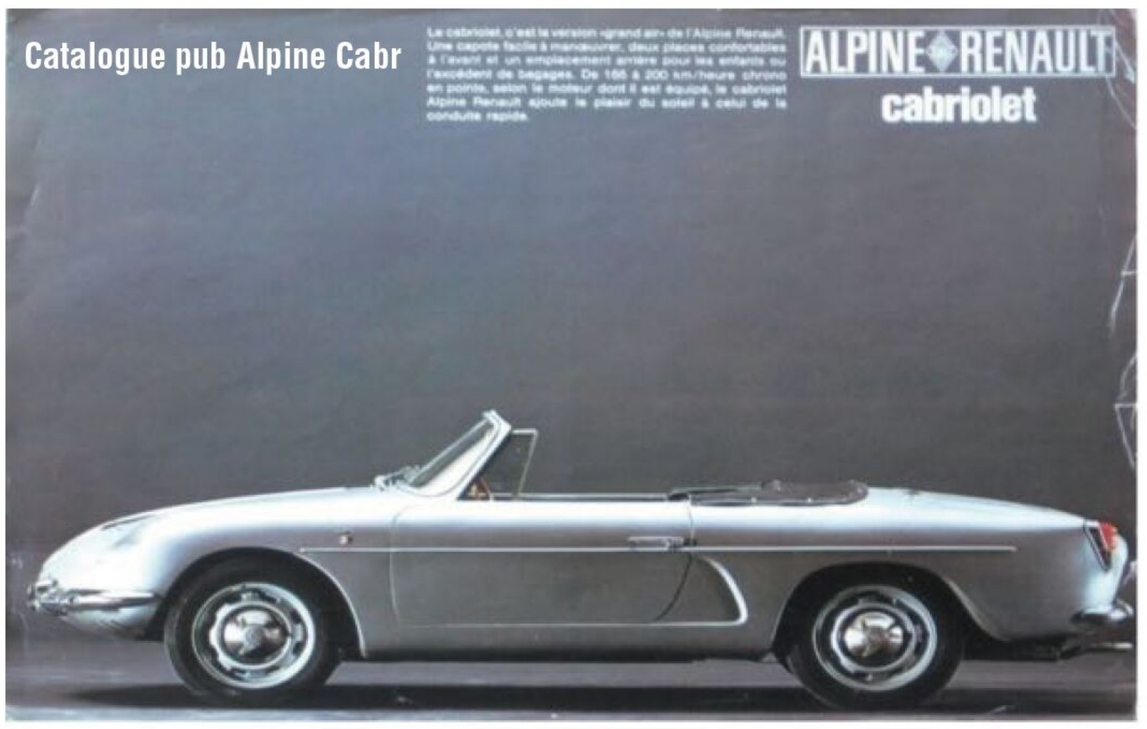
- Les laboratoires des projecteurs CIBIÉ ont été les premiers à adapter l'éclairage à Iode à l'automobile, à procéder à des essais pratiques aux 24 H. du Mans et à sortir des projecteurs en série (Juin 1964).

Actuellement CIBIÉ dispose d'une gamme complète d'anti-brouillard et longue-portée utilisant ces lampes, dans les modèles 45, 90 et 180 Oscar de la Route.

- Les performances améliorées et les dimensions réduites des lampes à Iode ont permis la réalisation de projecteurs extra-plats, parfaitement adaptables sur tous les véhicules de ligne moderne

- Les projecteurs anti-brouillard à lampe à Iode présentent une nappe lumineuse de niveau d'éclairement élevé. En projecteurs longue-portée, la distance de visibilité, augmentée de 30 %, permet de distinguer un obstacle ou un virage jusqu'à 800 m.

Catalogue pub Alpine Cabr



LA BERLINETTE ET TOUTES

La Berlinette proposait des solutions techniques originales à défaut d'être vraiment innovant. L'ensemble, moteur, châssis, carrosserie, était réuni pour en faire un monstre sacré !

LES AUTRES...

Jean Rédélé, fraîchement sorti d'HEC, possède un cerveau en mouvement permanent ! Dès qu'il a un instant, il crayonne ses idées et des idées, il en a à revendre !

Sur le plan technique, il est bon de noter que si la Berlinette n'est pas sans défaut, on ne peut, en revanche, critiquer ce qui fit sa force, son châssis poutre exceptionnel, sa suspension à quatre roues indépendantes, ni son moteur et une carrosserie légère.

DÈS LE DÉBUT, RÉDÉLÉ PENSAIT QU'UNE SPORTIVE DEVAIT COMPORTER AU MOINS CES QUATRE POINTS ESSENTIELS.

Ayant connu quelques succès avec une auto, la Renault 4 CV, qui allait lui donner raison, puisqu'elle était faite avec de la résine et de la fibre de verre, réduisant considérablement son poids. Fort de cette expérience, il conçoit sa première auto qui porte son nom, l'A 106. Elle est montée avec un châssis poutre, une idée de Rédélé. Une fois noyé dans la carrosserie, l'ensemble présente un poids très léger et surtout un faible encombrement pour une rigidité maximale. Jean Rédélé confie la réalisation de la carrosserie en mélange résine fibre de verre de son A 106 (moteur et plateforme Renault 4 CV type 1060 en porte-à-faux arrière) à Chappe et Gessalin (Albert, Abel et Louis Chappe). Trois prototypes sont présentés en juillet 1955, chez Renault à Billancourt (4 cylindres 747 cm3, 21 ch à 4 100 tr/min, 520 kg). Les coques en polyester stratifié sont élaborées dans un moule formé à partir d'une carrosserie en acier chez Chappe & Gessalin à Saint-Maur-des-Fossés, à Brie-Comte-Robert en 1957 puis dans la nouvelle usine Alpine de Dieppe à partir de 1958. Souffrant d'une rigidité insuffisante, les Alpines connaissent leurs premiers soucis d'étanchéité. Le châssis à poutre centrale apparaît en septembre 1960 sur le coupé sport destiné au Tour de France. La ligne de la Berlinette fut probablement inventée en partie sur le coin d'une nappe dans un restaurant. La légende débute ainsi, même si l'histoire ne retiendra pas cette jolie version. Jean Rédélé est un amateur de belles choses, et il veut pour sa Berlinette, qu'il presse déjà comme l'œuvre de sa vie, qu'elle soit parfaite, aussi bien sur le plan esthétique que technique. Pour l'A 108, on allonge le capot par rapport au cabriolet dessiné par Michelotti et l'on utilise un pavillon… d'Alfa Romeo Giulietta comme modèle. L'empattement court (2 100 mm) est conservé comme toute la partie technique… Physiquement, l'auto est très basse (1 130 mm), c'est la première surprise quand on s'approche d'une Berlinette. Elle n'est pas très large ni très longue (1 460 mm et 3 850 mm), ce qui en fait une voiture râblée, prête à bondir de virages en virages. Rien qu'en la regardant, on devine un potentiel extraordinaire. Côté moteurs, là, c'est plus simple ! Enfin, pour en trouver, car en ce qui concerne l'adaptation, c'est une autre histoire !

Pour la version A 108, on puisa dans l'éventail de la Dauphine. Alpine puisa dans l'immense réservoir de Renault. Mais cela ne suffit pas, alors, c'est à ce moment qu'intervient Mignotet, le célèbre préparateur. Il réalisera ces plus beaux moteurs avec l'arrivée de l'A 110, LA BERLINETTE ! &

Alpine 24 Heures du Mans 1978 Didier Pironi, Gordini, Gérard Larousse et Jean-Pierre Jaussaud

1965 Le Mans Jean Rédélé devant une Alpine

DESVOITURESÀ L'ÉCONOMIE...

Afin de limiter les coûts, l'Alpine utilise un maximum de pièces Renault, le moteur et de nombreux accessoires. L'évolution des Alpines, au fil des ans et des millésimes, a toujours été étroitement liée aux améliorations des produits de la Régie Renault. En 1961, Serge Zuliani, jeune diplômé en esthétique industrielle, est chargé de remodeler l'arrière de l'Alpine A108 qui est issue de croquis griffonnés par Jean Rédélé, pour tenir compte des nouvelles caractéristiques d'encombrement du moteur de la R 8. Elle devient l'A 110 et gagne en finesse et en sobriété.

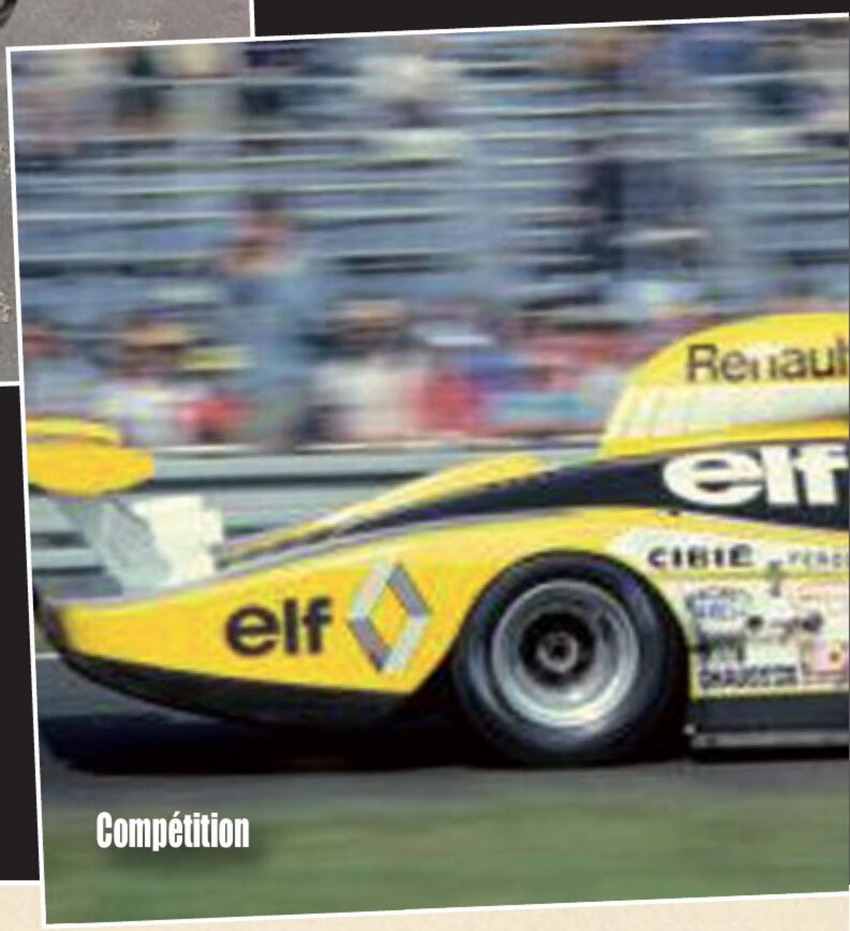
En 1962, au Salon de Paris, on peut enfin admirer la vraie, l'unique A 110, aussi connue sous le patronyme de Berlinette ! Par rapport à la 108, peu de modifications, mais les petites retouches font faire mouche et, au final, quand on compare une 108 à une 110, on s'aperçoit que les petites modifications misent bout à bout en font une voiture plus fluide, plus «logique» ! Les surfaces vitrées sont en augmentation et le capot moteur est désormais plus plat.

On trouve encore avec plaisir des feux de R8 en lieu et place de ceux provenant de la 4L, qui ne faisaient pas très classe pour une auto de luxe ! Les trains roulants font partie de l'efficacité de la voiture, encore plus quand il s'agit d'une authentique sportive. La majorité des Alpines sera équipée avec ceux de la R8, jusqu'en 1972 du moins. On retrouve des roues indépendantes à l'avant avec leviers triangulés et stabilisateurs latéraux. La suspension arrière, quant à elle, reçoit demi axes bras oscillants et ressorts hélicoïdaux fixés à la fois sur la boîte et sur le châssis. On place ensuite deux jambes de force en V, elles aussi reliées au châssis. Jusqu'en 1972, pas de grand changement, mais, dès 1973, la suspension subit de profondes évolutions. Le train arrière est doté de triangles superposés et de l'essieu arrière de l'Alpine A310, plus modernes, mais qui énerve les puristes, ceux qui pensent (à tort) que la Berlinette ne doit pas changer. Pourtant, face à la nouvelle suspension de l'A 310, la Berlinette est encore plus efficace, mais que voulez-vous, quand la mauvaise foi s'en mêle ! L'ensemble dispose de ressorts hélicoïdaux et de quatre amortisseurs télescopiques.

Évidemment, le train avant subit, lui aussi, des changements. Il est maintenant équipé de triangles superposés avec des ressorts hélicoïdaux, des amortisseurs télescopiques et une barre antiroulis. Sous le capot, on évolue aussi, on remplace le moteur de la Dauphine

R5 Alpine

Renault Alpine A110 "Berlinette"



Compétition

1985 Renault Alpine V6

Alpine A210 Renault

1991 Renault Alpine A 610

1968 Alpine A210 en course

par celui de la R8 ! Mais il faut l'adapter, on fait donc appelle à Mignotet bien sûr ! Les modifications se situent au niveau des entrées d'air, on ouvre des ouïes au niveau du sommet des ailes et l'on ferme, à la va-vite, celles qui avaient été pratiquées pour refroidir l'ancien moteur Dauphine. À partir de la base de l'A 110, l'évolution du modèle se fera au compte-gouttes ! Il n'y aura plus vraiment de gros mouvement, quelques améliorations afin de l'actualiser ou de l'adapter en fonction des moteurs qui l'équipera. On trouve par exemple des extensions d'ailes quand le service compétition le demandera ou encore quand le nouveau radiateur sera installé à l'avant. Mais en 1969, la silhouette va quand même changer un peu plus qu'à l'accoutumée. Pour cette nouvelle mouture, on refera entièrement le moule de l'A 110. Dès le début, le R8 se montre brillant, passé entre les mains de Mignotet, il devient énergique, puissant et fiable. La grande force de Mignotet est d'équiper les Alpines d'arbres à cames spéciaux donnant plus de souplesse dans les bas régimes. Alpine utilisera aussi des blocs issus du savoir faire d'Amédée Gordini, notamment celui de la R8 Gordini. Pour la course, on verra apparaître aussi des versions 1 440 cm3 ! L'un des soucis majeurs de propriétaires d'Alpine est la boîte de vitesses. Les synchros sur la R8 ne sont pas des plus performants. La fiabilité n'a jamais le point de la boîte et il faudra attendre l'arrivée de la boîte de la R16 pour voir le problème se résoudre en partie. Il est en tout autre chose sur les modèles destinés à la compétition. Ces derniers sont préparés avec soins et ils n'ont pas grand-chose à voir avec ceux de série. Enfin, logiquement, l'évolution des Renault suivant son chemin, l'Alpine suivra le même. On verra après la suite, sous le capot, les moteurs de la R12 TS (1 289 cm3), R 16 (1 470, 1 565 et 1 647 cm3) pour, bien sûr, arriver à la R17. C'est avec l'arrivée du moteur 1 605 cm3 de la R 17 que le radiateur passera à l'avant. Enfin, l'ultime évolution verra arriver le moteur de la R16 TX afin d'équiper l'ultime modèle A 110. Le freinage n'est pas, à proprement parler, le point fort de la Berlinette, malgré quatre freins à disques dès le début. Les freins proviennent de l'inévitable R8, mais ils sont sans assistance. Si vous voulez ralentir la voiture, il faut alors appuyer très fort sur la pédale, si vous voulez la stopper, il faut alors ajouter les pieds et prier très fort ! Non, sérieusement, il faut vraiment s'employer pour stopper l'auto, la pédale faisant de la résistance. Heureusement que l'Alpine était très légère, on ose imaginer le même freinage avec 1 tonne de plus ! En revanche, la tenue de route fut, tout au long de sa vie, exceptionnelle ! Elle possède une tenue de route en courbes rapides et épingles étonnantes, elle est un peu moins à l'aise sur de grandes courbes, sur les autoroutes par exemple. Au final, on se retrouve plus avec une auto conçue pour la piste, les Rallyes, la course automobile en général et finalement adaptée à la route que le contraire, mais dès l'arrivée de l'A 310, ce processus va s'inverser pour le plus grand bonheur des amateurs de voitures de sport et le plus grand malheur des fans de la Berlinette et de l'Alpine en particulier.

Loriol sur Drôme, France - 17 septembre 2022: Berlinette Renault Alpine vintage 1300. Vieille voiture de course blanche et jaune garée dans la rue. Exposition de voitures anciennes à Loriol sur Drôme, France.

UNE A210 POUR 1,1 MILLION D'EUROS

MODÈLE HISTORIQUE !

EN NOVEMBRE 2016, ELLE N'ÉTAIT QU'UNE ÉPAVE, PROPRIÉTÉ DE LA COLLECTION GOMBERT, DEPUIS SA RESTAURATION FAIT ENVOLER SON PRIX ! LA VOITURE S'ES VENDUE 1,1 MILLION D'EUROS !

Établie en 1955 par Jean Rédélé — le plus jeune de tous les concessionnaires Renault, ingénieur et pilote de talent — la société Automobiles Alpine a rapidement remporté le succès sur route et en rallye grâce à ses petits coupés agiles et légers. Mais une véritable notoriété ne pouvait venir que des 24 Heures du Mans, ce qui a amené Alpine à lancer au début des années 1960 un programme de compétition en endurance.

En 1966, la quête d'Alpine pour la gloire a donné naissance à l'A210. Comme le suggère son appellation, elle partageait sa philosophie technique — et une conception légère en fibre de verre — avec la berlinette A110 de route, mais sa carrosserie était plus longue et comportait des dérives qui prolongeaient les ailes arrière, pour améliorer la stabilité. Elle était équipée d'un 4-cylindres Renault Gordini double arbre en position centrale, en différentes cylindrées.

Cette berlinette A210, châssis 1725, s'est distinguée dès sa première saison de compétition. Entre les mains d'Henri Grandsire et José Rosinski, dotée d'un moteur 1 296 cm3, elle a remporté la neuvième place et la victoire de sa catégorie aux 24 Heures du Mans 1967. Une autre neuvième place a suivi à la toute dernière édition des 12 Heures de Reims et, après une tentative sans succès aux 500 Km du Nürburgring, la saison de cette voiture s'est conclue par une septième place aux 9 Heures de Kyalami, avec cette fois un moteur 1 470 cm3.

Le succès s'est poursuivi en 1968 avec une quatrième place aux 500 Km du Nürburgring et, aux 24 Heures du Mans, une impressionnante quatorzième place accompagnée d'une victoire de catégorie, la voiture étant cette fois pilotée par Jean-Claude Andruet et Jean-Pierre Nicolas. Comme elle était alors équipée d'un moteur 1 005 cm3, elle a également décroché cette année-là l'Indice de Performance. En 1969, elle a pris à nouveau le départ des 24 Heures du Mans, confiée à Alain Le Guellec et Bernard Tramont et dotée d'un moteur 1 470 cm3, mais elle a abandonné à la deuxième heure à cause d'une défaillance de joint de culasse.

Cette voiture, châssis 1725, aurait été ensuite acquise en 1970 par Christian Martin, employé de longue date chez Renault. Peu de temps après, elle a été achetée par Gérard Gombert, dit «La Gombe», mécanicien et pilote de moto qui habitait près du village de Fayence, dans le sud de la France. «La Gombe» aurait utilisé l'Alpine quelque temps sur circuit, la tractant derrière une fourgonnette Renault Estafette. Il connaissait clairement son importance historique : alors que la majeure partie des automobiles qu'il a accumulées, jusqu'à plusieurs dizaines, étaient laissées à l'extérieur sans protection, l'A210 était

stockée dans un hangar, à l'abri des éléments. Elle y est restée plus de 40 ans.

En 2016, à la suite du décès de Gérard Gombert, sa collection — dont cette Alpine (châssis 1725) était incontestablement la vedette — a été proposée aux enchères. Sous la poussière accumulée depuis des années

se trouvait une machine bien préservée et ses acheteurs ont sagement décidé d'effectuer une remise en état respectueuse de cette présentation d'origine, plutôt qu'une restauration complète. Une fois nettoyée, la carrosserie agréablement patinée de cette A210 a retrouvé sa livrée du Mans 1968 avec sa bande centrale tricolore et son numéro de course 55. Toute la mécanique, dont le moteur Renault Gordini 1 470 cm3, a été complètement restaurée pour un coût de plus de 42 000 €, comme l'indique une facture incluse au dossier.

Avec seulement huit exemplaires produits, l'Alpine A210 est une machine rare. Sans aucun doute la plus accomplie de cette série limitée, la présente voiture (châssis 1725) affiche trois participations et deux victoires de catégorie aux 24 Heures du Mans, en plus d'un joli palmarès lors d'autres épreuves d'endurance de cette même époque et d'un remarquable état de préservation grâce aux années où elle est restée à l'abri de la collection Gombert.

Cette voiture significative est vendue avec une importante documentation historique et d'images, un moteur 1,3 litre de rechange, un jeu de jantes de rechange et la fourgonnette Renault Estafette utilisée par «La Gombe» pour la déplacer (il convient de noter que cette Estafette n'est pas immatriculée pour la route et réclame une restauration). En plus de représenter une pièce importante de l'histoire du sport automobile français, cette Alpine A210 châssis n°1725 constitue une candidate de premier choix pour participer au Mans Classic ainsi qu'à tout autre évènement historique de haut niveau.

SAGA

ALPINE

C'ÉTAIT EN 1971 : LA MARQUE ALPINE DONNAIT LE COUP D'ENVOI DE SA BERLINETTE, EN DÉVOILANT AU SALON DE L'AUTOMOBILE DE GENÈVE LA REMPLAÇANTE DE L'A110 : L'A310. CETTE DERNIÈRE VIENT JUSTE DE FÊTER SA 50E BOUGIE... RETOUR SUR SON HISTOIRE.

A310

C’est Trevor Fiore, qui œuvrait à l’époque pour la Carrozzeria Fissore, qui a dessiné le modèle pour l’Alpine, en 1967. D’abord, il y a eu la A110, qui a révolutionné le genre, puis, ce fut au tour de l’A310 : le bébé du dessinateur. Ce dernier exerce dans la région de Turin, en Italie. L’Alpine A310 a définitivement ouvert une nouvelle ère pour la marque sportive tricolore. Une ligne novatrice, qui a signé (avec d’autres modèles), la fin des galbes propres qui ont rythmé les années 1960.

LE DÉBUT D’UNE NOUVELLE ÈRE !

Les lignes anguleuses ont fait leur apparition dans les années 70, pour donner un coup de fouet aux modèles de voitures « classiques » et apporter un « je-ne-sais-quoi » de novateur dans cette période où le changement était à l’honneur. Les années 70 ont définitivement sonné le glas d’une période, et ont ouvert un nouveau chapitre de l’histoire de la construction automobile, notamment avec la mise en place d’une production à grande échelle dans l’usine de Dieppe : toute belle, toute nouvelle. Une révolution automobile, et industrielle, donc.

UNE SORTIE REMARQUÉE

Ce site industriel, situé à Dieppe, est sorti de terre dans le but d'accueillir l'Alpine A310 dont on attendait la sortie avec impatience. Si sur les croquis de son créateur, elle est née en 1967, c'est en 1971 qu'elle a poussé son premier cri. Et pour l'occasion, c'est une grande soirée qui avait été organisée en Suisse, afin de célébrer l'arrivée de cette petite nouvelle sur le marché. Et quelle nouveauté ! D'ailleurs, elle n'a pas manqué de recevoir un bel accueil : la foule

1259 SE 31

1977 RN92

1979 RN 92

s'est pressée pour l'admirer. Alors certes, l'arrivée du modèle série a eu lieu 6 mois après le prototype, et elle n'était, pour certains, pas assez aboutie. Mais pour la marque, il était grand temps de se renouveler : les comptes étaient dans le rouge. En sortant rapidement son A310, Alpine s'est assuré (ou presque) de renflouer rapidement les caisses.

SA FIÈRE ALLURE : LE SUCCÈS ASSURÉ

Revenons sur sa carrosserie, incroyablement novatrice pour l'époque ! Au menu de cette beauté qui a révolutionné les années 70 ? Six projecteurs sous verrière, pour lui donner un air plus féroce que sa grande sœur, la A110. Il faut le reconnaître : la calandre de l'Alpine A310 avait tout pour plaire. Et on comprend parfaitement qu'elle ait bousculé les codes de l'époque, et remporté un franc succès.

Contrairement à sa compatriote flanquée d'un moteur italien, l'A310, elle, ne comptait pas autant de phares que de cylindres sous le capot. Car la digne héritière de l'A110 en a gardé dans son moteur. Au programme ? Un quatre-cylindres de 1 605 cm3 animant l'Alpine A110, le même que la Renault 16 TS, mais cette fois, poussé à 128 ch sur la A310 VE.

1974 : LE PASSAGE À L'INJECTION

En 1974, elle se refait une beauté en actualisant son moteur. Il est temps de se mettre à la page, en passant à l'injection. C'est ainsi que l'A310, trois ans après sa mise en circulation, récupère le moteur 1 645 cm3 de la R17 TS, qui va développer 125 ch sur la A310. Mais ce n'est pas tout ! Histoire de se « pimper » au maximum, elle s'offre un relooking en bonne et due forme en empruntant les roues et les feux avant de la Peugeot 504. Pas mal, non ? Cette dernière va également lui léguer des poignées de portes, un cendrier et un plafonnier, histoire de l'aider dans sa remise en beauté.

RESTYLÉE GRÂCE À LA PEUGEOT 504, ET LA SIMCA 1301

Grâce aux attributs de la Peugeot 504, l'A310 fait peau neuve. Elle s'émancipe et s'inscrit un peu plus dans cette nouvelle ère dans le monde de l'automobile. Plus moderne… Et cela fait du bien ! Les acheteurs sont de plus en plus nombreux, séduits par ce nouveau look (même si les ventes ne sont toujours pas faramineuses). Et histoire de parfaire sa transformation, c'est la Simca 1301 qui va lui fournir des clignotants. Côté feux, c'est la Renault 12 qui s'y colle. Emballé, c'est pesé.

1976 : LE V6 LUI VIENT EN AIDE

L'arrivée du moteur PRV V6, 2,7 litres, et fort de 150 chevaux, va débarquer en 1976, et donner un coup de fouet à l'Alpine A310, redorant son blason au passage. Il faut dire que depuis quelques mois, la réputation de l'engin est mise à mal par de

nombreuses critiques qui lui reprochent des problèmes d'étanchéité et de réglages des trains roulants. Aïe, aïe. C'est pourquoi l'arrivée d'un nouveau moteur va faire du bien à ses affaires. Et va permettre de réviser certains des aspects les plus souvent critiqués.

1981 : LES VENTES EXPLOSENT

Enfin, l'explosion ! Quand elle reçoit le train arrière de la R5 Turbo, l'A310 connaît une seconde vie. Il faut dire que depuis sa sortie, en 1971, et jusqu'à 1976, elle n'a convaincu que 2 340 acheteurs. Puis, de 1976 à 1984, ce sont 9 276 acheteurs qui vont être séduits ! Il faut dire que le nouveau modèle a tout pour plaire, équipé de six cylindres reconnaissables à leur calandre grâce aux quatre phares et au nouvel intérieur. C'est ainsi que, par la suite, va naître l'Alpine A310 GT Boulogne, dotée d'un moteur V6 PRV cubant 2 849 cm3, abreuvé par deux carburateurs triples corps, lui permettant d'atteindre la vitesse de 235 km/h.

2021 : LE FREIN DANS LA FORMULE 1

Malheureusement, l'Alpine A310 n'a pas fait l'objet d'un revival : une déception pour les fans de la marque. Il faut dire que Renault est particulièrement préoccupé par son avenir, 100 % électrique. Et par son lancement en Formule 1 ! En effet, alors qu'elle devait présenter une monoplace entièrement nouvelle, Alpine a décidé de reporter son projet d'un an à cause de la crise sanitaire. En effet, après la fermeture des usines lors du confinement, les écuries ne pouvaient pas ajouter à leur programme une nouvelle machine, et eux aussi, ont préféré attendre 2022 ! Il ne faut pas se leurrer : Mercedes, Ferrari et Red Bull auraient pu suivre la cadence, mais cela aurait créé un championnat à deux vitesses. C'est pourquoi, dans un esprit de « fair-play attitude », tout le monde s'est mis d'accord pour geler les structures des monoplaces. Pas de changement révolutionnaire donc, pour que tout le monde soit logé à la même enseigne !

1995 : LE SACRIFICE

Nous sommes en 1995 et la marque Alpine, créée par Jean Rédélé en 1955, va connaître un coup dur : elle va être sacrifiée par Renault, après l'échec commercial de l'A610. Avant de connaître une seconde vie, en étant ressuscitée en 2018, pour faire renaître le modèle emblématique, l'A110.

2024 : LE NOUVEAU TOURNANT

En 2024, Alpine va ouvrir un nouveau chapitre de son histoire, en devenant 100 % électrique. Comment ? Avec une citadine sportive, mais aussi, avec la sortie d'un crossover qui va venir appuyer la prochaine A110. Trois modèles ont été présentés il y a quelques semaines lors de la conférence "Renault eWays". Des silhouettes qui ont été volontairement obscurcies, mais qui ont donné une idée de la future gamme de la marque qui passera donc de un à trois modèles.

Sur les images de teasing, on a pu apercevoir le profil du futur crossover, connu sous le nom de code PZ110. Va aussi voir le jour une citadine dont le profil semble avoir des airs de R5 maxi turbo. La future A110 fera définitivement sa révolution, avec une silhouette plus longiligne…

SÉRIE SPÉCIALE

ALPINE SAN REMO 73
LA PASSION DU RALLYE

Après l’Alpine A110 Tour de Corse 75 révélée en 2022, c’est cette fois à la série limitée A110 San Remo 73 de rendre hommage au glorieux passé de la marque en rallye.

Avec cette nouvelle édition, Alpine célèbre les 50 ans d'un moment historique de la marque en sport automobile : la victoire au rallye San Remo mais aussi le titre constructeur pour Alpine dans un Championnat du Monde des Rallyes. Si la référence au passé est claire et l'hommage sans ambiguïté, cette série numérotée à 200 unités est avant tout moderne et distinctive.

Une réinterprétation moderne de la légende alpine

Inspirée de la mythique Alpine A110 ayant remporté le rallye San Remo en 1973, cette nouvelle série limitée s'illustre par un design moderne et singulier, allié à l'agilité et la performance grâce à son châssis et son moteur de 300 ch. L'Alpine A110 San Remo 73 présente une combinaison design unique à l'extérieur comme à l'intérieur

Avec sa carrosserie inédite dans la teinte originelle Bleu Caddy, ses arches de toit noires et son toit carbone verni rouge, la série limitée A110 San Remo 73 réinterprète la légendaire livrée de la berlinette historique de 1973. La signature thématique « San Remo 73 » apposée sur le capot, les portes et le bouclier arrière, est complétée par des éléments graphiques noirs et blancs sur les portières. S'y ajoutent des jantes 18 pouces Grand Prix Blanc Brillant, des étriers de frein Brembo couleur Anthracite, des boomerangs de feux avant noirs, ainsi que des logos d'ailes et monogrammes Alpine Noir Brillant.

Dans l'habitacle, qui accueille un cockpit en microfibre souligné de surpiqures grises, les sièges baquets Sabelt® Racing sont brodés avec une signature thématique « World Champion 73 » et sont prédisposés pour recevoir un harnais compétition six points. L'atmosphère sportive est complétée par le pédalier Sport, le repose-pieds passager aluminium et les surtapis Alpine. Les panneaux de porte sont signés des deux bandes thématiques noires et blanches.

Exclusive, l'Alpine A110 San Remo 73 est limitée à 200 exemplaires dans le monde et reçoit une plaque « Série limitée A110 San Remo 73 » numérotée de 1 à 200. Cette édition limitée disposera également d'une riche dotation en équipements, tels que le système de freinage haute performance, un échappement Sport actif, des rétroviseurs extérieurs électriques rabattables et rétroviseur intérieur avec fonction anti-éblouissement automatique, l'aide au parking arrière, avant et caméra de recul, ainsi que le système Audio Focal et l'Alpine Telemetrics.

En France, elle est commercialisée dans le réseau Alpine à partir du vendredi 17 mars à 09h00, au tarif de 89 000€ TTC.

San Remo 1973, la consécration

L'A110 San Remo 73 prend la relève d'un véhicule mythique ayant consacré pour la première fois Alpine en Championnat du Monde des Rallyes.

En 1973, les Alpines dominent avec 4 victoires après 9 manches du Championnat du Monde des Rallyes. Les berlinettes comptent parmi les favorites lors de cette 10ème manche de San Remo qui partage des routes communes avec le parcours du Monte-Carlo, ce qui en fait un terrain mixte, favorable aux berlinettes sans compter sur leur rapport poids/puissance avantageux.

Sur les routes italiennes, l'Alpine n°1 bouclera la première étape avec plus de 5 minutes d'avance grâce à une stratégie pneumatique plus risquée mais payante. Avec un retard de plus de 9 minutes sur le leader au départ de la deuxième étape, l'Alpine n°5 va aligner les meilleurs temps, et rattraper son retard, spéciales après spéciales pour finir 3ème au Général derrière la Fiat 124, et l'Alpine n°1 qui finira la manche de San Remo avec plus de 6 minutes d'avance sur le reste du plateau. Cette 10ème manche viendra sceller pour de bon le titre mondial constructeur pour Alpine.
L'iconique livrée Bleu, Blanc, Rouge et ses bandes noires et blanches sera celle du sacre mondial. Cette décoration devenue mythique est réinterprétée par Alpine en 2023, et rend hommage au cinquantième anniversaire de cette victoire en rallye.

ET RÉDÉLÉ INVENTA LA BERLINETTE…

En imaginant ses futures automobiles, Jean Rédélé voulait s’appuyer des principes élémentaires : une mécanique simple mais compétitive, utilisant un maximum de pièces de série et recouverte d’une carrosserie légère et attrayante

RALF TECH
ALPINE
elf
SCANIA
24h LE MANS
36
P2
IDENTICAR
OGAS
solutions
BAHCO
SolidWorks
here
Maps for Life
DUNLOP

CF-161-MP
P2
36
RETRODOR
elf

A106
LE DÉBUT D'UNE FORMIDABLE ÉPOPÉE

D'un certain point de vue, le coach imaginé par Charles Escoffier respecte ces prérequis… même si Jean Rédélé n'en assume pas vraiment la paternité !

L'aventure commence !

Ce joli coach lancé en 1955 est le premier modèle à arborer la marque Alpine ; il porte déjà en lui les gènes qui feront la renommée de la marque dieppoise.
L'Alpine A106 était une évolution des trois prototypes développés par Jean Rédélé entre 1952 et 1954. Le deuxième prototype a été présenté au Salon de l'auto de New York en 1954 et devait à l'origine être fabriqué et vendu aux États-Unis sous le nom de «The Marquis». Le projet Marquis ne s'est jamais concrétisé, laissant le prototype n ° 2 unique. Après l'échec aux USA, Charles Escoffier, beau-père de Jean Rédélé, et son fils soutiennent l'idée de produire en série leur propre voiture de sport. Jean Rédélé s'est tourné vers les frères Chappe de Saint-Maur, qui avaient déjà l'expérience des carrosseries en plastique et déjà avec René Bonnettravaillé ensemble. Ensemble, ils développent la carrosserie en plastique de l'Alpine A106 Coach, extrêmement moderne pour l'époque, afin de gagner du poids, ce qui est important pour l'utilisation en course du véhicule. Les premiers Alpine A106 Coach sont créés dans l'atelier parisien de Charles Escoffier. Lors du développement de ce véhicule, Jean Rédélé a utilisé des composants de la grande série de Renault. Les contacts avec Renault existaient par l'intermédiaire de l'agence Renault que Jean Rédélé avait succédé à son père.

En 1955, avant même la création de la marque de voitures de sport Alpine, il présente au groupe Renault et au public à l'usine Renault de Billancourt trois Alpine A106 Coach prêtes à produire. Les véhicules ont été peints aux couleurs nationales françaises de bleu, blanc et rouge. Ils ont reçu le nom «Alpine A106 Mille Miles».
Fils du concessionnaire Renault de Dieppe, auquel il succèdera - devenant par l'occasion le plus jeune concessionnaire automobile de France - Jean Rédélé se lance en 1950 dans la compétition automobile où il va collectionner les résultats et les victoires de classe dans des épreuves aussi prestigieuses que le rallye Monte-Carlo, les Mille Miglia, le Tour de France automobile ou le terrible Liège-Rome-Liège.
Ces succès sont remportés à bord d'une Renault 4CV mais Jean Rédélé veut aller plus loin : il rêve de doter la France d'une petite sportive utilisant des éléments de série. Jean Rédélé concevra d'abord deux « Renault spéciale » dessinées par Michelotti et carrossées par Alemano. Mais c'est avec l'aide des frères Chappe carrossiers à Saint-Maur, déjà familiers de la technique du plastique, que va naitre l'Alpine A106, dotée d'une élégante carrosserie polyester sur une plateforme de Renault 4 CV. L'appellation de ce coach est une référence à un succès de Jean Rédélé au Critérium des Alpes, associé au numéro du type 4CV (106).
Le 25 juin 1955 la Société des Automobile Alpine est créée.
Le 6 octobre de la même année, la marque Alpine est officiellement lancée et l'A106 présentée à l'occasion du Salon de l'Automobile de Paris. Ce modèle, premier de la saga Alpine, sera produit à 251 exemplaires de 1955 à 1959.
Dessiné par Jean Gessalin et construit par les frères Chappe, le premier prototype est présenté par Charles Escoffier au comité directeur de Renault en février 1955. Une fois l'homologation validée, c'est là qu'intervient Jean Rédélé. Il impose quelques modifications, issues des 4CV développées avec Michelotti. Le coach prend la dénomination A106 : A comme Alpine et 106 en référence au nom de code de la 4CV, qui sert de banque d'organes.
Début juillet, trois exemplaires de l'Alpine A106 aux couleurs du drapeau français – une bleue, une blanche et une rouge –

paradent dans la cour du siège de la Régie Renault, à Boulogne-Billancourt. Même s'il n'affectionne pas particulièrement la ligne de la première Alpine, Jean Rédélé n'en est pas moins fier d'être devenu un constructeur automobile à part entière. Mécaniquement, l'Alpine A106 conserve le châssis et les trains roulants de la 4CV. Le moteur à quatre cylindres en ligne de 747 cm3 est proposé en deux versions de 21 ch et 38 ch. Cette première Alpine se distingue avant tout par une carrosserie en polyester, collée au châssis d'origine de la 4CV.
En option, il est possible d'équiper l'A106 de la boîte de vitesses à cinq rapports 'Claude', ou de la suspension 'Mille Miles' constituée de quatre amortisseurs à l'arrière.

Forme distinctive

Les différents composants standard ont été harmonieusement intégrés dans un design qui lui est propre. L'idiome de conception fluide de la cabine se poursuit jusqu'à l'extrémité arrière arrondie. Le design est accentué par des garnitures chromées, des pare-chocs aux contours des fenêtres et des phares. La lunette arrière en deux parties donne une impression particulièrement organique. Ses surfaces vitrées suivent la forme de la cabine, s'incurvant autour de la cabine et vers l'intérieur en même temps.
Poste de travail confortable : L'intérieur du transporteur a été conçu pour un confort longue distance. Le tissu à carreaux typique utilisé dans les voitures de course et de sport de l'époque orne les surfaces des sièges et des dossiers ainsi que les panneaux de porte. Le tableau de bord est garni de cuir, le tunnel central en tissu. Derrière le grand volant, le compte-tours et le compteur de vitesse sont positionnés de manière optimale dans le champ de vision du conducteur.

Vitesse maximale indiquée : 140 km/h

LChargement et déchargement manuels : Le confort de l'équipage a cependant pris fin lors du chargement et du déchargement. Parce qu'il n'y a pas d'aides mécaniques comme un hayon élévateur. Au lieu de cela, quatre rails légers sont rangés sur le véhicule entre les guides des roues de la voiture de course. Ceux-ci étaient verrouillés à l'arrière et soutenus à mi-chemin pour former une rampe pour la précieuse cargaison. Lors des grandes courses sur route sans leurs propres stands, les rails ont également servi de rampe d'atelier improvisée - par exemple, à la Targa Florio de 1955 en Sicile.tion fluide de la cabine se poursuit jusqu'à l'extrémité arrière arrondie.

Reconstruction authentique

Le transporteur de course à grande vitesse original de 6,75 mètres de long, avec un empattement de 2,9 mètres, n'existe plus. Après le retrait de la marque de la course automobile à la fin de la saison 1955, il a été utilisé par le service des essais routiers, avant d'être mis au rebut en 1967. L'ancien Daimler-Benz AG a fait recréer ce véhicule unique en une reconstitution authentique basée sur des documents historiques des archives Mercedes-Benz Classic. Le projet a été achevé avec succès en 2001. Depuis lors, les fans des Mercedes-Benz Silver Arrows ont de nouveau pu admirer la «Blue Wonder».

Les moteurs

Il y avait un choix de deux moteurs à quatre cylindres pour l'Alpine A106. Un moteur provenait de la 4 CV, avait une cylindrée de 747 cm³ et une puissance de 15 kW (21 ch) à 4100 tr/min ou éventuellement 30 kW (42 ch) à 6200 tr/min. L'autre moteur était un moteur 4 CV édité par Marc Mignotet d'une cylindrée de 904 cm³ et d'une puissance de 43 kW (59 ch) à 6250 tr/min. [1] A partir de 1957, l'A106 reçoit le moteur de la Renault Dauphine.

A108
LA PREMIÈRE BERLINETTE

Quand il lance sa marque de petites voitures de sport, Jean Rédélé a tout de suite conscience que son entreprise ne pourra vivre que si l'offre commerciale est multiple. Il a déjà un coach sportif à son catalogue. Il lui faut maintenant élargir sa gamme avec un cabriolet et, pourquoi pas, un coupé.
Reprenant contact avec Giovanni Michelotti à qui il avait confié le dessin de sa « Rédélé spéciale », il lui demande de dessiner un cabriolet élégant et raffiné, deux qualités qui correspondent totalement au designer italien.
Faut-il parler de l'A108 ou des A108 ? Les variantes de carrosseries et de configurations sont telles qu'il est difficile de schématiser l'histoire d'un modèle produit à 236 exemplaires entre 1958 et 1965.

L’appellation A108 apparaît au Salon de Paris 1957.

Début 1957, le prototype est disponible à Turin, au sein de la carrosserie Allemano, chargée de sa réalisation. Il séduit immédiatement Jean Rédélé qui décide de l’incorporer dans sa production à Dieppe. La voiture, qui n’a pas vocation sportive, est équipée du moteur de la 4 CV Renault de base et d’une plate-forme issue de la même auto. Plus tard, en 1958, le cabriolet A106 va évoluer en accueillant la mécanique de la Dauphine puis, en 1959, le fameux châssis poutre et un hard top « soudé » à la carrosserie transformant ainsi le cabriolet en « Coupé Sport ».
Evoluant sans cesse, les phares droits vont s’incliner et être protégés d’une bulle en plexiglas.

Les carrosseries du coach A106 – produit par Chappe & Gessalin – et du cabriolet RDL sont d’abord conservées, car c’est sous le capot que s’opère la métamorphose : le moteur de la 4CV est remplacé par le 845 cm3 « Ventoux » de la Dauphine. Au fil des évolutions, il sera possible d’opter pour un bloc réalésé à 904 cm3 et préparé par Marc Mignotet, ou pour le moteur de la Dauphine Gordini (998 cm3).
Le style évolue aussi, à partir d’une variante de l’A106 dessinée par Philippe Charles, un jeune dessinateur de 17 ans ! En partant du cabriolet dessiné par Michelotti, il recouvre les phares d’une bulle de plexiglas, et prolonge l’arrière pour obtenir une ligne plus élancée. Baptisée ‘berlinette’, cette voiture est alignée au Tour de France Automobile 1960 par Jean Rédélé lui-même.
Le succès d’estime est tel que ce nouveau visage s’impose rapidement sur les cabriolets et coupés-sport produits par RDL.
Un autre virage important est pris en 1961, avec la généralisation du châssis-poutre sur tous les modèles. Cette architecture est basée sur une robuste poutre centrale, sur laquelle sont rapportées des traverses latérales supportant des berceaux avant et arrière. Améliorant la rigidité et la légèreté, cette innovation constitue la clé des qualités routières des Alpine à travers les générations.

A110
TOUT SIMPLEMENT MYTHIQUE

En apportant l'identité visuelle de Philippe Charles et l'architecture à châssis-poutre, l'A108 pose les bases de l'A110, qui apparait en 1962. Après la 4CV pour l'A106 et la Dauphine pour l'A108, c'est la Renault 8 qui sert de banque d'organes à la dernière création de Jean Rédélé.
La carrosserie berlinette est apparue sur l'Alpine A108 ; elle atteindra son apogée avec l'Alpine A110, ce modèle aussi élégant que performant s'imposant très vite comme une véritable icône automobile.
Étroites depuis le premier jour, les relations avec Renault se renforcent un peu plus lorsque la Régie charge la marque de représenter ses intérêts en compétition.
L'A108 sera remplacée en 1962 par l'Alpine A110, équipée du moteur de la Renault 8. La berlinette connaitra une longue carrière commerciale : produite jusqu'en 1977

(1978 pour la version FASA en Espagne), elle sera produite à près de 8000 exemplaires à Dieppe et sera également fabriquée sous licence à environ 4000 exemplaires (Brésil, Mexique, Espagne et Bulgarie).
La berlinette sera dotée de différentes mécaniques Renault (Renault Dauphine, Renault 8, Renault 8 Major et Gordini, Renault 12 TS et Gordini… sans oublier Renault 16 !) pour des puissances allant de 50 à 138 ch SAE.
C'est entre les mains de grands champions qu'elle contribuera à se faire connaitre du grand public, la berlinette A110 s'imposera comme l'une des meilleures voitures de rallye de sa génération : championnats nationaux, championnat d'Europe, championnat du Monde, l'A110 a tout remporté entre 1967 et 1976, s'imposant dans des épreuves aussi prestigieuses que le rallye Monte-Carlo, le Tour de Corse, le Rallye de l'Acropole, le rallye du Maroc ou encore le Rallye de San-Remo pour n'évoquer que les épreuves du championnat du monde.

RÉTRO ALPINE

À partir de 1967, toutes les voitures produites portent la dénomination officielle AlpineRenault.
Portée par les succès de la marque en rallye, la Berlinette devient un grand succès commercial. Pour répondre à une demande croissante, Alpine doit alors adapter son outil industriel, avec une production dispatchée entre l'atelier de l'avenue Pasteur à Paris, l'usine historique de Dieppe et la nouvelle unité installée à Thiron-Gardais (Eure-et-Loir).
Au fil des millésimes, l'A110 évolue régulièrement. Le moteur de 1108 cm3 passe successivement à 1255, 1565 et 1605 cm3. Les modifications esthétiques sont mineures, mais nombreuses : calandre quatre phares, ailes élargies, radiateur avant, jupe arrière démontable… En 1977, la production s'achève avec la 1600SX, équipée d'un moteur 1647 cm3.

A610
LA DERNIÈRE DU GENRE...

L'Alpine A610 Turbo est une voiture de sport du constructeur français de voitures de sport Alpine et n'était officiellement vendue à l'époque que sous le nom d'Alpine et non, comme on le suppose souvent, sous le nom de Renault Alpine. La voiture ne porte donc que les emblèmes de la marque Alpine départ usine.

Dotée de 80 % de pièces neuves, l'Alpine A610 était une évolution plus basse, plus large et plus puissante de la GTA, peu vendue. Le V6 monté à l'arrière est passé de 2,5 à 3,0 litres et une pression turbo plus élevée a permis d'augmenter la puissance maximale de 50 ch.

L'A610 propose un niveau de prestation digne des grandes GT européennes. Confort et performances élevées la caractérisent. En 1990, la GTA restylisée 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.

Prévoyant une chute des ventes surtout du modèle base, Renault entreprend alors la réalisation d'un nouveau modèle ! Alors que beaucoup d'experts misaient sur un arrêt total de la marque, Renault prend le contre-pied de tous en lançant le projet A 610. La voiture n'est pas un nouveau produit, mais plutôt une remise à niveau de la V6 GT pour enfin pouvoir rivaliser avec la concurrence. C'est alors que rentre dans le projet le BEREX (Bureau d'Études et de Recherches Exploratoires), un bureau qui jusqu'à présent travaillait sur des projets comme la Renault 5 Turbo 1 & 2). On trouve à la tête de ce bureau, Serge Serpaggi qui finira par faire aboutir l'idée, animé de la passion qu'il a pour la marque de Dieppe.

Après une courte interruption dans les modèles précédents, la désignation de type A610 a de nouveau suivi l'ancienne tradition des désignations de type chez Alpine.
L'A610 est visuellement très similaire aux modèles précédents construits à partir de 1984 et peut être considéré comme une évolution de la version américaine de 1987. Mais techniquement parlant, il s'agissait d'un véhicule complètement nouveau. L'avant du véhicule a été rehaussé de phares antibrouillards et escamotables. Le moteur était un V6 turbocompressé de 3,0 litres en aluminium (lié au moteur PRV) produisant 184 kW (250 ch). Cela signifiait que la voiture atteignait une vitesse d'environ 265 km/h et accélérait de 0 à 100 km/h en 5,7 s. Désormais, la climatisation et l'ABS sont de série.
Esthétiquement, l'A 610 est proche d'une V6 GT, très proche même, pourtant tout est nouveau dans la 610. La carrosserie est retouchée au niveau de la partie avant, la calandre, des ailes arrière disposant de prises d'air pour un meilleur refroidissement, bien sûr, le tracé de la V6 GT est conservé, mais Serpaggi a travaillé sur toutes les pièces et c'est une nouvelle auto qui apparaît alors. Elle dispose d'un châssis poutre (si cher à Rédélé) sur lequel vient se greffer une carrosserie en fibre de verre pour gagner du poids. L'intérieur est modifié, tout en conservant le caractère de celui de la V6 GT, tandis que les suspensions et la liaison au sol sont nouvelles afin de permettre de faire passer la nouvelle puissance… La cylindrée du V6 est portée à 3 litres et la puissance grimpe à 250 chevaux.

«L'Alpine A610 est, dès sa sortie, une des sportives les plus performantes du monde.»

La tenue de cap à haute vitesse a été améliorée, le confort a progressé et le silence de fonctionnement tend vers celui d'une berline haut de gamme, avec un niveau d'équipement révélateur de ce changement de philosophie : ABS, air conditionné, direction assistée, autoradio avec commande au volant... jamais une Alpine n'avait offert autant d'équipements.
Avec cette auto, l'image d'Alpine rebondit et la dernière création de Dieppe est capable de performances ahurissantes, 270 km/h en vitesse de pointe, bien mieux qu'une Porsche Turbo ! Si le logo Alpine est bien présent sur le capot, quand on soulève le moteur, on trouve en revanche le Losange Renault, normal, il s'agit d'un moteur Renault,

n'en déplaise aux passionnés de la marque (n'oublions pas que sans Renault, il y a fort à parier que la marque Alpine aurait disparu depuis fort longtemps…

«L'Alpine A610 est, dès sa sortie, une des sportives les plus performantes du monde.»

Même si c'est le cas de nos jours, raisons économiques obligent). Dès sa sortie, elle reçoit un accueil chaleureux de la part de la presse, qui encense ses performances et le retour d'Alpine au premier plan, mais un accueil plus que mitigé de la part des amateurs, qui vont la bouder précipitant sa chute. Sur la période de sa commercialisation, entre 1991 et 1995, seulement 816 exemplaires sortiront des chaînes de montage. Une absence de communication des qualités de la 610 est probablement à l'origine du déclin, ainsi qu'un désintéressement de Renault pour la marque qui lui avait apporté une renommée internationale sur le plan sportif. Pour tenter un dernier coup, Renault sort une série spéciale « Magny Cours », version limitée à 30 exemplaires, elle dispose d'un cuir noir, une teinte de carrosserie spécifique et rien d'autre ! L'idée de cette édition spéciale provenait de la victoire de Williams-Renault en Formule 1, avec Nigel Mansell puis Alain Prost, avec une peinture bleue Williams et des jantes spécifiques.
En 1994, la 610 hérite de jantes plus modernes, rien du côté mécanique. En avril 1995, la dernière Alpine A 610 sort des chaînes de montage de l'usine de Dieppe, fin d'Alpine, du moins des anciennes Alpine. De mauvaises ventes ont suivi et l'A610 a été abandonnée en 1995, ce qui en a fait la dernière Alpine à être produite jusqu'à ce que Renault relance la marque en 2017 avec la célèbre A110.

Col du Saint-Gothard, Suisse - 13 septembre 2019 : Voiture de sport rétro Alpine A110 sur la route interurbaine.

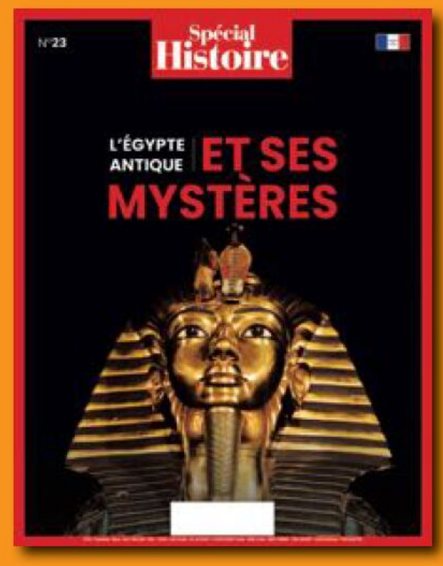
37
ALPINE
BL·58
CIBIE
IODE

DIEPPE, FRANCE - 29 MAI, 2022 : Alpine car modele A610 exposition Vintage and classic Cars.

Lamorlaye, France - 05 juillet 2020 : L'Alpine A110-1100, équipée d'un moteur de 1 108 cm3, a été produite de 1967 à 1970.

LE MEILLEUR DE LA PRESSE

Profitez de nos conditions d'abonnement à prix réduits



Groupe média indépendant fondé en 1984 à partir du magazine *Entreprendre*, et qui développe une gamme de magazines à forte affinité.

chez votre marchand de journaux ou sur groupe-entreprendre.shop

ÉCONOMIE
- ❒ Entreprendre — 10 n° 69 €

PASSION
- ❒ Spécial Chats — 8 n° 51 €
- ❒ Spécial chiens — 8 n° 51 €
- ❒ Spécial Animaux — 8 n° 80 €
- ❒ Pêche magazine — 8 n° 38 €
- ❒ France Patrimoine — 8 n° 127 €

AUTO
- ❒ L'essentiel de l'auto — 8 n° 44 €
- ❒ L'essentiel du Drone — 8 n° 125 €

CULTURE/INFORMATION
- ❒ Science Magazine — 8 n° 50 €
- ❒ Ovnis magazine — 8 n° 50 €
- ❒ Spécial Paranormal — 8 n° 54 €
- ❒ Question de Philo — 8 n° 63 €
- ❒ Spécial Histoire — 8 n° 80 €
- ❒ Album Histoire — 8 n° 96 €

FÉMININ SANTÉ PSYCHO
- ❒ Féminin Psycho — 8 n° 38 €
- ❒ Santé Revue — 8 n° 80 €
- ❒ Féminin Senior — 8 n° 38 €
- ❒ Santé revue seniors — 8 n° 51 €
- ❒ Féminin seniors santé — 8 n° 38 €
- ❒ Votre Beauté — 8 n° 83 €

PEOPLE
- ❒ Journal de France — 12 n° 57 €
- ❒ Intimité Dimanche — 8 n° 19 €
- ❒ Spécial Dernière — 8 n° 19 €
- ❒ Paris Confidences — 8 n° 19 €
- ❒ Enquêtes magazine — 8 n° 44 €
- ❒ Crimes magazine — 8 n° 13 €
- ❒ Spécial Police — 8 n° 18 €
- ❒ Histoires vérité — 8 n° 26 €
- ❒ Souvenirs souvenirs — 8 n° 37 €
- ❒ Numéro spécial — 8 n° 51 €
- ❒ Johnny magazine — 8 n° 51 €
- ❒ Reines & Rois — 8 n° 44 €
- ❒ Royauté — 8 n° 80 €

SPORT
- ❒ Le Foot (mensuel) — 12 n° 37 €
- ❒ Le Foot magazine — 8 n° 38 €
- ❒ Rugby magazine — 8 n° 42 €
- ❒ France Basket — 8 n° 44 €
- ❒ Le Sport (spécial) — 8 n° 44 €
- ❒ Auto sport magazine — 8 n° 108 €

MAISON & DÉCO-JARDIN
- ❒ Jardiner — 8 n° 31 €
- ❒ Info jardin — 8 n° 96 €
- ❒ Potager pratique — 8 n° 80 €

VIE PRATIQUE
- ❒ Stop Arnaques — 8 n° 31 €

Profitez de notre offre !

❒ **Oui,** je m'abonne au(x) magazine(s) suivant(s) :

Magazine 1 : .....€
Magazine 2 : .....€
Magazine 3 : .....€

Total de ma commande : .....€
Nom .....
Prénom ..... Date de naissance .....
Adresse .....
.....
Code postal ..... Ville.....
Courriel [_]

Ci-joint mon règlement à l'ordre de Groupe Entreprendre par :
- ❒ chèque bancaire ou postal
- ❒ carte bleue Visa

n° [_][_][_][_] [_][_][_][_] [_][_][_][_] [_][_][_][_]
Expire le [_][_] [_][_]
Important, je note les 3 derniers chiffres du numéro inscrit au dos de ma carte bancaire : [_][_][_]

Signature obligatoire :

(Entreprendre SA est coté en bourse sur Euronext Paris - code ALENR)

60 magazines à découvrir sur groupe-entreprendre.shop

Entreprendre SA

Bulletin d'abonnement ci-dessus à renvoyer accompagné de votre règlement à :

53, rue du Chemin Vert - CS 20056 - 92772 Boulogne Billancourt Cedex

20% à 40% d'économie sur le prix d'abonnement

Vous pouvez aussi nous renvoyer votre bulletin par courriel : serviceabonnement@groupe-entreprendre.fr (paiement par carte bancaire)

Tarifs France Métropolitaine, étranger et Dom-Tom + 2€ par revue servie

*** Photo non contractuelle dans la limite des stocks disponibles. Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Vous pouvez accéder aux informations vous concernant, les rectifier et vous opposer à la transmission éventuelle de vos coordonnées en cochant la case ci-contre ▫ ou en adressant un courrier libre à Groupe Entreprendre - 53, rue du Chemin vert - CS 20056 - 92772 Boulogne Billancourt Cedex.*

INVESTIR EN BOURSE

Entreprendre SA, groupe indépendant éditeur de plus de 60 magazines publiés en kiosques, est côté sur *Euronext Paris* (code ALENR). Participez à son développement.

Cet encart d'information est mis à disposition gratuitement au titre de l'article L. 541-10-18 du code de l'environnement. Cet encart est élaboré par CITEO.

Petit à petit, tout le monde fait son tri.

ON NE LÂCHE RIEN !

TRIONS SYSTÉMATIQUEMENT

TOUS LES EMBALLAGES ET PAPIERS SE TRIENT