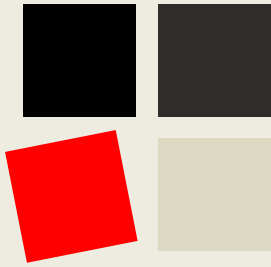


**Bibliographie / Bibliography**

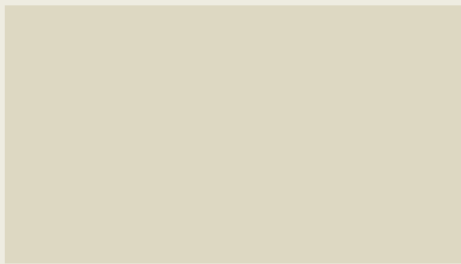


**Historique en français**

**Historical background in English**

**Renault-  
Alpine  
A442**

**Revue de presse / Press review**



**02.04.2015**

## Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

### Renault-Alpine A442

Les 24 Heures du Mans, vol II, 1923-1992

Christian Moity, Jean-Marc Teissèdre & Alain Bienvenu

Ed. d'Art JP Barthélémy

Auto Passion n°137 Juillet-Août 2001

Les 24 Heures du Mans 1923-1982,

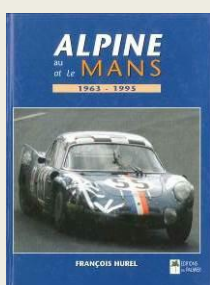
Christian et Pierre Moity, Jean-Marc Teissèdre et Dominique Brailou,

Ed. ACO

Histoire de victoires,

Olivier Breton,

Ed. du May

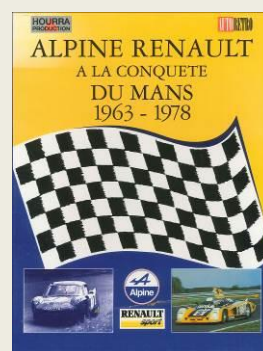


Alpine au Mans / at Le Mans 1963-1995,

François Hurel,

Editions du Palmier

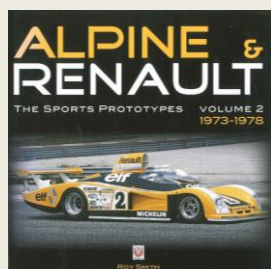
ISBN : 2-914920-00-8



Alpine Renault à la conquête du Mans 1963-1978

Coffret collectionneur avec 2 VHS et posters

Hourra Production – AUTO RETRO



Alpine & Renault The Sports Prototypes Volume 2 1973-1978

Roy Smith

Ed. Veloce

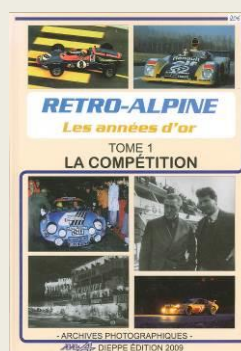
ISBN : 978-1-84584-226-0

Rétro-Alpine Les années d'or Tome 1 – La compétition

Association des Anciens d'Alpine

Dieppe Edition 2009

ISBN : 9788-2-9524095-5-1



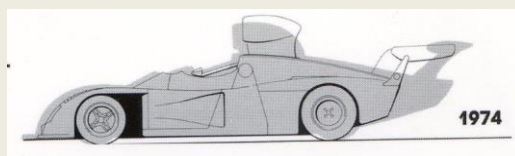
## Historique en français

Après la pole position de 1976 et des débuts prometteurs, Alpine Renault revient au Mans en 1977 avec des grands espoirs. L'inversement de son nom sur le capot avant marque sa volonté d'être aux avant-postes. Le duel avec Porsche, vainqueur de l'année précédente est annoncé mais les espoirs d'avant-course seront rapidement mis à l'épreuve.

Il faut dire que les équipes se sont beaucoup préparées. Une réplique d'un stand du Mans est créée pour que les mécaniciens s'entraînent en conditions réelles.

Quatre tests d'endurance ont pu être effectués, mais le moteur ne boucle toujours que 3600 km. Les essais sur l'autoroute entre Chambéry et Grenoble valident l'adoption d'un capot arrière plus long qu'en 1976. Le refroidissement du moteur a été amélioré. L'utilisation de jantes de 14 pouces à l'avant a permis de monter des disques de freins qui sont perforés. On travaille sur les détails, tels que l'éclairage et le confort du pilote. Dès la mi-janvier la configuration aérodynamique est figée.

Par rapport à l'A441 de 1975 (châssis 1974), le profil a entièrement été modifié. Le capot avant est légèrement modifié tandis que le capot arrière est largement allongé. La prise d'air est elle aussi profilée et l'aileron revu est plus aérodynamique. Une multitude de petits détails aérodynamiques qui associés à de nouvelles caractéristiques techniques rend cette nouvelle version très prometteuse.



En gris, la version de l'A442 de 1977, en trait l'A441 de 1974 et la n°29 Le Mans 1975 (ref. 132049M)

Les 3 Alpines jaunes se distinguent par la couleur de la cloison de cockpit, des montants d'aileron et de l'intérieur de la boîte à air (bleu-blanc-rouge). La quatrième A442 est engagée au dernier moment avec le concours de Bendix par Hugues de Chaunac. C'est la voiture qui a participé au Mans en 1976 et qui a effectué la plupart des essais. Son châssis afficherait quelques 34 000 km.

Lors des essais, seule la Porsche 936 de Ickx-Pescarolo parvient à se hisser parmi l'armada Renault-Alpine. La n°7 part en 4<sup>ème</sup> position. La n°8 part en deuxième position. La n°9 est en pole. Didier Pironi sur la n°16 prend le départ en 5<sup>ème</sup> position.

Mais dès les Hunaudières une fuite d'huile met le feu au moteur. Ce n'est qu'à Mulsanne que le pilote informé par l'équipe de panneautage est prévenu. Il évacue la voiture. C'est le premier abandon de la course.

L'équipage de la n°7 assure leur position entre la 3<sup>ème</sup> et la 6<sup>ème</sup> place pendant les premières heures sans rencontrer d'ennuis majeurs. Mais la course s'arrête brusquement pour eux au milieu de la nuit quand un piston se casse à Indianapolis.

Après 7 heures de course, ne restent en piste que l'A442 n°9 de Jabouille Bell qui mène la course devant l'A442 n°8 de Depailler Lafitte. Après l'abandon de la Porsche 936 n°3 vedette de Pescarolo-Ickx, celui-ci rejoint l'équipage Barth-Haywood sur la 936 n°4. Il se bat comme un titan et fait une remontée fantastique durant la nuit. De la 41<sup>ème</sup> place elle remonte à la seconde place au petit matin entre les A442 n°9 et la n°8. Quand Jabouille rentre au stand peu après 9 heures on change les bougies et la voiture repart mais revient au tour suivant pour s'y arrêter définitivement sur piston percé. Porsche prend la tête de la course et l'A442 n°8 à 3 tours se retrouve dans la situation de chasseur et celle du dernier espoir pour Renault Alpine.

La dernière A442 en course est poussée dans ses retranchements ; Jürgen Barth défend sa place bec et ongles et Depailler lui reprend quand même 6" au tour à moins de 5 heures de l'arrivée. Mais l'exploit ne dure pas puisque le moteur lâche moins d'une demi-heure plus tard à Indianapolis. Après une dernière frayeur, la Porsche n°4 coupe la ligne d'arrivée.

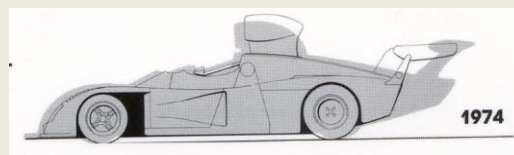
## Historical background in English

After the pole position in 1976 and the promising debuts Alpine Renault comes back to LeMans in 1977 with big hopes. The reverse of the brand's name on the front hood shows its will to be in outposts. The duel with Porsche, winner of 1976 is announced but the hopes before the race are quickly put to the test.

It is necessary to say that the teams got ready a lot. A replica of a LeMans pit is created so that the mechanics can practice in real conditions.

Four endurance tests were able to be made, but the engine still only do 3600 km. The tests on the highway between Chambéry and Grenoble validate the adoption of a longer rear hood than in 1976. The cooling of the engine was improved. The use in front of 14 inches wheel rims allows to adapt drilled brake disks. We work on details, such as the lighting and the comfort of the drivers. From middle of January the aerodynamic configuration is fixed.

Compared with A441 of 1975 (1974 chassis), the profile was completely modified. The front hood before is slightly modified whereas the rear one is widely stretched out. The air intake is profiled too and the revised rear wing is more aerodynamic. A numerous of small aerodynamic details which associated to new technical characteristics returns this new very promising version.



In grey, the version of A442 of 1977, in line the A441 of 1974 and #29 Le Mans 1975 (ref. 132049M by LMM)

The 3 yellow Renault Alpine can be distinguish by the color of the cockpit partition, rear wing supports and inside the air intake on the roof (blue-white-red). The fourth A442 is entered at last-minute with the sponsorship of Bendix by Hugues de Chaunac. It is the oldest car that participated LeMans in 1976 and that had done most of the testing. The chassis was reputed to have done 34 000 km.

During the test days, only Porsche 936 of Ickx-Pescarolo succeeds in raising itself among the Renault Alpine fleet. Car number 7 starts in 4th position. Car number 8 starts in the second position and car number 9 takes the pole.

Didier Pironi on car number 16 starts the race in 5th position. In the first lap on Les Hunaudières an oil leak sets the engine on fire. Only at Mulsanne the driver is informed by the pit crew. He abandons ship. It is the first retirement of the race.

The car number 7 team assures their position between the 3rd and the 6th place during the first hours without meeting of major troubles. But the race stops abruptly for them in the middle of the night when a piston breaks in Indianapolis.

After 7 hours racing, stay there track that A442 n°9 of Jabouille Bell which leads the race in front of A442 car number 8 of Depailler and Lafitte. After the retirement of Porsche 936 car number 3 of Pescarolo-Ickx, this one joins the Barth-Haywood crew on 936 n°4.

He fights like a tiger and makes a fantastic rise during night. From the 41th position it goes back to the second place in the early hours between A442 car number 9 and car number 8. When Jabouille returns into the pit shortly after 9 o'clock we change spark plugs and the car restarts but returns to the following lap to definitively stop there on leaky piston. Porsche takes the lead of the race. Three laps behind the A442 car number 8 becomes the hunter and the last hope for Renault Alpine.

La dernière A442 en course est poussée dans ses retranchements ; Jürgen Barth défend sa place bec et ongles et Depailler lui reprend quand même 6" au tour à moins de 5 heures de l'arrivée. Mais l'exploit ne dure pas puisque le moteur lâche moins d'une demi-heure plus tard à Indianapolis. Après une dernière frayeur, la Porsche n°4 coupe la ligne d'arrivée.

The last one A442 in race is pushed in its cuttings off; Jürgen Barth defends his position tooth and nail and Depailler gets back 6 seconds each lap 5 hours before the arrival. But the exploit does not last because the engine breaks less than half an hour later in Indianapolis. After the last fright, Porsche car number 4 cuts the finishing line first.

## Revue de presse / Press review

Source :

Source :