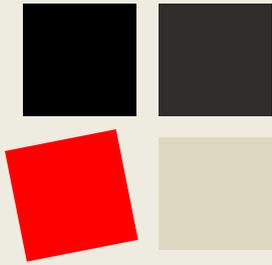


**Bibliographie / Bibliography**

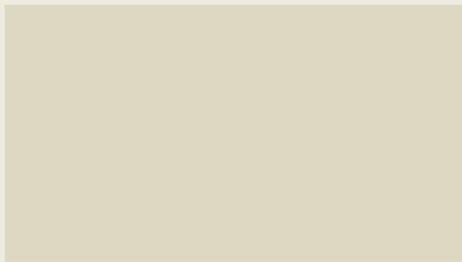


**Historique en français**

**Historical background in English**

**Renault  
Alpine A443**

**Revue de presse / Press review**



**08.01.2018**

## Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

### Renault-Alpine A443 24 Heures du Mans 1978

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,

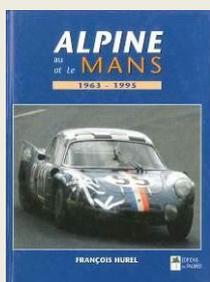
Christian et Pierre Moity, Jean-Marc Teissèdre et Dominique Brailou,

Ed. ACO

Histoire de victoires,

Olivier Breton,

Ed. du May

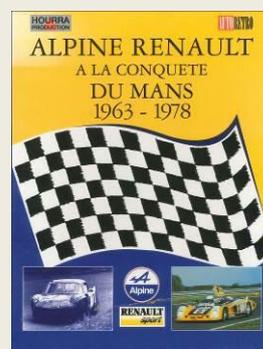


Alpine au Mans / at Le Mans 1963-1995,

François Hurel,

Editions du Palmier

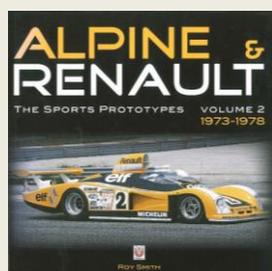
ISBN : 2-914920-00-8



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

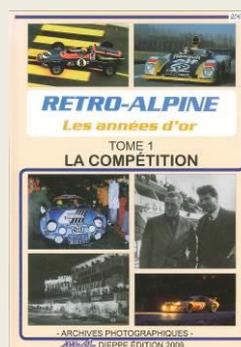
ISBN : 978-1-84584-226-0

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 victoire de Porsche en 1977, cette nouvelle édition des 24 heures est sans conteste la priorité absolue pour la Régie Renault qui relègue en second plan son programme F1. Toute l'année précédente le travail a consisté à fiabiliser le moteur et à mettre au point les derniers détails qui ont laissé échapper la victoire un an plus tôt.

Ainsi à partir de l'automne 77 de nombreuses séances de tests sont organisées pour reproduire les conditions de la course. C'est à ces occasions que les prises d'air sont incluses sur les supports d'aileron pour faciliter le refroidissement des freins. La fiabilité du moteur est améliorée grâce à la modification des pistons, de la distribution et du turbo. Enfin, c'est lors d'ultimes tests en avril 78 que la fameuse bulle du cockpit en Plexiglas est adoptée.

Renault engage 6 véhicules : 2 Mirage-Renault, 3 Alpine A442 et au dernier moment la nouvelle A443. Sur les 4 Alpine engagées, aucune n'est identique. Gérard Larrousse, alors directeur de l'équipe, et François Castaing alors ingénieur en charge des moteurs, ne veulent plus refaire la même erreur qu'en 1977, où toutes les voitures étaient identiques et furent victimes du même mal.

La voiture n°2 est appelée A442 « B » car elle dispose comme la A443 de la bulle de cockpit de brosses de bas de caisse censés offrir un effet de sol. Les voitures n°3 et 4 sont dépourvues de bulles et de brosses.

Durant les essais ce sont les Porsche qui s'en tirent le mieux. Jacky Ickx signe la pole position sur la Porsche 936 n°5.

La A443 de Jean-Pierre Jabouille et Patrick Depailler prend la seconde place sur la grille de départ. Dès le 2<sup>ème</sup> tour, coup de théâtre chez Porsche. Jacky Ickx doit s'arrêter pour des problèmes de moteur. Comme en 1977 il est affecté en renfort sur la voiture de Barth-Wollek ; mais cette fois, le miracle ne va pas se reproduire. L'A443 n°1 prend alors la tête de la course. Tout au long de l'épreuve une Alpine-Renault est en tête, le plus souvent l'A443. Mais c'est seulement le dimanche matin après l'abandon de la Porsche n°6 que Larrousse passe la consigne de calmer le jeu et fait baisser la pression du turbo de l'A443. Mauvaise décision ou infortune, après une demi-heure de course, il est 9h50 quand la voiture n°1 s'arrête à Mulsanne moteur bloqué. L'A442 de Pironi-Jaussaud passe alors en tête. Jacky Ickx parvient à reprendre un peu de terrain. La tension est à son comble dans le camp Renault jusqu'au bout, d'autant que la boîte de vitesse marque des signes de faiblesse dans la 23<sup>ème</sup> heure. Didier Pironi par précaution double son relais et baisse de régime. Cela ne l'empêche pas de passer pour la première fois depuis 1971 la barre des 5000 km parcourus en 24 Heures. Quant à Renault, son retrait en endurance est annoncé le soir même. C'est la fin de l'épopée Alpine-Renault au Mans.

## Historical background in English

After Porsche's victory in 1977, Le Mans became the first priority for the Régie Renault. They knew they would not be given the means to triumph in F1 until Le Mans had been won. The whole year from the autumn 1977 consisted in making the engine reliable and making the victory possible thanks to the many improvements of little details.

Several testing periods were organized to reproduce the race conditions. Air intakes appeared on the rear wing mountings aimed at cooling the brakes. The reliability of the engine was improved thanks to over 30 modifications including the pistons, distribution and turbo. Finally on the occasion of the last test in April 1978, the famous Plexiglas cockpit "bubble" was validated.

Renault entered 6 vehicles: 2 Mirage-Renault, 3 Alpine A442 and the A443, presented only two weeks before scrutineering. Among the 4 entered Alpines, none were identical. Gérard Larrousse, team manager and François Castaing, motor engineer, did not want to make the same mistake as in 1977 when all the entered cars were the same and suffered the same problem.

The car number 2 was called A442"B" because it was fitted with the cockpit bubble and the brushes on the underbody intended to generate a ground effect. Cars number 3 and 4 were not fitted with such components.

During practice, it seemed that Porsche took the advantage. Jacky Ickx took the pole position in his Porsche car number 5. The A443 of Patrick Depailler and Jean-Pierre Jabouille was the second quickest.

A dramatic turn of events occurred in the second lap when the Porsche was obliged to stop because of fuel feed problems. As in 1977, Porsche put Ickx in the only car that was well-placed, car number 6 of Bob Wollek and Jürgen Barth. But the miracle did not happen a second time. The Alpine A443 car number 1 took the lead. During the whole race an Alpine-Renault was in the first place, more often the A443. But on Sunday when the Porsche car number 5 retired, Larrousse decided to relax and reduced the boost pressure on the leading car. Whether a bad decision or misfortune, a half-hour later at 9h50, the car number 1 stopped at Mulsanne with a seized engine.

The A442B of Pironi-Jaussaud resumed the lead. Jacky Ickx, in car number 6, was unable to profit from Jabouille-Depailler's retirement. For Renault the tension was at its peak, all the more when the clutch and gearbox were starting to show signs of wear. Didier Pironi doubled his stint and reduced the speed until the end. The 5000 km barrier was breached for the first time since 1971.

In the evening, Renault announced that they were retiring from endurance to concentrate henceforth all their efforts in Formula 1. On reaching the ultimate victory in endurance racing, they marked the end of the Alpine-Renault saga at Le Mans.

## **Revue de presse / Press review**