

COMMUNIQUE

PRÉSENTÉ

LEA
PRÉ
REA

Dossier de Presse Alpine Genève 2018**Sommaire**

Introduction - Alpine dévoile trois nouvelles versions	3
Les versions Pure et Légende étoffent la gamme A110	4
L'A110 GT4 ouvre un nouveau chapitre de l'histoire d'Alpine en compétition	6
Annexes	8
A110 : informations techniques - design	8
Retour sur l'histoire d'Alpine	10
Alpine et la compétition automobile	12

Pour plus d'informations :

Gilles Gautherot
General Manager Communications
gilles.gautherot@alpinecars.com

Sites internet :
alpinecars.com/en/media/
media.renault.com

Retrouvez-nous sur Twitter :
[@Alpine_cars](https://twitter.com/Alpine_cars) [@Alpine_carsUK](https://twitter.com/Alpine_carsUK)

Retrouvez-nous sur Facebook :
facebook.com/alpinesportscars

Photos :
Instagram : [alpine_cars](https://www.instagram.com/alpine_cars)
Pinterest : [Alpine Cars](https://www.pinterest.com/Alpine_Cars)

Introduction - Alpine dévoile trois nouvelles versions

- **Deux nouvelles versions de l'A110 pour la route et une nouvelle A110 pour les circuits**
- **Pure et Légende : deux versions de série à la personnalité bien distincte**
- **De nouveaux choix de coloris et de jantes**
- **Une GT4 de compétition mise au point par Signatech**

Genève, mars 2018 – Après l'accueil enthousiaste réservé à l'A110 Première Édition, Alpine annonce trois nouvelles versions de son coupé sport léger. Les versions A110 Pure et A110 Légende sont deux versions de série qui élargissent la gamme A110, tandis que l'A110 GT4, voiture de compétition par excellence et mise au point par Signatech, entend écrire le prochain chapitre de l'histoire d'Alpine en sport automobile.

Partageant les caractéristiques techniques de l'A110 Première Édition – édition limitée dont les 1 955 exemplaires se sont vendus en seulement cinq jours –, l'A110 Pure et l'A110 Légende ont deux personnalités bien distinctes. La version Pure, qui s'adresse davantage aux puristes, est la version la plus fidèle à la mythique Berlinette qui remporta le rallye de Monte-Carlo en 1973. La version Légende affiche quant à elle le caractère d'une GT et se distingue par un choix d'assises grand confort avec des sièges réglables à six voies, une sellerie en cuir noir ou marron et un niveau d'équipement plus élevé.

Ces deux versions de série s'appuient sur le châssis aluminium de la Première Édition, léger et d'une exceptionnelle rigidité, conférant à l'A110 toute son agilité et son plaisir de conduire. Monté en position centrale arrière, le moteur quatre cylindres 1,8 litre turbo d'une puissance de 252 ch délivre des performances remarquables. La suspension à double triangulation assure quant à elle l'équilibre dynamique du véhicule et sa vivacité, telle une authentique Alpine.

Ces deux versions s'accompagnent de trois nouvelles couleurs de carrosserie – Blanc Irisé, Bleu Aysse et Gris Tonnerre – et de quatre nouveaux dessins de jantes.

Pour sa part, la nouvelle GT4 développée par Signatech, partenaire d'Alpine en compétition, est l'expression la plus poussée de l'agilité et des qualités sportives de l'A110. Aux côtés de l'A110 Cup, c'est désormais la seconde version de compétition du modèle. Forte d'une puissance et d'un appui aérodynamique supérieurs à ceux de la Cup, la GT4 concrétisera le retour d'Alpine sur circuit, où s'affronteront les marques les plus prestigieuses.

Quelques exemplaires de l'A110 GT4 participeront à diverses courses européennes au second semestre 2018, avant qu'elle ne passe au stade de la production en vue de la saison 2019. Toutes les A110 GT4 seront engagées par des écuries privées mais bénéficieront de l'assistance usine de Signatech. Proposition originale, il sera possible d'upgrader l'A110 Cup en GT4 grâce à un kit spécifique de pièces.

Les versions Pure et Légende étoffent la gamme A110

- **Pure, l'A110 dédiée aux puristes**
- **Légende, une A110 plus raffinée et utilisable au quotidien**
- **Des caractéristiques techniques identiques à celles de la Première Édition**
- **Nouveaux choix de couleurs de carrosserie, sièges Confort et jantes**

Lancée fin 2017 et aussitôt écoulee, l'A110 Première Édition est le premier modèle sorti par Alpine depuis plus de deux décennies. Avec la présentation des versions de série, la renaissance de la marque se poursuit à un rythme soutenu.

Avec leurs deux personnalités affirmées, les versions Pure et Légende élargissent l'offre du coupé sport A110. Toutes deux partagent la structure aluminium légère, le moteur turbo et les réglages de suspension de la Première Édition, dans le strict respect des principes fondamentaux d'Alpine : agilité absolue, performances de haut niveau et précision de conduite. Si l'A110 Pure est plutôt prédestinée à s'exprimer sur les routes sinueuses de montagne, l'A110 Légende affiche le caractère d'une GT pour un plus grand confort au quotidien.

Davantage axée sur la conduite, la version Pure est la plus proche de l'A110 Première Édition. Elle rappelle aussi les anciens modèles Alpine qui raflèrent de nombreuses victoires sur les circuits et en rallyes au cours des années 1960 et 1970. Privilégiant une connexion pilote/machine directe, l'A110 Pure privilégie une approche plus minimaliste. Légère, elle est équipée de sièges baquets Sabelt de 13,1kg - identiques à ceux de la Première Édition - et de jantes alliage 17 pouces. Résultat, le poids de l'A110 Pure passe sous la barre des 1100kg.

Dans l'habitacle, la sellerie cuir-microfibre et l'habillage en fibre de carbone mat soulignent son caractère sportif. Comme toutes les versions de l'A110 destinées à une utilisation sur route, l'A110 Pure est équipée d'un sélecteur de modes de conduite qui propose trois choix : Normal, Sport et Race. L'équipement comprend également la climatisation, un système de navigation par satellite, la réplique smartphone d'Alpine mySPIN ainsi qu'un éclairage avant et arrière à LED, preuve que la facilité d'usage n'a pas été délaissée au profit du seul plaisir de conduire.

Sont proposés en option des freins Brembo plus puissants, un échappement sport actif et des jantes 18" avec deux designs différents. Enfin, dans l'optique d'une utilisation quotidienne, il est possible de choisir des sièges Confort réglables 6 voies – d'un très bon soutien mais toujours légers –, deux systèmes audio Focal et des aides au stationnement avant et arrière avec caméra de recul.

Affichant le caractère d'une GT, l'A110 Légende est la version plus sophistiquée et raffinée de l'A110. Elle se distingue par un choix d'assises grand confort avec des sièges réglables à six voies, une sellerie en cuir noir ou marron et un système audio Focal. L'habitacle en fibre carbone satiné et les jantes alliage 18 pouces subliment la personnalité raffinée de la version Légende. Quant aux capteurs de stationnement avec caméra de recul, ils procurent à l'A110 Légende maniabilité et simplicité d'utilisation au quotidien. Des jantes bicolores « Légende » spécifiques rendent hommage au motif originel de l'A110 Berlinette 1600S. Deux autres jantes 18" sont également disponibles en option.

À l'instar de l'A110 Pure, l'A110 Légende est équipée de la climatisation, d'un système de navigation par satellite, la réplique smartphone d'Alpine mySPIN ainsi que d'un éclairage avant et arrière à LED.

L'équipement de l'A110 Légende peut être complété d'un système audio Focal Premium, qui vient agrémenter les deux haut-parleurs et les deux tweeters d'un caisson de basses, ou encore d'un échappement sport actif et de sièges chauffants.

Avec l'arrivée de ces versions, Alpine annonce trois nouvelles couleurs de carrosserie en option : Blanc Irisé, Bleu Alysse et Gris Tonnerre. La palette se complète du Bleu Alpine et du Noir Profond apparus avec la Première Édition.

Toutes les versions de l'A110 sont couvertes par la garantie constructeur de 3 ans/100 000 km, extensible à quatre ou cinq ans. Des forfaits d'entretien et un large choix de solutions de financement sont également proposés.

« Avec le lancement des versions Pure et Légende, il existe maintenant une A110 pour tous les goûts, » commente Michael van der Sande, Directeur Général Alpine. « La Pure se positionne au cœur des fondamentaux d'Alpine : agilité, vivacité et plaisir de conduite. »

« La Légende est une version qui nous ouvre de nouveaux territoires. Dans la mesure où ses caractéristiques techniques sont identiques à celles de l'A110 Pure, elle est également très agréable à conduire. Mais avec ses sièges Confort et un niveau d'équipement supérieur, elle s'adresse sans conteste aux automobilistes qui comptent l'utiliser au quotidien ou sur de longs trajets. »

« Ces deux versions Pure et Légende donnent à la renaissance d'Alpine une dimension nouvelle. »

Antony Villain, directeur du design Alpine, explique : « Avec l'arrivée des versions Pure et Légende, nous avons élargi l'empreinte et l'attractivité de l'A110. Chacune relève d'une philosophie distincte : la Pure cible les amateurs de sensations, très exigeants en matière d'expérience de conduite, tandis que la Légende mise davantage sur le style et le raffinement. »

« Les sièges baquets Sabelt de l'A110 Pure, son habillage intérieur en fibre de carbone mat et ses jantes 17" expriment toute sa sportivité. C'est la version la plus dépouillée de l'A110. Dans l'A110 Légende en revanche, les clins d'œil historiques – notamment le cuir brun et les jantes 18" « Légende » inspirées de l'A110 Berlinette 1600S originelle – révèlent son caractère plus raffiné. »

Prix indicatif de la version Pure : à partir de 54 700 € // 61 000 CHF

Prix indicatif de la version Légende : à partir de 58 500 € // 65 500 CHF

L'A110 GT4 ouvre un nouveau chapitre de l'histoire d'Alpine en compétition

- **Conception, fabrication et commercialisation assurées par Signatech, acteur majeur de la compétition automobile depuis des décennies**
- **Retour d'Alpine à la compétition aux côtés d'autres marques, dans une catégorie réservée aux véhicules de série**
- **Possibilité d'upgrader l'A110 Cup en GT4 grâce à un kit spécifique**

Dès sa création en 1955, Alpine a couru au plus haut niveau du sport automobile international afin de démontrer les performances et l'endurance de ses voitures. Ses plus beaux succès restent la victoire au classement général des 24 Heures du Mans 1978 et le titre par équipe au Championnat du Monde des Rallyes FIA 1973. Aujourd'hui, la marque continue de participer au WEC en catégorie LMP2, qu'elle a d'ailleurs remportée en 2016, tandis que l'Alpine Europa Cup permet aux amateurs de se mesurer entre eux, au volant d'A110 Cup spécialement préparées.

La nouvelle A110 GT4 permettra à Alpine de retrouver sur circuit les marques les plus prestigieuses, au sein d'une catégorie réservée aux véhicules de série. Si elle reprend à son compte les caractéristiques de l'A110 Cup, la GT4 ajoute plus de puissance et un appui aérodynamique renforcé qui en font la version la plus radicale de l'A110.

Mise au point, construite et commercialisée par Signatech, partenaire qui gère à la fois le programme d'Alpine en WEC et l'Alpine Europa Cup, la GT4 est basée sur l'A110 dont elle partage le châssis aluminium et les suspensions à double triangulation. Des modifications propres à la compétition ont été appliquées à la GT4 : ressorts et amortisseurs, freins Brembo de compétition, pneumatiques de course, un splitter avant et un aileron arrière destinés à renforcer l'appui, une boîte de vitesses séquentielle compétition et diverses améliorations du moteur. Jamais encore l'A110 n'aura été aussi performante sur circuit. Un arceau de sécurité, un extincteur et un siège baquet avec harnais complètent la panoplie.

Dotée de la climatisation, l'A110 GT4 conserve le 4 cylindres turbo 1,8 litre de la voiture de série, moyennant un surcroît substantiel de puissance.

Le modèle s'adresse à des écuries privées qui recevront une aide technique de Signatech. Il effectuera ses débuts sur certaines épreuves au second semestre 2018, avant d'entrer en production en vue de la saison 2019.

En exclusivité, Signatech proposera aux propriétaires de l'A110 Cup de l'upgrader en GT4 à l'aide d'un kit de pièces, ce qui leur permettra de participer à une saison de l'Alpine Europa Cup, puis de passer à la catégorie GT4 l'année suivante sans changer de voiture.

La GT4 de circuit étant basée sur l'A110 de route, elle bénéficie des qualités inhérentes au modèle. Sa compacité et sa légèreté sont des atouts essentiels sur circuit, de même que le moteur central arrière et la répartition optimale des masses. Grâce à des pneus très légers et à un rapport poids/puissance de 3,2 kg/ch, l'extrême limite autorisée par la réglementation GT4, l'A110 est particulièrement adaptée à cette catégorie.

Éligible à la SRO European GT4, aux Creventic 24H Series et à bon nombre d'épreuves individuelles, telles les 24 Heures de Spa, l'A110 GT4 sera présente sur les plus célèbres circuits du monde.

Son lancement marque pour Alpine une nouvelle étape. Les amateurs de conduite pourront avoir un avant-goût des talents de l'A110 sur route, avant d'aborder les circuits lors des journées de roulage officielles Alpine. Ils pourront ensuite se mesurer à d'autres au sein de l'Alpine Europa Cup, avant de passer un jour à l'échelon supérieur avec l'A110 GT4.

« Alpine s'est forgée un nom en se mesurant à d'autres constructeurs et la nouvelle A110 GT4 de Signatech marque notre retour dans l'arène, » explique le Directeur Général d'Alpine Michael van der Sande. « Je sais que la voiture sera compétitive. Notre ambition c'est qu'elle remporte des courses et des championnats. »

« Maintenant, les pilotes amateurs peuvent participer à l'Alpine Europa Cup dans une ambiance amicale et détendue, avant de modifier leur voiture pour s'attaquer à la série GT4 où la concurrence est plus rude. »

Philippe Sinault, Team Principal de l'écurie Signatech, ajoute pour sa part : « Depuis 1990, Signatech s'est engagée dans différents championnats automobiles internationaux de monoplaces et d'endurance, avec de superbes succès. Cette grande expérience et ces acquis nous ont permis de développer l'A110 GT4 et d'en faire une voiture de compétition extrêmement compétitive. »

« Depuis que nous sommes partenaires d'Alpine en Championnat du Monde d'Endurance FIA, nous avons gagné des courses sur trois continents. En 2016, nous avons remporté la catégorie LMP2 aux 24 Heures du Mans et le championnat la même année. Nous espérons bien connaître un égal succès avec Alpine en catégorie GT4. »

Annexes

A110 : informations techniques - design

- **Structure légère en aluminium**
- **Suspensions à double triangulation**
- **Moteur central arrière turbocompressé de 252 ch**
- **Nouvelle A110 : un design inspiré des Alpine mythiques**

Conçue pour le plaisir de conduite

Légère, agile et agréable à conduire, l'A110 est avant tout une authentique Alpine. Conçue à partir d'une feuille blanche, elle est étudiée pour offrir des sensations et donner envie de conduire quelle que soit l'allure, en faisant la part belle au plaisir plutôt qu'aux chronos ou à l'accélération. Pour autant, elle ne renonce en rien au confort en usage quotidien et sait faire apprécier ses spécificités indépendamment du niveau ou de l'expérience du conducteur.

Grâce à la structure légère, au centre de gravité bas et à la répartition optimale des masses, le conducteur fait corps avec la machine. Le châssis et la carrosserie en aluminium conditionnent l'agilité et l'équilibre de l'A110. Collée et rivetée pour gagner encore en poids, la caisse compacte en aluminium offre un rapport optimal entre rigidité, poids et qualité de fabrication. De fait, avec 1 080 kg seulement (véhicule en ordre de marche), l'A110 occupe une niche à part sur le segment des coupés sportifs, en proposant un plaisir de pilotage rare.

Outre sa légèreté, l'A110 doit aussi son agilité aux suspensions à double triangulation avant et arrière. Alors que la plupart des sportives premium font appel à de simples suspensions à jambe de force, les ingénieurs d'Alpine ont retenu cette configuration pour ses multiples avantages sur le confort et la tenue de route.

La répartition avant/arrière des masses à 44/56 - idéale pour un coupé sportif à moteur central arrière – est favorisée par la position du réservoir d'essence, juste derrière l'essieu avant. Autrement dit, l'A110 est une voiture parfaitement équilibrée en virage et qui donne constamment au conducteur la sensation de ne faire qu'un avec elle. Dotée de suspensions très souples et d'un ensemble d'aides à la conduite, dont l'ABS, l'antipatinage et le contrôle de stabilité, elle reste parfaitement réactive en toutes circonstances, sûre et confortable au quotidien.

Le coffre avant de 100 litres est suffisamment généreux pour accueillir deux valises cabine, tandis que le coffre arrière de 96 litres permet de ranger deux casques et un sac de week-end.

Signés Brembo, équipementier reconnu en système de freinage, les disques de frein de 320 mm de l'A110, dotés à l'avant d'étriers en aluminium à quatre pistons, assurent un freinage puissant et précis. Pour sa part, le système de contrôle de stabilité comporte un mode intermédiaire Sport, ainsi qu'un mode Race qui tolère un peu plus de dérive avant d'intervenir, pour une conduite plus sportive mais toujours sécurisée. Sur circuit, il est possible de désactiver complètement l'ESP, quel que soit le mode de conduite sélectionné.

Les trois modes de conduite sont Normal, Sport et Race. Le passage de l'un à l'autre modifie des paramètres tels que la réponse de l'accélérateur, l'assistance de la direction, la vitesse de passage des rapports, et l'intervention du contrôle de stabilité, ainsi que la sonorité de l'échappement, si l'échappement sport actif disponible en option est monté, afin d'offrir un pilotage plus incisif et plus fort en émotions. Au tableau de bord, l'affichage digital de l'écran TFT 10 pouces change également en fonction du mode de conduite, en donnant la priorité au compte-tours, à l'affichage du rapport engagé et à l'indicateur de passage des rapports dans les modes Sport et Race.

Le moteur 1,8l 4 cylindres turbo à injection directe développe une puissance maximale de 252 ch à 6 000 tr/min, pour un couple de 320 Nm dès 2 000 tr/min. Réactif et puissant, le moteur fait appel, pour transmettre sa puissance aux roues arrière, à une transmission Getrag à double embrayage humide sept rapports, étagés spécifiquement par Alpine. La boîte de vitesses offre des passages de rapports rapides et propose un mode manuel – permettant au conducteur de changer de rapport à l'aide de palettes en aluminium – et un mode entièrement automatique. Un différentiel électronique agissant sur le freinage des roues procure quant à lui un couple de traction exceptionnel, y compris sur revêtement glissant.

Son excellent rapport poids/puissance (4.3 kg/cheval), auquel vient s'ajouter une fonction launch control, permet à l'A110 de passer de 0 à 100 km/h en 4,5 secondes. Sa vitesse de pointe est limitée électroniquement à 250 km/h. Grâce à sa structure allégée, elle affiche en outre une excellente efficacité énergétique (avec une consommation mixte de 6,2 l/100 km) combinée à de faibles émissions de CO₂ (141 g/km).

Dotée d'un fond plat et d'un diffuseur arrière fonctionnel, la voiture présente une aérodynamique extrêmement soignée qui la dispense de tout aileron arrière, ce qui confère à l'A110 une silhouette élégante et intemporelle. Des prises d'air situées dans le bouclier avant créent par ailleurs des rideaux d'air, améliorant l'écoulement de celui-ci autour des passages de roue et réduisant la traînée.

Un design élégant et intemporel

Inspirée de la mythique Berlinette, le modèle emblématique d'Alpine, l'A110 crée une continuité entre le passé et l'avenir de la marque. Sous la direction d'Antony Villain, les designers ont entrepris d'insuffler l'esprit Alpine à la nouvelle voiture tout en créant une esthétique capable de résister à l'épreuve du temps.

Les deux phares additionnels à l'avant, les flancs creusés, le capot nervuré et la lunette arrière galbée sont manifestement empruntés à la Berlinette A110, tandis que les feux de jour LED et les feux arrière LED en forme de X avec clignotants dynamiques expriment modernité et performance. Quant à la ligne gracieuse qui court de l'avant à l'arrière de la voiture, elle est la signature esthétique d'Alpine. Avec très peu de contraintes à respecter et un cahier des charges ouvert, les designers ont su donner à l'A110 une silhouette fluide et élégante immédiatement reconnaissable comme membre de la famille Alpine.

Cette silhouette fine et épurée est le fruit d'une collaboration étroite avec l'équipe d'ingénieurs d'Alpine. Dotée d'un fond plat intégral et d'un diffuseur arrière, la voiture peut se passer d'aileron arrière. De plus, malgré des dimensions extérieures très compactes qui contribuent à l'agilité de la voiture, l'habitacle est suffisamment spacieux pour permettre aux conducteurs de grande taille d'être confortablement assis, même équipés d'un casque.

L'accès à l'habitacle est parmi les plus faciles dans le segment des voitures de sport grâce à un seuil étroit et bas, tandis que l'intérieur fait écho à la structure allégée de l'A110. La console centrale flottante et les supports de siège apparents lui confèrent praticité et légèreté.

Retour sur l'histoire d'Alpine

- **1955 création de la société par Jean Rédélé**
- **1962 lancement de la Berlinette, la version originale de l'A110**
- **1969 construction de l'usine de Dieppe**
- **1973 rachat d'Alpine par le Groupe Renault**

Alpine doit son existence à un homme : Jean Rédélé. Né en 1922 à Dieppe, en France, M. Rédélé se passionne très tôt pour l'automobile, la course et la mécanique. Dans ses jeunes années, il fait ses études à Paris avant d'ouvrir une concession Renault dans sa ville natale. Pilote de rallye aussi talentueux qu'ambitieux, il dispute au début des années 1950 plusieurs compétitions à bord de sa Renault 4 CV et améliore sa voiture au fil des ans.

Il remporte plusieurs victoires dans sa catégorie lors de prestigieuses courses automobiles, comme les Mille Miglia ou le Critérium des Alpes (un rallye également connu sous le nom de Coupe des Alpes). Conscient de l'existence d'un manque sur le marché, et encouragé par ses nombreux podiums, il crée sa propre société de voitures de sport en 1955. Il choisit le nom « Alpine » en hommage au Critérium des Alpes – théâtre de ses plus grands succès de l'époque – un rallye organisé tous les ans dans les Alpes, dans le sud de la France.

Si les routes étroites et sinueuses des Alpes lui inspirent le nom de sa société, elles vont aussi déterminer les caractéristiques techniques de base de toutes les Alpine à venir. Jean Rédélé comprend très tôt que pour être rapide sur une spéciale de rallye toute en lacets, ce ne sont pas la puissance et la force brute qui feront la différence mais la légèreté, la taille compacte et l'agilité de la voiture.

Le premier modèle d'Alpine est l'A106, conçu à partir d'un châssis de Renault 4 CV. En 1958, sa deuxième voiture, l'A108, voit le jour, équipée de son propre châssis. Il faut néanmoins attendre 1962 pour voir la jeune entreprise prendre véritablement ses marques avec l'apparition de la Berlinette A110. Dès lors, Alpine et Renault travaillent en étroite collaboration, les concessions Renault servant de points de vente et d'entretien pour les Alpine.

Au début des années soixante-dix, Alpine tient le haut du pavé dans les compétitions automobiles les plus prestigieuses. En 1971, la marque remporte pour la première fois le Rallye de Monte-Carlo, mondialement connu, avant de renouveler l'exploit en 1973. Cette même année, elle décroche aussi le titre de Constructeur Champion du Monde des Rallyes, sa plus grande réussite à ce jour. Le nom du constructeur est dès lors solidement établi.

Pendant tout ce temps, les ventes d'Alpine de série ne cessent de progresser. En 1969, Jean Rédélé décide alors de construire sa propre usine, à Dieppe, la même d'où sort aujourd'hui la toute nouvelle A110. En 1971, le successeur de l'A110, l'A310, entre en production. Deux ans plus tard, le Groupe Renault rachète Alpine.

La marque obtient sa plus belle victoire en sport automobile en 1978 en terminant première au classement général des 24 Heures du Mans. Tout au long des années soixante-dix et quatre-vingt, l'usine continue de produire de nouveaux modèles innovants, dont l'A310 V6 et la GTA.

La production des Alpine prend fin en 1995. En l'espace de 40 ans, Alpine aura fabriqué plus de 30 000 routières et plus d'une centaine de monoplaces et de prototypes. Pendant toute la période de mise en sommeil d'Alpine, les passionnés de la marque continuent de la faire vivre en créant des clubs de propriétaires et en parodant au volant de différents modèles lors d'épreuves de voitures historiques. Aujourd'hui, la marque ouvre un nouveau chapitre de son histoire.

Jean Rédélé a déclaré au sujet de la marque qu'il a créée : « J'ai choisi le nom Alpine car pour moi, c'est un adjectif qui symbolise le plaisir de conduire sur les routes de montagne. Conduire ma 4 CV à boîte cinq vitesses dans les Alpes reste mon meilleur souvenir, et il est essentiel pour moi que mes clients partagent le même plaisir de conduire à bord de la voiture que j'ai souhaité concevoir. Le nom Alpine est à la fois symbolique et particulièrement approprié. »

Les grandes dates de l'histoire d'Alpine

1955	Création de la Société des Automobiles Alpine. Lancement de l'A106
1962	Lancement de l'A110
1971	1ère victoire au Rallye de Monte-Carlo
1973	Alpine remporte le titre Constructeurs du Championnat du Monde des Rallyes. Le Groupe Renault rachète la marque.
1976	Lancement de l'A310 V6
1978	Alpine remporte les 24 heures du Mans
1985	Lancement de la GTA
1991	Lancement de l'A610
1995	Arrêt de la production des Alpine
2012	Annonce d'un nouveau projet Alpine
2015	Présentation du concept-car Alpine Célébration lors des 24 heures du Mans
2016	Annonce du redémarrage d'Alpine et présentation du show car Alpine Vision

Alpine et la compétition automobile

- **Le fondateur de la marque, Jean Rédélé, courrait sur route et sur circuit**
- **Les victoires d'Alpine en Championnat du Monde des Rallyes et aux 24 Heures du Mans figurent parmi les moments forts de l'histoire de la marque**
- **Alpine touche à toutes les disciplines : monoplaces, rallye et endurance**
- **En 2016, Alpine gagne les 24 Heures du Mans en LMP2 et décroche le titre mondial en Championnat du Monde d'Endurance de la FIA**

Il était primordial pour Jean Rédélé de faire la démonstration de la performance, de l'agilité et de la fiabilité de ses voitures au travers de la compétition. Pendant des décennies, des Alpine ont disputé des épreuves sur route ou sur circuit parmi les plus difficiles, enchaînant les victoires les plus prestigieuses et faisant oublier la taille modeste du constructeur. C'est animée de cette même ambition et de cette même détermination que la marque participe aujourd'hui au Championnat du Monde d'Endurance de la FIA. En parallèle, la Coupe européenne monotype Alpine et la nouvelle A110 GT4 témoignent de l'agilité et de la performance intrinsèques de l'A110 sur circuit.

Bien qu'Alpine soit surtout connue pour ses prouesses en rallye dans les années soixante et soixante-dix, et pour sa victoire aux 24 Heures du Mans en 1978, la société a en réalité marqué toutes les disciplines du sport automobile. Alpine a construit pas moins de 70 voitures de course monoplaces, dont deux Formule 1, et quelque 37 prototypes pour des courses d'endurance.

L'entreprise a également à son actif de nombreux championnats de rallycross, et plus de 1 000 victoires remportées par des concurrents amateurs en courses de côte, courses de club et essais. Manifestement, le sport automobile fait intégralement partie de l'ADN de la marque.

En réalité, on peut affirmer sans crainte que lors de sa création en 1955, la société fabriquait aussi bien des voitures de compétition que des voitures destinées à un usage routier. Jean Rédélé s'était déjà forgé une réputation de pilote talentueux grâce à plusieurs victoires de classe dans des épreuves prestigieuses, à l'image du Critérium des Alpes. Au volant de différentes versions modifiées de la Renault 4 CV, il ne tarda pas à montrer qu'il était également un préparateur talentueux de voitures de sport.

Au début des années soixante, Alpine bataillait sur les rallyes, courses sur route et circuits de toute l'Europe. En 1963, le prototype M63 à l'aérodynamique très travaillée – la première Alpine spécifiquement conçue pour circuit – remporte le championnat français des voitures de sport. L'année suivante, le prototype M64, version améliorée de la M63, réalise le même exploit et décroche même une victoire de classe au Mans.

S'ensuit toute une série de victoires en rallye, l'A110 se hissant en tête du classement en Espagne, en France, en Bulgarie et en Roumanie, entre autres. En 1971, l'A110 remporte le mondialement connu Rallye de Monte-Carlo, un exploit qui sera renouvelé deux ans plus tard. Ce résultat exceptionnel sur les routes sinueuses et enneigées de la principauté laissait augurer du meilleur ; cette même année, Alpine s'adjugeait le titre Constructeurs du Championnat du Monde des Rallyes de la FIA.

C'est en 1978 qu'Alpine connaît l'un de ses plus grands triomphes en compétition. Au volant de leur prototype A442B, Didier Pironi et Jean-Pierre Jaussaud remportent les 24 Heures du Mans en parcourant à 369 reprises les 13,629 km du circuit de la Sarthe. Vers le milieu des années quatre-vingt-dix, Alpine aura accumulé pas moins de 26 titres en rallyes nationaux et internationaux, quatre titres en championnat de rallycross et six titres en monoplace.

Se servant de ces décennies de succès comme tremplin, Alpine renoue avec le sport automobile en 2013. Ce retour à la compétition se révèle rapidement gagnant, le prototype A450 remportant dès sa première tentative le titre European Le Mans Series, avant de réaliser un doublé l'année suivante.

Alpine décide alors d'évoluer à nouveau sur la scène internationale en s'engageant dans le Championnat du Monde d'Endurance de la FIA. Dès 2015, l'A450B signe une première victoire dans la catégorie LMP2 lors des 6 Heures de Shanghai. En 2016, l'A460, successeur de l'A450B, remporte quatre des neuf manches du Championnat et la marque tricolore est sacrée championne du monde d'endurance en catégorie LMP2 au terme d'une lutte acharnée aux 24 Heures du Mans. En 2017, Alpine s'engage à nouveau dans le Championnat du Monde

d'Endurance de la FIA et se classe première de sa catégorie aux 6 Heures du Circuit des Amériques.

Parallèlement, Alpine annonce la création d'une série monotype avec l'Alpine Cup : l'Alpine Europa Cup. Dès 2018, cette série en six manches se déroulera sur certains des circuits les plus mythiques d'Europe, comme Silverstone au Royaume-Uni et Spa-Francorchamps en Belgique. Organisée par Signatech, partenaire d'Alpine en Championnat du Monde d'Endurance de la FIA, cette Coupe témoigne une nouvelle fois de l'engagement d'Alpine en sport automobile.

Une seconde version course de l'A110, l'A110 GT4, a été mise au point par Signatech en étroite collaboration avec les ingénieurs d'Alpine. Avec une puissance et un appui aérodynamique supérieurs à ceux de l'A110 Cup, la GT4 est l'expression la plus aboutie de l'agilité absolue de l'A110 et de ses performances sur circuit.