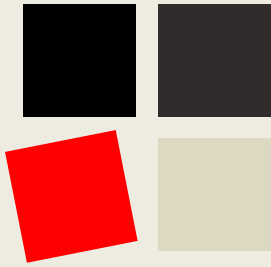


Bibliographie / Bibliography

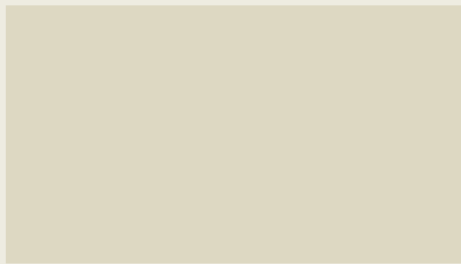


Historique en français

Historical background in English

**Renault
Alpine A442**

Revue de presse / Press review



08.02.2018

Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Renault-Alpine A442 24 Heures du Mans 1976

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,

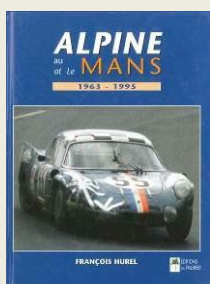
Christian et Pierre Moity, Jean-Marc Teissèdre et Dominique Brailou,

Ed. ACO

Histoire de victoires,

Olivier Breton,

Ed. du May

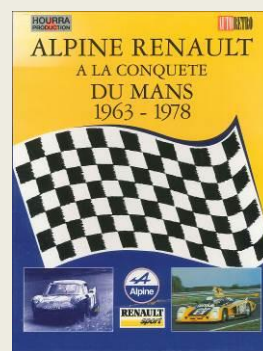


Alpine au Mans / at Le Mans 1963-1995,

François Hurel,

Editions du Palmier

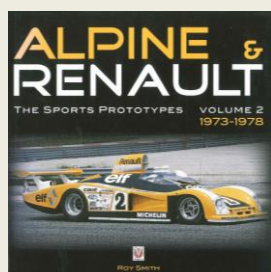
ISBN : 2-914920-00-8



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

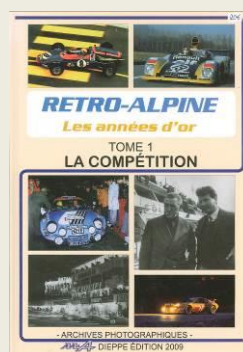
ISBN : 978-1-84584-226-0

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 Mirage en 1975, les GR8 reviennent challengers aux 24 heures du Mans de 1976 derrière Porsche qui arrive sur le circuit sarthois auréolé de plusieurs succès en Championnat du Monde. Renault est donc l'outsider de la course.

Après une carrière de pilote et de team manager de sa propre équipe « Larrousse-Archambeaud », Gérard Larrousse arrive le 1^{er} janvier 1976 à la tête du département compétition Renault Alpine avec une nouvelle méthode de travail, plus rigoureuse, et de nouveaux projets. Il compte sur une forte cohésion de l'équipe et une préparation intense qui devraient et vont aboutir à des résultats.

Deux voitures devaient être au départ, mais une seule finalement a pris le départ ; l'A442 de Jean-Pierre Jabouille, Patrick Tambay qui découvre la voiture au Mans, et José Dolhem qui remplace au pied levé René Arnoux dont la petite taille soulevait des problèmes insolubles. Elle est équipée d'un capot arrière long et la boîte à air est de nouveau placée sur le dessus du capot moteur comme sur l'A441 de 1975 et non plus sur le devant comme à Watkins Glen et autres courses suivantes. Le moteur V6 turbo secrètement développé pour un futur projet de F1 donne encore du fil à retordre mais de grands progrès ont été faits depuis la fin de l'année précédente. On vient au Mans avec de nombreuses pièces de rechange rigoureusement sélectionnées que l'équipe s'est entraînée à changer rapidement. L'objectif officiel est donc de finir la course.

Pourtant Jabouille s'octroie la pole position durant les essais devant la Porsche 936 n°20 de Jacky Ickx et Van Lennep et la 935 n°40 de Rolf Stommelen et Manfred Schurti.

Mais contrairement aux attentes du public et de ses concurrents, alors que Jabouille prend la tête de la course il ne s'échappe pas. Renault a décidé d'adopter un tableau de marche prudent en raison de la chaleur qui est attendue sur le week-end. Rapidement des problèmes de surchauffe du moteur sont détectés et la voiture rentre au stand à plusieurs reprises durant les premières heures de course. Jabouille consolide la 3^{ème} place en effectuant à plusieurs reprises le record du tour en course (3'43" à 229,197 km/h). Mais un changement de plaquette lui fait encore perdre quelques 5 minutes peu avant 23h. Un nouveau changement de bougies lui fait perdre 2 places une demi-heure plus tard. A 1 heure du matin, un nouvel arrêt au stand est marqué pour démonter la culasse et constater qu'un piston a lâché. Encore une fois on y était presque mais c'est raté.

En raison de la surchauffe du moteur, le potentiel de ce nouveau modèle n'a pas pu être exploité. L'A442 n°19 a effectué 8 tours en tête. La première victoire d'un moteur turbo, grâce à la Porsche 936 de Jacky Ickx, conforte l'équipe dans son choix technique. Elle va encore intensifier ses efforts pour reprendre confiance mais il faut croire qu'en 1976, les dieux de la course ne l'aient oubliée.

Historical background in English

After the victory of Mirage in 1975, GR8 come back to LeMans as challenger, behind Porsche, the favorite, full of successes in World Championship. Renault appears consequently as the outsider.

Gérard Larrousse, after an eclectic driver career, in endurance racing and in rallying, by Matra, by Porsche and by Renault, manages his own racing team, Larrousse-Archambeaud. January 1st, 1976 he takes the lead of the competition department of Renault Alpine with his method of management and organization and new projects for Renault. He expects a strong cohesion into the team and an intensive preparation to end in results.

Two cars should be at the start in LeMans, but at the end only one: the A442 of Jean-Pierre Jabouille, Patrick Tambay who just discovers the car in LeMans and José Dolhem who replaces on short notice René Arnoux whose small stature raised intractable problems. The entered car has the long rear bonnet, the air box design and arrangement was modified and located on the top of the rear bonnet as on the A441C of 1974 and no more on the front like in Watkins Glens and following other races. The turbocharged engine secretly developed for a future F1 project still gives a headache but important progress has been made for the end of previous year. The Régie comes to LeMans with many spare parts strictly selected which the team trained to change quickly. The official purpose of the team is to cross the finish line.

Jabouille sets pole during practice and qualifying in 3'33"1" in front of Porsche 936 #20 of Jacky Ickx and Van Lennep and Porsche 935 #40 of Rolf Stommelen and Manfred Schurti. Despite the expectationshe is not able to open up a real gap. Renault decided to adopt a careful schedule because of the high temperatures expected during the weekend.

On lap 10 Jabouille stops at the pit as planned and overheating problems are detected. The car comes into the pit several times during first racing hours. Nevertheless Jabouille has no difficulty in holding on to the 3rd place and sets several fastest laps in race (3 ' 43 " in 229,197 kph). He loses 5 minutes having the brake pads changed at 22h40. Another pit stop to change the plugs and it falls back 2 places shortly afterwards.

At 1h00 the car is back in 3rd but comes in for a long stop to remove the cylinder head and notice that a piston is broken. Once again, close but no cigar...

Because of overheating of the engine the potential of this new car cannot be exploited. The Renault Alpine team had the satisfaction of being on pole and had completed 135 laps before the demise of the engine – longer than it had ever raced before. The fastest lap was to Jabouille who spent 8 laps in the lead. Porsche's first win with a turbo comforted the team in its technical choice. The Régie must going on and intensify efforts and try to regain some confidence. But it almost seems that the gods of racing are against them.

Revue de presse / Press review