



## IL SOGNO di Jean Redelè

**Figlio del concessionario Renault di Dieppe, il creatore del marchio Alpine ha cominciato la sua fantastica cavalcata nel mondo motorsport con la creazione nel 1954 del prototipo The Marquis. Poi, nel 1978, dopo l'ideazione di tante vetture entrate nella leggenda dell'automobilismo, il passaggio della proprietà alla Casa della Losanga.**

**G**li artigiani hanno fatto la storia del motorsport. È sempre stato così, dalle origini nel diciannovesimo secolo fino ai giorni nostri. In oltre centocinquanta anni di storia automobilistica sportiva sono stati numerosi coloro che possono essere considerati dei maestri. Ferrari è sicuramente il genio più importante, ma oltre a lui tantissimi altri marchi hanno indicato la strada o lasciato il segno nelle diverse discipline motoristiche. Basti pensare alle inglesi Cooper e

Lotus, alle francesi Alpine e Matra, all'italiana Abarth. Purtroppo l'unica cosa che attualmente accomuna questi simboli è o l'essere scomparsi o l'essere diventati un marchio di qualche "colosso automobilistico". Così è stato anche per Alpine, che dal 1978 è ufficialmente un brand di Renault.

**QUI COMINCIA L'AVVENTURA**  
Il legame tra Alpine e Renault nasce però già dal momento in cui, correva l'anno 1955, Jean Redelè decide di diventare egli stesso un piccolo artigiano costruttore. Redelè, fortuna

sua, è infatti il figlio del concessionario Renault di Dieppe, e in virtù di ciò ha a disposizione il materiale necessario per realizzare il suo sogno. Da tempo Jean corre con le vetture francesi 4CV e nel 1954 realizza per il mercato americano la sua prima auto - The Marquis -, che sebbene non abbia un seguito commerciale gli apre le porte per la costruzione del suo futuro atelier. Nel 1955 Redelè fonda la sua società e da quel momento i successi arrivano in continuazione. Il nome Alpine deriva dalle massacranti gare sulle Alpi a cui Jean partecipa e



di EDY CIPOLAT BARES fotografie EDY CIPOLAT BARES e SERGIO DEL BONO

**LA NASCITA DI UN MITO**  
Sopra il titolo un intenso e sorridente primo piano di Jean Redelè, il fondatore della Alpine. In questa immagine la A106, la prima vettura del marchio con la freccia.

ben rappresenta la dinamicità dei suoi prodotti, che sono leggeri per essere veloci nelle salite e maneggevoli per affrontare il susseguirsi delle curve. Nasce così l'Alpine A106 Coach, la prima vettura del marchio con la Freccia: ne verranno costruite 251 e consentiranno a Redelè di far conoscere al grande pubblico le sue auto. Le linee della A106 sono però ancora tipiche degli anni Cinquanta e ben presto l'auto diventa infatti obsoleta. Nel 1960 nasce così l'A108, che prodotta in 236 esemplari ha una linea decisamente più moderna ma non

ancora accattivante quanto la successiva, la fortunata e splendida A110.

**UN PASSAGGIO IMPORTANTE**  
Prima di parlare della A110 è però necessario fare un piccolo excursus. In Francia, dagli anni Trenta l'atelier Chappe et Gessalin realizza carrozzerie per diversi artigiani. E dagli anni Cinquanta diventa leader nella costruzione delle scocche in vetroresina. È per questo motivo che Jean Redelè si rivolge proprio a Chappe et Gessalin per farsi costruire delle scocche leggere e facilmente riparabili in gara. La

crescita costante del marchio di Dieppe crea però il "problema" della necessaria industrializzazione. I numerosi prodotti si fanno infatti importanti e a questo punto Redelè decide di realizzare in proprio il reparto carrozzeria. Da parte sua la Chappe et Gessalin realizza un accordo con la Simca da cui nascerà la bellissima Simca CG.

**DALLA A110 ALLA A310**  
All'inizio degli anni Sessanta l'Alpine è ormai una realtà concreta e dal 1962 la A110 è la sua vettura di punta. Dal suo telaio nascono le serie aerodina-





niche M63, M64, M65 e successivamente A210 e A220. Nel frattempo la meccanica della A110 viene sviluppata e dall'originale motore da 956 cc della Gordini R8 si arriva ai 1.647 cc e quindi ai 1.800 cc della Gruppo 4. Le vittorie ottenute dai campioni che guidano l'Alpine A110 diventano davvero molte. Nel 1971, dopo nove anni di A110, viene presentata la A310, vettura che ha la stessa meccanica della sua genitrice. In Alpine è un momento importante, dato che rappresenta il passaggio dal concetto di berlina al mondo delle GT. La A310 si dimostra

però poco prestazionale e così non molto tempo dopo sulla vettura viene montato il propulsore PRV 6 cilindri di origine Peugeot, Renault e Volvo. Si tratta di un motore "ambizioso", sviluppato per diventare un 8 cilindri a V di 90°, ma purtroppo costretto a rimanere un 6 cilindri a causa dell'austerità dei primi anni Settanta. Nelle mani di Guy Frequelin l'Alpine A310 V6 nella livrea Calberson sarà comunque in grado di vincere a mani basse il campionato francese rally del 1977 e di infastidire persino la Lancia Stratos, la leggendaria bete a gagner.

#### ALPINE-RENAULT, ALTRI SUCCESSI

Nel 1978 Renault divenuta proprietaria del marchio Alpine e proprio in quell'anno decide di sospendere il precedente progetto rallystico per concentrarsi sulle gare in pista, per le quali aveva già iniziato a sviluppare i motori turbo. La vittoria ottenuta con l'Alpine A442 alla 24 Ore di Le Mans del 1978 e il successo conquistato con la Renault RS10 nel GP F1 di Digione del 1979 confermano che la scelta dei vertici Renault era corretta. Renault non ha però abbandonato i rally, visto che decide di promuovere il proprio



#### VEETTURE LEGGENDARIE

In questa immagine la A310 stradale, l'ultimo modello prodotta dalla Alpine. A sinistra la A110, la vettura più iconica del marchio transalpino, nella livrea Gendarmerie.

marchio in questa disciplina elaborando il progetto 822. Grazie a ciò la piccola Renault 5 prima acquisisce il turbo e successivamente l'omologazione in Gruppo B. Un piccolo mostro nato a Dieppe, dove comunque prosegue la produzione della A310 V6. Dopo la costruzione di 11.686 esemplari di A310 V6, dal 1985 viene messa in vendita la A310 V6 GT nelle versioni aspirata e turbo. Il motore è sempre il PRV, portato a 2.849 cc per l'aspirato e ridotto a 2.458 cc per l'alimentazione turbo. Il design della vettura, decisamente più moderno,

verrà aggiornato sulla serie speciale Le Mans e reso ancor più elaborato sull'ultima realizzazione marchiata Alpine: la A610, supercar turbo in grado di impensierire i possessori della contemporanea Ferrari F355.

#### SI CHIUDE UNA PORTA...

Nel 1995, dopo 26.591 unità prodotte, il marchio Alpine viene relegato in soffitta. A Dieppe, dove si continua a produrre la Renault Spider e le versioni più spinte della Clio e della Mégane, non si respira più quell'aria miracolosa che derivava dal marchio

Alpine... Nel 2012, in occasione dei primi cinquanta anni della A110, Renault ha presentato la A110-50, una dream car che sebbene abbia dimensioni ben più importanti ricorda la progenitrice. Questo 2015 rappresenta un anno importante per il marchio creato da Redelè. C'è stato il ritorno a Le Mans con la A450B e, soprattutto, è stata presentata la A60 Celebration, la nuova vettura che dal prossimo anno avrà il compito di rinverdire i fasti d'un tempo, riportando, si spera, il marchio Alpine a rivestire un ruolo importante nelle competizioni...