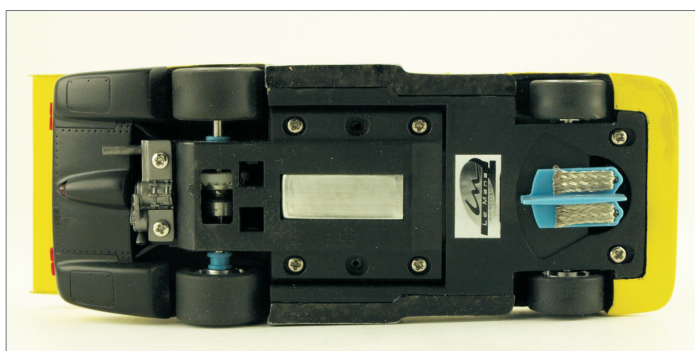


32

Renault-Alpine A442B 24 Heures du Mans 1978

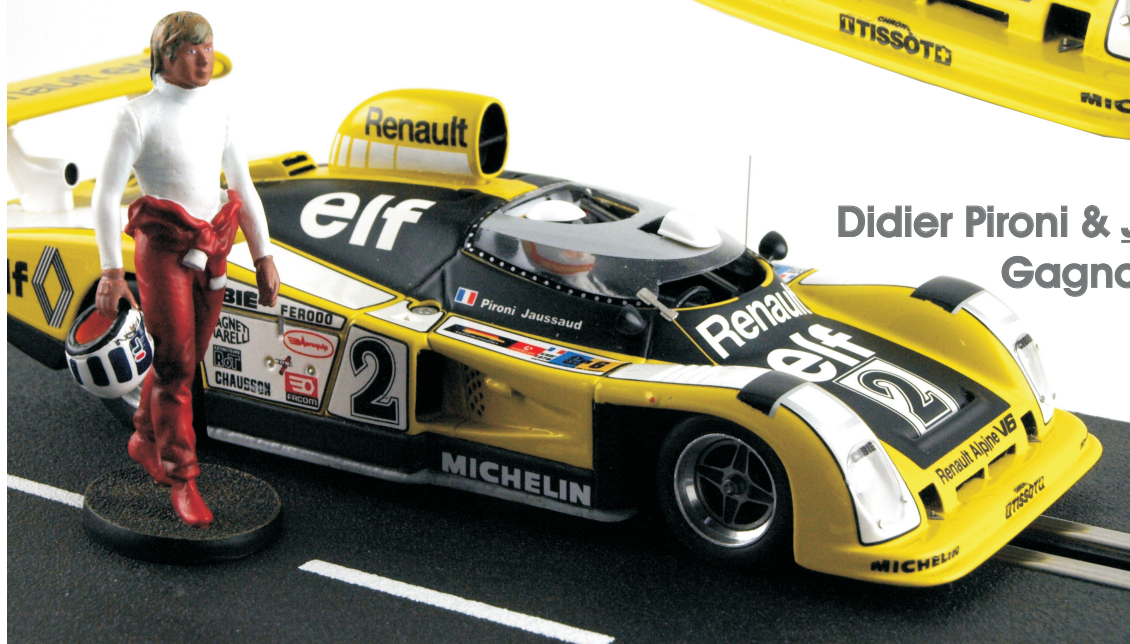


Version 2017



N°2

Didier Pironi & Jean-Pierre Jaussaud
Gagnante / Winner



Ref. 132005EVO/2M



317004741500996

Caractéristiques / Specifications :

Carrosserie / Body : résine polyuréthane / polyurethan resin
Châssis & guide injectés / Injected chassis & pickup
4 jantes alu / 4 aluminum turned rims
Pneus injectés 30 ShoreA / Rubber injected tires 30 ShoreA
Axes / Axles 3/32"
Couronne Slot.it / Slot.it crown
Moteur longitudinal / Inline motor
Rétro en résine souple / rubber side mirrors
Poids / Weight : 96 g

Included Slot.it offset inline crown
Inclus couronne en ligne Slot.it
Slot-it ref. GO23-BZ



Historique / Historical background :

Devenue la priorité absolue de la Régie pour laver l'affront de la défaite de 1977, Renault engage 6 véhicules aux 24 Heures du Mans de 1978: 2 Mirage-Renault, 3 Alpine A442 et au dernier moment la nouvelle A443 dont la cylindrée passe à 2138cm³ pour augmenter sa puissance de 20ch. 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 pôle 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^{ème} 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. La 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 la A443. Quelques petits incidents sans gravité vont malgré tout inquiéter Renault. 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 la 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.

La A442B de Pironi-Jaussaud prend alors en tête et ne la quittera plus jusqu'au drapeau à damiers. Renault, annonce son retrait en endurance le soir même. C'est la fin de l'épopée Alpine-Renault au Mans.

LeMans 24 Hours became in 1978 the first priority for the Régie Renault that is the reason why Renault entered 6 vehicles : 2 Mirage-Renault, 3 Alpine A442 and the A443, presented only two weeks before scrutineering. The A443's turbocharged V-6 cubic capacity was increased to the maximum allowed (2138 cc, a theoretical 3 litres), improving the power by 20 bhp. 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 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. There were few problems to worry Renault. 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 and never quitted it until the checkered flag. 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.

Articles complémentaires / Associated articles

SPA132007EVO



SPA132028



SPA132029



ENG132050DHV

