

32

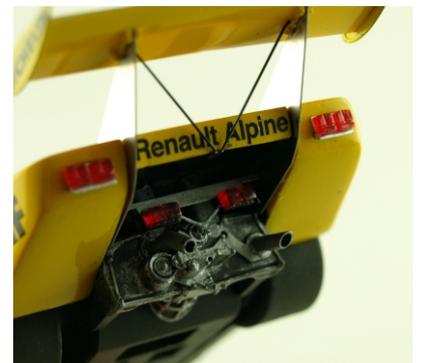
# Renault-Alpine A442 24 Heures du Mans 1976



n°19

Jean-Pierre Jabouille - Patrick Tambay & José Dolhem

132076M



# Caractéristiques / Specifications :

Carrosserie / Body : résine polyuréthane / polyurethan resin  
Moteur longitudinal / Inline motor mount  
4 jantes alu / 4 aluminum turned rims  
Couronne Slot.it / Slot.it crown  
Poids / Weight : 88 g



# Historique / Historical background :

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. Gérard Larrousse arrive le 1<sup>er</sup> janvier 1976 à la tête du département compétition Renault Alpine. Il compte sur une forte cohésion de l'équipe et une préparation intense pour aboutir à des résultats.

Deux voitures devaient être au départ au Mans, mais une seule finalement a pris le départ ; l'A442 de Jean-Pierre Jabouille, Patrick Tambay et José Dolhem qui remplace au pied levé René Arnoux. 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. 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. La Régie 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. 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 il ne parvient pas creuser l'écart. Renault a décidé d'adopter un tableau de marche prudent en raison de la chaleur qui est attendue sur le week-end.

Au tour #10 Jabouille s'arrête au stand et des problèmes de surchauffe du moteur sont détectés. Jabouille consolide pourtant la 3<sup>ème</sup> place en effectuant à plusieurs reprises le record du tour en course (3'43" à 229,197 km/h).

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 des problèmes de surchauffe, le potentiel de ce nouveau modèle n'a pas pu être exploité. 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.

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.

January 1st, 1976 Gérard Larrousse takes the lead of the competition department. 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. The entered car has the long rear bonnet, the airbox design and arrangement was modified and located on the top of the rear bonnet as on the A441C of 1975. The turbocharged engine secretly developed for a future F1 project still gives a headache but 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 but he 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. Nevertheless Jabouille has no difficulty in holding on to the 3<sup>rd</sup> place and sets several fastest laps in race (3'43" in 229,197 kph).

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 Régie must go on and intensify effort and try to regain some confidence. But it almost seems that the gods of racing are against them.



## Articles complémentaires / Associated articles

**SPA132007EVO**



**ENG132050DHV**



**SPA 132007EVO** : Jeu de jantes alu / set of 4 aluminum rims  
**ENG132-050DHV** : Moteur + pignon/ engine + pinion

**SPA132028**



**SPA132044**

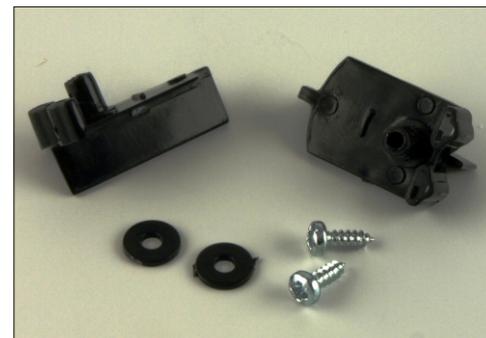


**SPA132028** :Jeu de 4 pneus avant / Set of 4 front tires  
**SPA132044** : 2 pignons laiton / 2 brass pinions

**SPA132029**



**SPA132045**



**SPA132029** : Jeu de 4 pneus arrière / set of 4 rear tires  
**SPA132045** : 2 guides / 2 pick-ups