

# LE MANS



**1978-2008 : SUR LES TRACES DE LA VICTOIRE**  
**1978-2008: IN THE FOOTSTEPS OF VICTORY**

# RENAULT AT LE MANS

## THE 1950's: THE 4CV ERA

### 1949:

For the first time in history, a private Renault 4CV participates in the Le Mans 24 Hours.

### 1951-1952:

In 1951, five official 4CVs and one private one competed. One of them won the category for engines under 750 cm<sup>3</sup>, setting a new record for its class: an average speed of 111.198 km/h. The following year, six R1063 sedans (a sport version of the 4CV), were entered into the competition, one of which was driven by Jean Rédélé, the future founder of the Alpine brand.

### 1953-1958:

Renault continues to participate in the Le Mans 24 Hours with various official and private 4CVs: these cars include the VP (Vernet Pairard) tank and the R1064. For the following editions, the automaker proposes new cars and makes profound changes to the R1063, but with no visible success.



> Type 4 CV



# RENAULT AU MANS

## LES ANNÉES 50: L'ÉPOQUE DES 4 CV

### 1949:

Pour la première fois de l'histoire, une Renault 4 CV privée participe au 24 Heures du Mans.

### 1951-1952:

En 1951, cinq 4 CV officielles et une privée sont inscrites en compétition. L'une d'elles remporte la catégorie des moins de 750 cm<sup>3</sup>, en établissant un nouveau record de classe: 111,198 km/h de moyenne. L'année suivante, six berlines, type R 1063 (dérivée sportive de la 4 CV), sont présentes à la compétition, dont l'une est pilotée par Jean Rédélé - le futur créateur de la marque Alpine.

### 1953-1958:

Renault continue de participer aux 24 Heures du Mans avec diverses 4 CV officielles et privées: parmi ces voitures figure le tank VP (Vernet Pairard) et le type R 1064. Pour les éditions qui suivent, le constructeur propose de nouvelles voitures et fait évoluer profondément le type R 1063, mais sans visible succès.



> Barquette type 1063



> Type R 1064



> Type 1063



> Type Coupé VP

# RENAULT AT LE MANS

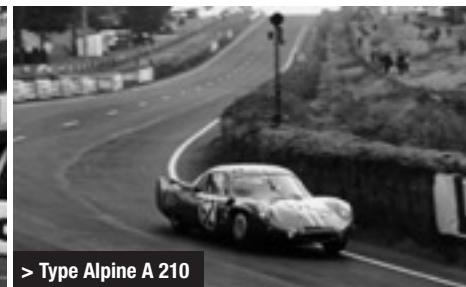
## THE 1960's: ON THE ROAD TO SUCCESS



> Type M 64



> Type M 64



> Type Alpine A 210



> Type Alpine A 210

### 1962-1963:

The «Spider» and «Djet» from the manufacturer René Bonnet are equipped with the Gordini R 8, type 55 engine. In the 1963 race, its «Aérodjet» N 53 finishes first in the energy index.

### 1963-1964:

Three Alpine M 63 prototypes, entered in the competition by Jean Rédélé, demonstrate their full potential.

In 1964, the M 64 is introduced and gives Alpine its first success at Le Mans, with a victory in the energy index. The same year, an M 63 wins the energy index title in the 1150 cm<sup>3</sup> category.

### 1965-1969:

The M 65, type 58, fitted with a 1300 cm<sup>3</sup> Renault Gordini becomes the first 1300-engine to pass the 200 km/h lap speed mark. In 1966 and 1968, it takes the top prize in the energy index. In 1968 and 1969, the M 65 celebrates two other victories in the performance index with the 1005 cm<sup>3</sup> engine.

In 1967, the Alpine A 210 1500 beats the record of a four-minute lap. In the race, it wins the 1600 cm<sup>3</sup> category with Vinatier and Bianchi. The following year, it repeats its performance with Serpaggi and Le Guellec. The fuel-injected 1500 cm<sup>3</sup> engine will eventually reach 160 HP, in 1969.

# RENAULT AU MANS

## LES ANNÉES 60: EN ROUTE VERS LA RÉUSSITE

### 1962-1963:

Les « Spider » et les « Djet » du constructeur René Bonnet sont équipés des moteurs R 8 Gordini, type 55. Lors de l'épreuve de 1963, son « Aérodjet » N 53 remporte l'indice énergétique.

### 1963-1964:

Trois prototypes Alpine M 63, engagés en compétition par Jean Rédélé, démontrent tout leur potentiel. En 1964, la M 64 voit le jour et apporte à Alpine son premier succès au Mans, avec une victoire à l'indice énergétique. La même année, une M 63 remporte l'indice énergétique et la catégorie 1 150 cm<sup>3</sup>.

### 1965-1969:

La M 65, type 58, motorisée par Renault Gordini 1 300 cm<sup>3</sup> devient la première 1300 à franchir la barre de 200 km/h au tour. En 1966 et 1968, elle remporte deux victoires à l'indice énergétique. En 1968 et 1969, la M 65 célèbre deux autres victoires à l'indice de performance, avec le moteur 1 005 cm<sup>3</sup>.

En 1967, l'Alpine A 210 1500 bat le record de 4 min. au tour. En course, elle remporte la catégorie des 1 600 cm<sup>3</sup> avec Vinatier et Bianchi. L'année suivante, elle renouvelle cette performance avec Serpaggi et Le Guellec. Le moteur 1 500 cm<sup>3</sup> alimenté par injection finira par développer 160 ch, en 1969.



> Type M 65



Type alpine A 220

# RENAULT AT LE MANS

## THE 1970'S: THE MUCH AWAITED VICTORY



### 1973-1975:

The «2 liter» championship series in 1974 is dominated by the Alpine A 440 with a V6 engine: 7 races, 7 victories, the title and 3 Renault drivers in the first three slots with Serpaggi, Larrousse and Jabouille. In 1975, the A 441 and the A 441T make their debuts. The former, driven by two women-Lella Lombardi and Marie-Claude Beaumont-shows promising results. The latter wins a handsome prize in its first showing.

### 1976-1977:

The Alpine A 442, running the V6 turbo engine, posts the best time in the trials for the 1976 Le Mans 24 Hours. The next year, three official and one private A 442 are on the starting line.

### 1978:

Perfectly prepared by different tests and boasting a few innovations, including the «bubble», the three Alpine Renault A 442s and the A 443 - the longer version-dominate throughout the race, never letting their competitors get a look at the lead. The much awaited victory is finally achieved.

# RENAULT AU MANS

## LES ANNÉES 70: LA VICTOIRE TANT ATTENDUE

### 1973-1975:

Le Championnat des « 2 litres » de 1974 est dominé par l'Alpine A 440, motorisée par un V6: 7 courses, 7 victoires, le titre et 3 pilotes Renault aux 3 premières places avec Serpaggi, Larrousse et Jabouille.

En 1975, apparaît la A 441 et la A 441T. La première, pilotée par deux jeunes femmes - Lella Lombardi et Marie-Claude Beaumont, montre des résultats prometteurs. La deuxième remporte une belle victoire dès sa première course.

### 1976-1977:

L'Alpine A 442, équipée du moteur V6 turbo, obtient le meilleur temps aux essais des 24 heures du Mans en 1976. L'année suivante, trois A 442 officielles et une privée sont au départ.

### 1978:

Parfaitement préparées par différents tests et bénéficiant de quelques nouveautés dont la « bulle », les trois Alpine Renault A 442 et la A 443 - la version longue - dominent tout au long de l'épreuve, ne laissant jamais l'initiative à leurs concurrents. La victoire tant attendue est enfin obtenue.



# LE MANS CLASSIC 2002

## INAUGURAL EDITION

**Le Mans Classic is created in 2002. The idea is thrilling: recreate the unique, magical world that reigned at Le Mans by creating a retrospective of one of the most mythical races in the world.**

For its first edition, the Le Mans Classic brings together 305 cars divided into five classes based on their period. The common trait of these cars is that they all participated in the Le Mans 24 Hours between 1923 and 1975. Some 80 are still mounted on their original chassis. The cars are piloted by one thousand drivers, as 2000 club cars swarm the Bugatti track. A giant event open to 30,000 spectators.

As a 24-Hour endurance race would be too demanding for the old cars, the drivers take off in successive stages. The race consists of four 35-minute sequences of racing at different times during the day and night.

This first edition is a real success. The Le Mans Classic 2002 is considered by many media outlets as the «automobile event of the year».

### Renault at the Le Mans Classic 2002:

Drivers: Jean Ragnotti, Michel Berga, André Cadiou, Joël Gouhier  
Car: M 64  
Results: non-competition car



# LE MANS CLASSIC 2002

## LA PREMIÈRE ÉDITION

**Le Mans Classic est créé en 2002. L'idée est passionnante: recréer l'univers unique et magique qui régnait au Mans, en organisant une rétrospective de l'une des courses les plus mythiques au monde.**

Pour sa première édition, Le Mans Classic réunit 305 voitures réparties en cinq plateaux en fonction de leur période. Le point commun de ces voitures est d'avoir participé aux 24 Heures du Mans entre 1923 et 1975, 80 d'entre elles sont les vrais châssis. Les voitures sont conduites par un millier de pilotes, tandis que 2000 voitures de clubs investissent le circuit Bugatti. Un spectacle géant offert à 30 000 spectateurs.

Une épreuve d'endurance de 24 Heures étant trop exigeante pour des voitures anciennes, les pilotes s'élancent par plateau successif. La course se compose de quatre séquences de 35 minutes de course à différentes heures du jour et de la nuit.

Cette première édition est un vrai succès. Le Mans Classic 2002 est considéré par de nombreux médias, comme « l'événement automobile de l'année ».



### Renault au Mans Classic 2002 :

Pilotes : Jean Ragnotti, Michel Berga, André Cadiou, Joël Gouhier  
Voiture : M 64  
Résultats : voiture hors classement



> Jean Ragnotti, Michel Berga, André Cadiou, Joël Gouhier

# LE MANS CLASSIC 2004

## THE BEGINNINGS OF ONE OF THE BIGGEST EVENTS IN EUROPE

The second edition of the Le Mans Classic establishes itself as one of the biggest events of its kind in Europe. The period of car eligibility is extended to 1978.

The 396 participating cars, including six former winners, are divided into six categories and are slated to compete over three days.



The success is impressive: more than 4,000 collector's cars from 100 clubs are in attendance, a large number of which traveled from Great Britain. In parallel, an auction organized by famous auction house Christie's lets attendees discover and purchase exceptional models from a selection assembled especially for the event.

The FFVE (French Federation of Period Vehicles) and the FIVA (International Federation of Antique Vehicles) also launch a «Club Contest». The objective is to reward clubs for the quality of the models presented, the representativeness of the brand's line, the number of cars collected, etc. This year Renault Club wins first place.

Five automakers exhibit their latest models alongside the «veterans». The first day alone draws no less than 50,000 attendees.

The main event takes place on Sunday a few laps before the finish line, with a showdown between the Porsche 936 and the Renault A443, just like in 1978.

That year saw a superb duel between the 936 of Jean-Marc Luco and the Alpine A443 driven by Jean-Pierre Jaussaud, Alain Serpaggi and Jean Ragnotti.

*«Having won one heat apiece, the third race was destined to be decisive for the drivers. Unfortunately, the contest was cut short by Jean-Pierre Jaussaud's exit from the track. The win thus went to the Porsche.»*

The Le Mans Classic 2004 takes a decisive step forward from the inaugural edition, thus becoming one of the greatest collector car events in the world.

### Renault at the Le Mans Classic 2004:

Drivers: Jean-Pierre Jaussaud, Jean Ragnotti, Alain Serpaggi

Car: Renault Alpine A 443

Results: 10th after forfeiting in the sixth round



# LE MANS CLASSIC 2004

## LES PRÉMICES D'UNE DES PLUS IMPORTANTES MANIFESTATIONS D'EUROPE

**La deuxième édition du Mans Classic s'impose comme l'une des plus importantes manifestations de ce genre en Europe. La période d'éligibilité des voitures est étendue à 1978. 396 voitures sur six plateaux, dont six anciens vainqueurs, sont inscrits à l'épreuve qui s'effectue cette fois sur trois jours.**

Le succès est impressionnant: sont présentes plus de 4 000 voitures de collection, représentant 100 clubs, dont une grande partie viennent de Grande Bretagne. De même, une vente aux enchères est organisée par la célèbre maison Christie's permettant de découvrir et d'acheter des modèles d'exception, réunis pour l'occasion.

La FFVE (Fédération Française des Véhicules d'Époques) et la FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) lancent également « Un concours des clubs ». L'objectif est de récompenser les clubs pour la qualité des modèles exposés, la représentativité de la gamme de la marque, le nombre de voitures rassemblées, etc. Le club Renault remporte, cette année là, le premier prix.

Cinq constructeurs présentent leurs modèles les plus récents à côté des « vétérans ». Le premier jour, on compte déjà pas moins de 50 000 spectateurs.



Le clou du spectacle est assuré le dimanche à quelques tours de l'arrivée par un duel entre la Porsche 936 et la Renault A443, comme en 1978.

Cette année là, se déroule un superbe duel entre, la 936 de Jean-Marc Luco et l'Alpine A443 pilotée par Jean-Pierre Jaussaud, Alain Serpaggi et Jean Ragnotti.

*« Ayant gagné une manche chacun, la troisième course s'annonçait décisive pour les pilotes. Malheureusement, la lutte fut écourtée par la sortie de route de Jean-Pierre Jaussaud, la victoire revenant ainsi à la Porsche. »*

Le Mans Classic 2004 franchit un pas décisif par rapport à la première édition, devenant ainsi l'une des plus belles manifestations de voitures de collection au monde.

### Renault au Mans Classic 2004 :

Pilotes : Jean-Pierre Jaussaud, Jean Ragnotti, Alain Serpaggi

Voiture : Renault Alpine A 443

Résultats : 10<sup>e</sup> après abandon, plateau 6



Alain Serpaggi, Jean Ragnotti, Jean-Pierre Jaussaud

# LE MANS CLASSIC 2006

## A RENOWNED EUROPEAN EVENT

In July 2006, for this third manifestation, some 6,000 cars are at the rendezvous: 400 competition cars that participated in the Le Mans 24 Hours or identical models. More than 1,000 drivers from all over the world gathered to take the wheels of these monuments of auto sports.

The novelty this year is the extension of the eligibility date for the sixth category to 1979.

On the club side, more than 5,000 collector cars from 150 clubs are presented on the lawns and around the Bugatti track.

A «Le Mans Heritage Club» contest brings together cars that have participated in the Le Mans 24 Hours since the race's inception, but that do not compete.

The remodeled village sets up shop in its new facilities. Several manufacturers bring exhibits presenting their latest models.

The organizers announce more than 72,000 visitors over the three days of the gathering.

The Le Mans Classic 2006 continues to grow in importance, confirming its status as the greatest international collector car event.



### Renault at the Le Mans Classic 2006:

Drivers: Jean Ragnotti, Alain Serpaggi  
Car: Alpine A 443  
Results: 2<sup>nd</sup> place in category 6

# LE MANS CLASSIC 2006

## UNE MANIFESTATION DE RENOMMÉE EUROPÉENNE

En juillet 2006, pour ce troisième opus, sont réunies près de 6 000 voitures: 400 voitures de compétition ayant participé aux 24 Heures du Mans ou de modèle identique. Plus de 1 000 pilotes venus du monde entier se sont rassemblés pour prendre le volant de ces monuments du sport automobile.

La nouveauté cette année, est l'extension de la date limite du sixième plateau à 1979.

Côté clubs, plus de 5 000 voitures de collection, de 150 clubs sont présentées sur les pelouses et autour du circuit Bugatti.

Un concours « Le Mans Heritage Club » regroupe des voitures qui ont participé aux 24 Heures du Mans depuis la création de l'épreuve, mais qui ne courent pas.

Le village remodelé s'installe dans les nouveaux aménagements. Plusieurs constructeurs conduisent des opérations en présentant leurs nouveaux modèles.

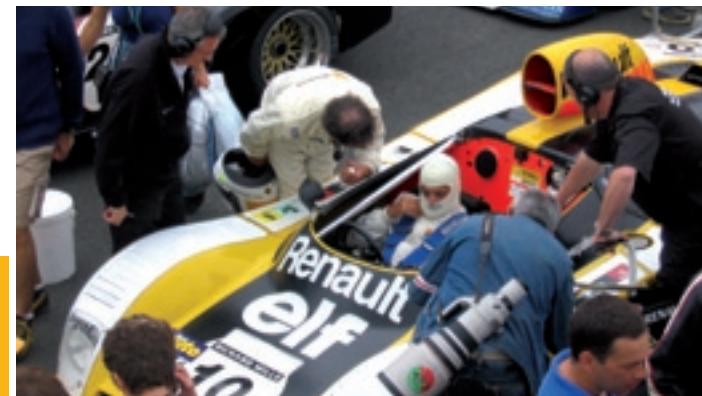
Les organisateurs annoncent plus de 72 000 visiteurs sur les trois jours de la manifestation.

Le Mans Classic 2006 monte encore en puissance, confirmant son statut de plus belle manifestation de voitures de collection mondiale.



### Renault au Mans Classic 2006 :

Pilotes : Jean Ragnotti, Alain Serpaggi  
Voiture : Alpine A 443  
Résultats : 2<sup>e</sup> position du plateau 6



# LE MANS CLASSIC RENDEZ-VOUS DES COLLECTIONNEURS



## ÉQUIPE H&C AU MANS 2008



## RENAULT AT THE LE MANS CLASSIC 2008

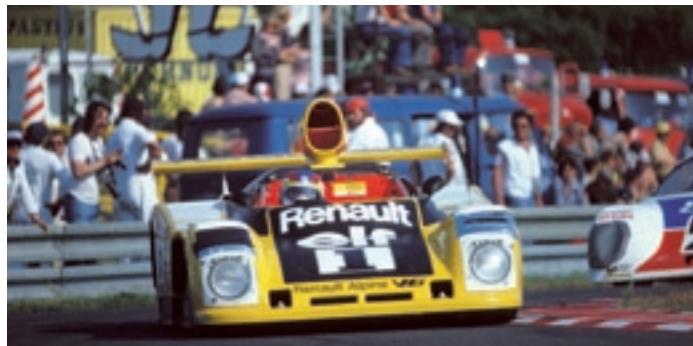
### COMPETING CARS: 1978 ALPINE RENAULT A 443

Four Renault-Alpine cars were on the starting line at the 1978 Le Mans 24 Hours. The A 443 prototype served as a pacesetter, letting the crown go to Pironi and Jaussaud's A 442 B. A team win.

When Renault committed to the 1978 Le Mans 24 Hours, it was with a victory in its sights. Since 1973, the A 440, A 441 then A 442 turbo prototypes had represented the French brand in the Le Mans race and, in 1977, Alpine Renault became Renault Alpine, conveying the growing involvement of Renault.

The 1978 edition of the 24 Hours looked promising: the turbocharged engine had been fine tuned and the team had worked extensively on the reliability problems encountered the previous year. Renault entered three A 442s and an A 443, which had a bigger cubic capacity and aerodynamic improvements like its Plexiglas bubble that partially covered the cockpit.

Entrusted to the Jabouille/Depailler team, this A 443 quickly took the lead ahead of the Porsche driven by Wolleck/Barth, fulfilling the role of «pace car». The intense pace led to its retirement from the race, leaving the finish to Pironi and Jaussaud, who steered their A 442 to victory. It was truly ending on a high note, since Renault was about to focus its efforts on Formula 1.



## RENAULT AU MANS CLASSIC 2008

### VOITURE EN COURSE: ALPINE RENAULT TYPE A 443 1978

Quatre Renault-Alpine sont au départ des 24 Heures du Mans 1978. Le prototype A 443 servira de lièvre, et laissera le couronnement à la A 442 B de Pironi et Jaussaud. Une victoire d'équipe.

Lorsque Renault s'engage aux 24 Heures du Mans 1978, c'est avec en ligne de mire la victoire. Depuis 1973, les prototypes A 440, A 441 puis A 442 suralimentés défendent la marque française à la course mancele et, en 1977, Alpine Renault est devenue Renault Alpine, traduisant l'implication grandissante de Renault.

L'édition 1978 des 24 Heures se présente bien: le moteur turbocompressé est au point et l'équipe a énormément travaillé sur les problèmes de fiabilité rencontrés l'année précédente. Renault engage trois A 442 et une A 443, qui bénéficie d'une cylindrée plus élevée et d'améliorations aérodynamiques telle sa bulle en plexiglas couvrant partiellement l'habitacle.



Confiée à l'équipage Jabouille/Depailler, cette A 443 prend rapidement la tête devant la Porsche de Wolleck/Barth, jouant son rôle de « lièvre ». Le rythme soutenu la mène à l'abandon, laissant la place à Pironi et Jaussaud qui conduisent leur A 442B à la victoire. Un véritable aboutissement alors que Renault va placer tous ses efforts sur la Formule 1.



# RENAULT AT THE LE MANS CLASSIC 2008

## LES PILOTES/DRIVERS : JEAN RAGNOTTI

Né le 29 août 1945

**1995** : Victoire au Monte Carlo en 2 roues motrices

**1994** : Champion de France des pilotes Rallyes en 2 Litres

**1993** : Champion de France des pilotes Rallyes en 2 Litres

**1992** : 2<sup>e</sup> au championnat de France des Rallyes

**1991** : Champion de France 2 l 2 roues motrices

**1990** : Champion de France Groupe N - R5 GT Turbo

**1989** : Vice Champion de France de Superproduction - R21 Turbo 4X4

**1988** : Champion de France de Superproduction - R21 Turbo 4X4

**1987** : 2<sup>e</sup> au Championnat du Monde des Pilotes de Rallyes - R11 Turbo

**1985** : Victoires au Tour de Corse, 24 h d'Ypres, Tour de France - R5 Turbo

**1984** : Champion de France des Rallyes - R5 Turbo

**1981-1982** : Victoires au Tour de Corse - R5 Turbo

**1980** : Champion de France des Rallyes - R5 Alpine et Turbo

**1978** : 2<sup>e</sup> au Monte Carlo - R5 Alpine Groupe 2. 4<sup>e</sup> aux 24 Heures du Mans - Alpine A442

**1977** : Champion de France de Rallycross - Alpine A310 V6

**1975** : 2<sup>e</sup> au championnat de Formule Renault Europe

**1971** : Victoire au Rallye de Monte Carlo en Groupe 2

**1970** : 2<sup>e</sup> au Championnat de France des Rallyes

**1969** : 1<sup>ère</sup> victoire de groupe au Tour de Corse

Particulièrement fidèle à la Marque Renault, Jean est aujourd'hui un ambassadeur connu et reconnu par le grand public et apprécié pour la qualité de sa relation dans le monde du sport.



> Jean Ragnotti



Born 29 August 1945

**1995**: Victory in Monte Carlo for two-wheel drive

**1994**: French champion rally driver, 2 liter engines

**1993**: French champion rally driver, 2 liter engines

**1992**: Second place, French rally championship series

**1991**: French champion, 2 liter 2-wheel drive

**1990**: French champion, Group N-R5 GT Turbo

**1989**: French co-champion, Super-production race cars-R21 Turbo 4X4

**1988**: French co-champion, Super-production race cars-R21 Turbo 4X4

**1987**: Second place, World Rally Championship series-R11 Turbo

**1985**: Wins at the Tour de Corse, Ypres 24 Hours, Tour de France-R5 Turbo

**1984**: French rally champion-R5 Turbo

**1981-1982**: Wins at the Tour de Corse-R5 Turbo

**1980**: French rally champion-R5 Alpine and Turbo

**1978**: Second place in Monte Carlo-R5 Alpine Group 2, fourth at the Le Mans 24 Hours-Alpine A442

**1977**: French rallycross champion-Alpine A310 V6

**1975**: Second place, Renault Formula Europe championship series

**1971**: Win at the Monte Carlo rally, group 2

**1970**: Second place, French rally championship series

**1969**: 1<sup>st</sup> group win at the Tour de Corse

Particularly loyal to the Renault brand, Jean is now an acknowledged ambassador who is recognized by the public and respected for the quality of his relationship with the world of sports.

# RENAULT AU MANS CLASSIC 2008

## LES PILOTES/DRIVERS : ALAIN SERPAGGI

Né le 19 septembre 1938

**1985** : Champion de France des rallyes 2<sup>e</sup> div. (Renault 5 turbo Tour de Corse)

**1975-1995** : Pilote et metteur au point Alpine de 1975 à 1995

**1974** : Champion d'Europe des conducteurs de proto 2L (Alpine-Renault)

**1974** : 1 000 km de Monza 8<sup>e</sup> au général sur Ligier Maserati.

**1974** : Championnat F2 sur ELFB MW

**1973** : Vice champion de France de Formule 3

**1972** : Champion d'Europe de F3 sur Alpine-Renault

**1971** : 2<sup>e</sup> du championnat de France de Formule Renault

**1970** : 4<sup>e</sup> du championnat de France de Formule Renault

Il a aussi participé aux 24 Heures du Mans : 1989 sur ALD Cosworth, 1974 sur Ligier Maserati, 1973 sur Ferrari Daytona, 1969 sur Alpine A 210, 1968 sur Alpine A 210.

Aujourd'hui Alain participe activement à la mise au point des véhicules de la collection Renault.

Born 19 September 1938

**1985**: French rally champion, division 2 (Renault 5 Turbo Tour de Corse)

**1975-1995**: Driver and tuner, Alpine

**1974**: European champion, 2L prototype drivers (Alpine-Renault)

**1974**: Eight place, Monza 1000 KM, driving Ligier Maserati

**1974**: F2 championship, driving ELFB MW

**1973**: French co-champion, Formula 3

**1972**: Champion, Europe F3 driving Alpine-Renault

**1971**: Second place, Renault Formula France championship series

**1970**: Fourth place, Renault Formula France championship series

He also participated in the Le Mans 24 Hours: 1989 driving ALD Cosworth, 1974 driving Ligier Maserati, 1973 driving Ferrari Daytona, 1969 driving Alpine A 210, 1968 driving Alpine A 210. Today Alain is actively involved in tuning and maintaining the vehicles in the Renault collection.



> Alain Serpaggi





( [www.renault.com](http://www.renault.com) )