

Renault Alpine A110 1600 S

Sua Maestà la regina dei rally



Vi racconteremo di quella berlinetta, dal carattere indomabile, che divenne leggenda e formidabile avversario nelle epiche battaglie che si svolsero a suon di derapate sulle strade dei rally più prestigiosi al mondo: la Alpine Renault A110. Ve ne parleremo perché, senza dubbio, si tratta di una tra le auto più affascinanti e divertenti da guidare mai prodotte in quei decenni del secolo scorso in cui il mondo si affacciava timidamente alla contemporaneità. Ve ne citeremo le gesta che la resero grande tra cui, esattamente quarant'anni fa, la vittoria al mitico Rally di Monte Carlo del 1973 (il primo del FIA World Rally Championship) con Jean Claude-Andruet. Per la Alpine fu un trionfo senza precedenti, che le valse la consacrazione e le spalancò la via per la conquista del titolo mondiale con Jean-Luc Thérier: tre equipaggi sul podio e ben sei nei primi dieci posti (oltre ad Andruet, Ove Andersson, Jean-Pierre Nicolas, Jean-Luc Thérier, Jean-Francois Piot e Bernard Darniche).

◀ Jean Rédélé, fondatore dell'Alpine.

L'epopea: dai prototipi alla 1600 ▶ Salone di Parigi, 1962: fu allora che allo stand Alpine comparve l'ultima nata della piccola casa francese, la A110 Berlinette. Una vettura destinata a rivoluzionare la visibilità del marchio in tutto il pianeta, soprattutto grazie agli innumerevoli successi sportivi e al lungo periodo in cui rimase in produzione, ben 15 anni. ▶ Agli albori del mito v'è però un personaggio chiave, da cui è impossibile prescindere in termini bibliografici: Jean Rédélé. Classe 1922, ottimo pilota e possessore di una

concessionaria Renault a Dieppe, fu proprio lui l'appassionato gentiluomo che, con l'aiuto del suocero Charles Escoffier, fondò la Alpine. ▶ Agli inizi dei Cinquanta la casa del rombo, pur non partecipando ufficialmente alle gare automobilistiche, forniva ai suoi piloti delle 4CV Sport 1063 adattate per le competizioni. Con queste vetturette Rédélé compì una lunga serie d'imprese in diversi appuntamenti di prestigio, come la Mille Miglia, la 24 Ore di Les Mans, il Rallye di Montecarlo, il Tour de France e la Liegi-Roma-Liegi. ▶ Incon-

tentabile in termini di ricerca delle prestazioni, Rédélé si prodigò per ideare un'auto che, sfruttando la parte meccanica e telaistica della 4CV, avesse un disegno più aerodinamico e un minor peso. Nacque la prima Rédélé Spéciale del 1953, con una carrozzeria in alluminio realizzata dal torinese Allemanno su disegno di Giovanni Michelotti. A questo prototipo ne fece seguito un secondo, nel 1954, denominato "The Marquis", per il quale fu ipotizzata una produzione di serie destinata al mercato statunitense.



▲ La nostra vettura con l'equipaggio C. Carron - M. Wider al «Liburna» del 1976, prima di classe del Gr.3.



▲ Andruet e «Biche» conducono la berlinetta verso la vittoria al Rally Monte-Carlo del 1973.

► La svolta, per l'imprenditore francese, avvenne grazie all'incontro con i fratelli Chappe, titolari della carrozzeria "Société Chappe et Gessalin", a Saint-Maur des Fossés. Ispirandosi al lavoro di Allemano, forgiarono un'identica carrozzeria ma composta di materiale plastico. Era l'occasione che Rédéle aspettava: commissionò tre auto che, in termini cromatici e messe l'una accanto all'altra, componevano i colori della bandiera francese, le Coach Mille Miles. Furono presentate ai vertici Renault nel luglio del 1955 con la denominazione Alpine A106 (il nome della società, che dal 1957 divenne ufficialmente fabbrica di automobili, venne scelto da Rédéle per ricordare la sua più importante vittoria colta nelle vesti di pi-

lota al Criterium Des Alpes del 1954). ► Dal Salone di Parigi del 1955 il piccolo marchio di Dieppe iniziò ad affermarsi sul mercato francese con le sue vetture sportive in vetroresina e meccanica Renault spesso sottoposta ad elaborazioni per aumentarne la resa. Nel 1958 fu adottata la nuova unità motrice della Renault Dauphine, in alcune varianti, che diede origine alla Alpine A108. Quest'ultima, al Tour de France del 1960, debuttò con due esemplari profondamente rivisitati: oltre ad una rinnovata linea aerodinamica, venne rivoluzionata anche la telaistica, non più affidata ad un pianale di derivazione Renault, ma ad un traliccio centrale d'acciaio con funzione portante, che sosteneva le sospensioni e il gruppo motore-cam-



▲ Rally Monte-Carlo 1973, «parc fermé» per l'equipaggio
Ove Andersson - Jean Todt 2° assoluti. (FONTE MOTORSPORT)

bio (sistemato a sbalzo posteriormente). Dotata anche di un nuovo propulsore, ebbe grande successo e fu protagonista sul piano agonistico. ► Al Salone di Ginevra del 1962 la Renault lanciò la sua ultima nata nel segmento medio-basso, la R8. Se, dal punto di vista telaistico, si rifaceva completamente alla Dauphine, nuovo fu invece il motore da 956 cc, che suscitò l'immediato interesse di Jean Rédéle e dei suoi tecnici; più lungo e ingombrante di quello della Dauphine, implicò una riprogettazione relativa alla parte posteriore della Berlinette. Il risultato di queste modifiche fu l'Alpine A110, che vide la luce in occasione del Salone di Parigi del 1962.

A110 ► La sua linea risultò sicuramente più riuscita rispetto a quella della A108. La coda più elegante e raccolta le confe-



▲ Cerimonia di premiazione dei vincitori.

riva uno slancio e un'armonia veramente inimitabili. Pur mantenendo l'impostazione generale della progenitrice, con il telaio a traliccio centrale e la carrozzeria in vetroresina, la A110 beneficiava delle soluzioni tecniche più avanzate introdotte sulla Renault 8. ► Nel 1968 la gamma delle Alpine A110 comprendeva le versioni 70, 100, 1300S e 1300G. Unica novità fu quella dell'introduzione della 1600 che, a fine anno, sostituì la poco fortunata serie 1500. Denominata 1600 VA, adottava una motorizzazione derivata dalla Renault 16 TS di 1565 cc con 92 o 102 CV SAE. Questo propulsore, rispetto a quello della Renault 16, presentava le camere di scoppio emisferiche con aspirazione e scarico separati sui due lati del motore, permettendo un più alto rapporto di compressione e, di conseguenza, maggiore potenza. ► Dal punto di vista sportivo, nel frattempo, l'attenzione della casa di Dieppe si era spostata dalle gare di velocità ai rally, che proprio verso la fine dei Sessanta stavano conoscendo una sempre maggiore popolarità (la Renault, dal 1968, decise di sostenere direttamente la squadra ufficiale Alpine). ► Nel 1970, come novità assoluta, fu concepita la 1600S (1600VB), il cui nome derivava

dal suo 1565 cc realizzato per la Renault 16 TS e opportunamente elaborato. Il 4 cilindri, sottoposto alle cure dei tecnici Alpine e Gordini, sviluppava la bellezza di 125CV (138CV SAE) e 155CV DIN (versione da competizione) portando la 1600S, grazie allo straordinario rapporto peso/potenza, a concorrere a livello assoluto nei più importanti rally internazionali.

Sport ► È proprio in questo dominio che, negli anni Settanta, la Alpine A110 (soprattutto la 1600S e la 1800) si rese protagonista di una serie impressionante di successi. Oltre alla storica supremazia dimostrata al Monte-Carlo del '73, di cui vi abbiamo già parlato, nel 1970 fu campione di Francia, di Bulgaria e d'Europa. Nel 1971 vinse per la prima volta il Monte-Carlo con Ove Andersson, bissò il successo in Francia e, tra i costruttori, in Europa. Si aggiunsero i trionfi nei campionati di Spagna e Cecoslovacchia. Nel 1972 si erse ancora a dominatrice in Francia. Il 1973 fu una stagione memorabile, con l'ottenimento del primo campionato del mondo. Nel 1974 e 1975 primeggiò in Europa nella "Coupe des dames".

La nostra vettura

Si tratta di una magnifica Alpine Renault A110 1600S "gruppo 3 cliente" del 1972 (prezzo di listino dell'epoca, così come accessoriata, ben 31'625 franchi). L'attuale proprietario, Gian Marco Balemi: «La mia prima macchina, quando ottenni la licenza di condurre, fu una Renault 5. Da subito iniziai ad appassionarmi al marchio francese e l'Alpine ne rappresentava la sublimazione corsaiole. Ricordo le mie occasionali visite al garage Berto-



ni di Ascona, dove rimanevo a lungo ad ammirarla. Le competizioni motoristiche, d'altro canto, sono sempre state il mio pane. Fin da piccolo assistevo spesso alle gare, soprattutto le prove di slalom in Ticino. In uno di questi appuntamenti scattai inconsciamente una foto, che tuttora posseggio, proprio a quell'Alpine che vent'anni dopo sarebbe diventata mia». Spinto da questa predilezione, nel 1977 Balemi entrò nell'Alpine Renault Club Ticino, di cui ancora oggi è presidente. In passato, prima di acquisire questa favolosa Berlinette, possedette diverse altre Alpine, da una R5 a delle A310, ma la volontà di acquistare colei che era stata il simbolo sportivo per eccellenza di un'intera epoca si faceva sempre più imperante. ► «Tra di esse la più prestazionale e performante era senza dubbio la 1600S del

71-72-73. Nella primavera del 1997, dopo vari viaggi condotti per sondare ciò che proponeva il mercato, m'indirizzai verso un commerciante della Svizzera tedesca che ne aveva tre da vendere. Una, tra loro, mi colpì in modo particolare; non era certo la più bella, ma da ogni singolo pezzo trasudava il suo passato competitivo, scivolando al limite della follia tra le curve di chissà quale rally. Notai, in particolare, alcuni dettagli che fornivano preziose indicazioni sul suo DNA da sportiva: i fori del trip-master ancora presenti, il rollbar d'origine, la carrozzeria più leggera. L'acquisto d'intuito e le mie ricerche successive mi dettero ragione». ► La Alpine, nr. di telaio 17798, fu consegnata lunedì 7 febbraio 1972 presso l'agenzia ufficiale della Renault-Etoile, 53 avenue des Champs-Élysées. Fu ordinata, nella configurazione





già modificata per il "gruppo 3", dai coniugi Paolini di La Chaux-de-Fonds. Arrivarono a Parigi il giorno prima, di domenica. Scattarono alcune foto e, il giorno successivo, la ritirarono. ► Balemi: «Paolini mi raccontò che, quel giorno, uscendo nelle trafficate vie di Parigi con una macchina tanto prestigiosa, ebbe qualche timore per l'integrità della carrozzeria. Dovette tuttavia affrontare le sue paure e guidare fino al rientro in Svizzera». Fu lui stesso ad introdurre la Berlinette nel mondo delle corse, ottenendo qualche risultato degno di nota tra cui gli slalom di Cornaux e Sion. Fu però con il terzo acquirente che l'auto visse i suoi maggiori momenti di gloria. Il 18.5.1973 venne acquisita dalla famiglia Carron. Christian, fratello del più conosciuto Jean Marie (campione svizzero di rally nel 1975 e 1981), la condusse in svariate competizioni: corse in salita, su pista ma, soprattutto, per quattro anni consecutivi, nel Campionato svizzero di rally. Il suo copilota, Michel Wyder, molto stimato e conosciuto nell'ambiente, morì tragicamente in un incidente con Marc Surer al

rally di Essen nel 1986. ► «Dal 1979 – prosegue Balemi – la A110 passò di mano varie volte, in Svizzera tedesca. Perse la sua livrea gialla originale a scapito di un blu molto in voga tra le Alpine dell'epoca. Perse anche alcune sue caratteristiche da corsaiola, passando ad una configurazione più adeguata all'utilizzo quotidiano. La comprai nel 1997 e procedetti immediatamente a un'approfondita revisione meccanica per ripristinarne potenzialità, affidabilità e riadattarla alle competizioni. Iniziai a cimentarmi in alcune prove di slalom oltre che a usarla nei raduni dedicati al marchio e nelle uscite del Club. Dopo l'ottenimento del certificato FIA per vetture storiche da competizione, riuscii a recuperare alcuni pezzi tramite Piero Racing (in particolare, il cosiddetto "cambio grosso" con i rapporti da rally con autobloccante a galletti come montato in origine) che mi permisero di estendere gli appuntamenti agonistici a prove in salita e in pista». ► Nel corso degli anni furono poi introdotte alcune parti di derivazione "gruppo 4", all'epoca omologate anche per il "gruppo 3": i freni grossi, la scatola dello sterzo più diretta, i sedili avvolgenti modello "usine", il blocco d'innesto della retromarcia, le molle per la modifica d'assetto e i supporti cambio rigidi. «Fu molto laborioso ritrovare queste parti meccaniche, girovagando tra rivenditori specializzati e mercati in Francia ed Italia». ► Dopo una cinquantina di gare, condotte con ottimi risultati, nel 2009 fu tempo di eseguire una minuziosa opera di restauro conservativo perché la carrozzeria in vetro resina aveva subito le conseguenze del tempo e della velocità. Dopo la sostituzione della



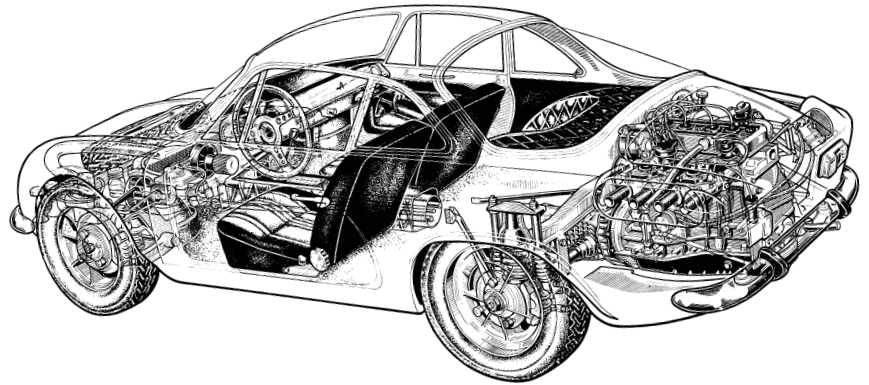
pannellatura di una porta e di un parafango posteriore, fu pure ripristinata la livrea gialla d'origine. Un lavoro da certosini che durò ben due anni presso la carrozzeria Botteccchia di Malvaglia. «Io mi occupai di alcune parti meccaniche e, nel frattempo, il motore venne spedito alla Stifani Motor Sport per un suo recupero completo. Ho ricominciato a correre nel 2011. La prima apparizione fu ad Anzère».

La guida ► Agilità, maneggevolezza e peso piuma hanno permesso a questa vettura di riscrivere la storia dei rally; una macchina che si adatta perfettamente a tutti i fondi, in particolare quelli scivolosi, con un inserimento in curva dall'incredibile precisione, tipico da go-kart. Essendo una "tutto dietro" (trazione e motore), con l'aiuto dell'autobloccante la deriva del posteriore in uscita delle curve si gestisce dosando semplicemente l'acceleratore.



Per questo motivo diversi piloti dell'epoca affermarono: «La Berlinette, ça se conduit uniquement en glisse». ► Certamente, l'Alpine non è adatta all'utilizzo quotidiano. Spingerla al limite è un affare esclusivo per mani esperte. Con un peso di 720Kg e 150 cv a tutt'oggi è considerata una piccola bomba! ► Salendovi, si avvertono immediatamente le esigue dimensioni del posto di guida, con la seduta molto bassa e il cielo a pochi centimetri dalla testa. La pedaliera è spostata verso destra, implicando una posizione di guida davvero particolare. Si ha quasi l'impressione di entrare in un prototipo. ► Inserito il contatto, si percepisce il ronzio dell'alimentazione elettrica. Pigiando a metà corsa il pedale del gas e girando la chiave d'accensione il motore inizia a tossire. Dopo qualche tentennamento, si risveglia con una sonorità sorda caratteristica della propulsione Renault. Il tipico rumore da casseruola della frizione da corsa accompagna l'innesto della prima marcia. Essendo un 1600 a bassa inerzia i regimi aumentano vorticosamente e rapidamente facendo urlare lo scarico di tipica estrazione sportiva. I rapporti ravvicinati la spingono all'impazzata. E poi... e poi si vola.

di **Elias Bertini**
Massimo Pedrazzini



SCHEDA TECNICA DELLA NOSTRA VETTURA

Modello 1600S
Colore giallo
Anno di produzione 1972
Cilindrata 1'596 cc
Numero di cilindri 4
Alesaggio x corsa 77,8 x 84mm
Potenza 150 CV a 7'200 giri/min
Coppia massima 180Nm
Alimentazione 2 Weber 45 DCOE
Trasmissione posteriore
Cambio 364 (grosso) rapporti Rally + autobloccante Hewland
Frizione a disco
Telaio a traliccio centrale

Assetto barra di torsione e molle elicoidali Gr.4
Freni a disco, pinze grosse mod. Gr.4
Passo 2'100 mm
Carreggiate ant. 1'380 mm, post. 1'360 mm
Dimensioni lunghezza 3'850 mm, larghezza 1'520 mm, altezza 1'113 mm
Peso a vuoto 720 Kg
Velocità massima rapporti Rally 175Km/h, rapporti normali 215Km/h
Accelerazione da 0 a 100 ca. 6 secondi (rapporti Rally)
Prezzo in CHF (1972) 31'625.-

