



Ritorno alle Origini

Nell'occasione del trentennale dell'inizio della produzione della A310 allestita con il propulsore V6, un'associazione di fanatici del marchio Alpine ha organizzato, presso la storica sede produttiva di Dieppe, un raduno che ha richiamato appassionati da tutta Europa. Oltre mezzo migliaio le vetture arrivate nella cittadina francese, dove sono convenuti anche i migliori piloti che hanno corso con le vetture del marchio, da Freguelin a Jausaud.

DI EDV GIROLAMO BARRIS FOTOGRAFIE SERGIO DEL BONO

Mezza giornata di lavoro, un viaggio a Montlitchari per definire alcuni aspetti del Festival dei Motori del prossimo ottobre e poi di corsa in aeroporto a Bergamo con l'amico Sergio: destinazione Dieppe, nel nord della Francia. Per due fanatici di marchi francesi come noi, c'era un'opportunità da non perdere. Andare nella patria delle Alpine Renault, anzi, proprio a casa loro, a festeggiare il trentesimo compleanno della A310 V6. E già, sono ormai passati trent'anni da quando, messa in pensione la A110, Alpine Renault pensò di dotare la A310 del propulsore "Prv". Per l'occasione, è stato organizzato un raduno-evento il cui successo è andato probabilmente ben oltre le aspettative dei promotori della Association des Anciens d'Alpines.

Seicento auto verso Dieppe

Nella cittadina francese, tra il 20 ed il 22 giugno, sono arrivate da tutta Europa, circa seicento vetture in rappresentanza della storia produttiva del marchio, dalle prime A108 alle ultime A610 Turbo da 240 Cv. Ed era davvero unica, la visione di tutti questi colori e queste forme, incastonate nella cornice mattutina sul lungomare di Dieppe, in riva alla Manica. La dove sono sempre state prodotte le Alpine e tutte le Renault sportive. Dopo la giornata di venerdì, trascorsa con l'accoglienza dei primi partecipanti e varie iniziative "turistiche", il sabato mattina è stato organizzato un "rally", una manifestazione paragonabile alle nostre regolarità sport, di 150 km per far "scaricare" in libertà e sicurezza i cavalli delle Alpine. In alternativa, era possibile effettuare una visita guidata della mitica fab-

brica di Dieppe, dove vengono ancora prodotti i modelli più sportivi della gamma Renault, le Clio Sport da 200 Cv e le Mégane Sport da 220 Cv.

Tecnologia e manualità

La visita a quello storico stabilimento è stata davvero emozionante. Ovviamente i tempi sono cambiati, le vecchie attrezzature sono state sostituite e ora sono gestite da una moderna organizzazione. Nell'aria però si respira ancora quella dedizione di un tempo, anche per il fatto che una parte della lavorazione viene effettuata artigianalmente, conservando, almeno parzialmente, il fascino della manualità del prodotto artigianale, tipica delle vetture d'un tempo. Anche se ora qui vengono costruite le nuove Sport, passo dopo passo, dalla verniciatura fatta a mano su diversi parti-

Il raduno Alpine A310 V6

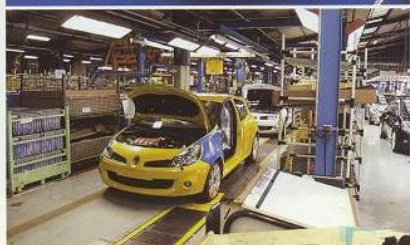
colari, al montaggio della meccanica per giungere alle finiture degli interni, il lavoro ha ancora il sapore della passione. È spettacolare come vengano seguite tutte le fasi dell'assemblaggio e soprattutto come, in questo weekend, gli addetti siano stati disposti a descrivere le loro attività e raccontare i trucchi del mestiere.

Bentornata a casa

I molti visitatori incuriositi hanno seguito un percorso prestabilito, sviluppato secondo il criterio dei processi di costruzione delle vetture. Al termine, era stato approntato una sorta di estemporaneo museo, un'esposizione da lustrarsi gli occhi in cui facevano bella mostra di sé tutte le vetture del marchio francese. Qui si sono ammirate le "stradali" Le Mans, A610 Turbo, A310 V6, A110, Clio V6 e Spider. Accanto a loro, gli originalissimi esemplari "corsa" della R5 Turbo di Ragnotti, la A442 di Jarier-Bell, oltre a due modelli delle moderne Clio Cup e Mégane Maxi. Inoltre è stato possibile ammirare la "Formula Renault" A366 e la 4Cv del 1951, capace di 130 km/h per 32 Cv e 748cc. Una sezione è stata dedicata alle Formula 1. È stata esposta la RS11 Turbo del 1979 di Jabouille - la stessa della sfida di Digione con Arnoux -, la Williams-Renault FW15 del 1993 di Prost, la Benetton Renault B197 del 1997 di Berger, la R202 del 2002 di Button e la F1 Renault di quest'anno. C'è stato spazio anche per un "pellegrinaggio" più che interessato per moltissimi collezionisti al "service" della Renault Sport, dove è stato possibile acquistare pezzi di ricambio al prezzo di costo. E per partecipare ad alcune esibizioni, al fianco di piloti collaudatori, che hanno fatto provare l'ebbrezza di salire sulle Twingo e le Espace facendo acrobazie su due ruote, oppure affrontare un piccolo tracciato con piloti esperti sulle Mégane Sport.

Incontro con i grandi

Da non perdere anche l'appuntamento del sabato pomeriggio, quando c'è stata l'opportunità di incontrare e dialogare con alcuni dei più importanti piloti del passato, molto disponibili a rilasciare autografi, a passare per foto che finiranno sicuramente tra le pagine più preziose di tanti album dei ricordi. C'erano il piacevolissimo Jean Pierre Jausaud, vincitore della 24 ore di Le Mans del 1978 e il divertente e disponibile (anche perché parlava italiano) Jean Claude Andruet. Ed altri nomi di prima grandezza che hanno partecipato anche ad un gran gala: Marcel Calleeaert, Guy Freguelin, Jean Ragnotti e Jean Luc Thierier.



Nell'altra pagina, dall'alto, vecchie e nuove belve costruite a Dieppe, posano all'interno della "loro" fabbrica. La A310 in allestimento Gruppo 5 si lancia Calberson con cui Freguelin vinse il titolo francese. La "Poison Dieppois" in allestimento Le Mans. Le linee produttive convertite per la Clio RS. In questa pagina, sopra, nella distesa di A310 che si rifletteva nelle acque della Manica, spiccavano alcune vetture della produzione Alpine e le più muscolose ora di marchio Renault. Qui a lato, due immagini dell'esposizione allestita all'interno dello stabilimento, degli albori ai bolide di Formula 1.



I gendarmi e Le Mans

Esposizioni, incontri e filate si sono protratti anche nella giornata di domenica. Da ricordare lo stand allestito sempre in riva al "Mar de Dieppe", dove è stata presentata tutta la storia della A310 con gli esemplari più significativi: dalla 1.600 alla 2.700 stradali, dalla Gruppo 4 "Calberson" con cui Freguelin ha vinto il campionato di Francia alla A310 "BUT" guidata da Jean Pierre Beloise e preparata per Le Mans dalla Politecnic (la stessa della Matra), dalla A310 "Citane" guidata da Ragnotti alle A310 V6 della Gendarmerie. E sì, perché la polizia francese ha avuto in dotazione le Alpine, un po' come ora la nostra polizia si gode la Gallardo!

Spirito e corse

Alla fine della due giorni, la soddisfazione è stata tantissima. Le emozioni si sono succedute in rapida successione. Difficile esprimere tutte le sensazioni e la felicità di essere potuti entrare nella "fabbrica" dove il sogno di una persona ha potuto materializzarsi. Negli Anni '50 e '60, diverse piccole realtà, grazie all'ingegno di visionari come Carlo Abarth, Guy Ligier, Jean Redèle o Virgilio Conrero, tanto per citarne alcuni, sono state la base sportiva che ha catalizzato l'interesse di grandi Case automobilistiche. In quegli anni, lo spirito e la passione accomunavano, senza saperlo, persone lontane, diverse. Eppure la voglia di riuscire e di realizzare un sogno ci ha lasciato qualche segno tangibile, vetture che oggi possiamo ancora ammirare. Purtroppo gli Anni '80 hanno rappresentato la fine di molte di queste iniziative, soprattutto perché i costi di gestione erano diventati eccessivi e gestibili solo da grandi aziende. Naturalmente, meno sensibili a questo genere di aspetti emozionali. Peccato, perché forse è stato proprio allora che ha iniziato a svanire qualche passione che sempre con maggiore difficoltà si ritrova oggi, in quello stesso ambiente agonistico sportivo.

Breve storia della "spigolosa"

Nata nel 1972, la A310 è da sempre considerata un gradino inferiore alla A110, sicuramente meno bella, meno maneggevole e meno vincente, in realtà la A310 è stata lo spunto per la costruzione delle Granturismo Alpine degli Anni '80, il cui canto del cigno è la A610 Turbo. Dopo cinque anni di commercializzazione del solo motore 4 cilindri in linea di 1.605 cc, capace di 125 Cv, Alpine Renault decise di rilanciare la vettura e la propose con il propulsore identificato con l'acronimo di "Peugeot, Renault e Volvo" e già installato su Peugeot 504 Coupé, Renault 30 e Volvo 26x. Il primo "Prv" fu un propulsore di 2.664 cc che crebbe a 2.849 cc. Con l'avvento del turbo, la cilindrata venne poi ridotta a 2,5 litri. È stato un propulsore molto longevo, tant'è che una delle sue ultime applicazioni lo vede, a cavallo tra la fine degli

Anni '90 e l'inizio del '90, sulla particolarissima Venturi. Le caratteristiche di questo 6 cilindri a V di 90°, parlando del 2.664 cc, erano quelle di un motore elastico e molto progressivo sin dai giri bassi, in grado di erogare 150 Cv nella versione stradale della A310, ma di salire fino a 245 nella versione corsa Gruppo 4 (la G4 con il 2.849 cc arrivava a 290 Cv). Fin dall'inizio degli Anni '70, le Case automobilistiche avevano ormai capito l'importanza delle corse come banco di prova per nuovi prodotti e come ribalta per crearsi un'immagine dinamica e vincente. Non fece eccezione la A310 V6, anche se il suo impiego "ufficiale" nei rally fu limitato sostanzialmente alla versione Gruppo 5 che poteva correre solo in Francia, dove vinse il campionato del 1977 con la livrea "Calberson" e Guy Freguelin alla guida. La si vide anche nelle gare di durata, con la "Poison Dieppois" allestita per Le Mans.