

RENAULT CLASSIC
LES CAHIERS PASSION
LA SAGA ALPINE



01 A RENAULT 'FAMILY'

Jean Rédélé was the first-born son of Madeleine Prieur and Emile Rédélé, a Renault dealer based in Dieppe and a former mechanic of Ferenc Szisz – the first Renault Frères ‘factory driver’, winner of the Grand Prix de la Sarthe in 1906 at Le Mans and runner-up in the Grand Prix de l’A.C.F. in Dieppe in 1907.

Emile Rédélé had been hired by Louis Renault himself right at the beginning of the 20th Century. His son Jean always kept in his office at home, a small picture commemorating Szisz’s successes in the big, 13-litre Renault, assisted by his father.

At the end of the First World War, at the request of Louis Renault, the young Emile Rédélé settled in Dieppe and opened a Renault dealership there in rue Thiers. He married Madeleine Prieur, and two years later, Jean-Emile-Amédée Rédélé was born on May 17, 1922. The couple subsequently had two further sons: Pierre, who was born in 1924, and Claude, in 1931. The family gained greater influence when Emile Rédélé married into his wife’s family and her cousins Jacques and Roger Prieur became practically inseparable from the three Rédélé brothers.

After completing his studies in Normandy, Jean Rédélé took his Baccalauréat during the Second World War and came into contact with people as diverse as Antoine Blondin, Gérard Philipe and Edmond de Rothschild. He chose to be a sub-prefect before settling on a career direction and enrolling at the H.E.C. (Hautes Études Commerciales) business school in Paris. There, he achieved a joint degree in economics and business and graduated in

October 1946, but not before sending a work placement report to the general management of Renault. In it, Jean Rédélé made several groundbreaking observations about the business strategy of the nation’s leading carmaker, with sufficient conviction to be summoned to Boulogne-Billancourt by Pierre Dreyfus, the CEO of Renault. To help the company to translate its ideas into actions, Rédélé was appointed Renault’s official dealer in Dieppe,

following in the footsteps of his father.

Jean Rédélé was just 24-years-old and as such, became the youngest car dealer in France.

He threw himself into motorsport in 1950, reasoning that “racing is the best way to test production cars and victory is the best sales tool”. To no great surprise, he chose the brand new Renault 4CV as the vehicle for his competition activities.



> 4 CV de Jean Rédélé à Monte-Carlo - 1951

01 UNE FAMILLE "RENAULT"

Jean Rédélé est le fils aîné de Madeleine Prieur et d'Emile Rédélé, concessionnaire Renault à Dieppe et ancien mécanicien de Ferenc Szisz, le premier "pilote d'usine" de Renault Frères, vainqueur du Grand-Prix de la Sarthe en 1906 au Mans et second au Grand-Prix de l'ACF à Dieppe en 1907.

Emile Rédélé avait été embauché par Louis Renault lui-même au tout début du XXème siècle. Son fils Jean a toujours gardé dans son bureau chez lui, une petite toile commémorant les exploits de Szisz sur la grosse Renault de treize litres de cylindrée, assisté par son père.

À l’issue de la Première Guerre Mondiale, à la demande de Louis Renault, le jeune Emile Rédélé s’installe à Dieppe et y ouvre la concession Renault, rue Thiers. Il épouse Madeleine Prieur. Deux ans plus tard, naît Jean-Emile-Amédée Rédélé, le 17 mai 1922. Le couple aura deux autres garçons, Pierre en 1924 et Claude en 1931. La famille est, en réalité, plus importante car Emile Rédélé a recueilli la famille de son épouse et, désormais, la fratrie des cousins Jacques et Roger Prieur est quasi indissociable de celle des trois frères Rédélé.

Après de bonnes études en Normandie, Jean Rédélé passe son Baccalauréat

pendant la Seconde Guerre Mondiale et fait la rencontre de personnages aussi différents qu’Antoine Blondin, Gérard Philipe ou Edmond de Rothschild. Il se destine à être Sous-préfet avant de bifurquer dans son orientation et d’intégrer HEC à Paris. Il va y acquérir une double compétence économique et commerciale et en sort diplômé en octobre 1946, non sans avoir envoyé un rapport de stage à la Direction Générale de Renault. Jean Rédélé y affirme quelques points de vue novateurs sur la stratégie commerciale du Premier constructeur national avec suffisamment de conviction pour qu'il se fasse convoquer à Boulogne-Billancourt par Pierre Dreyfus, le PDG de Renault... Pour l'aider à mettre ses idées en action, il est nommé Concessionnaire officiel à Dieppe en succession à son père.

Jean Rédélé a vingt-quatre ans et est, dès lors, le plus jeune concessionnaire automobile de France.

Il se lance dans la compétition automobile dès 1950, estimant que «la course est le meilleur banc d'essai pour les modèles de série et que la victoire est le meilleur argument de vente». C'est naturellement la toute nouvelle 4 CV Renault qu'il choisit comme moyen promotionnel.



> Jean Rédélé - 1965



> Pierre Dreyfus - 1955

Motorsport champion

In January 1950, Jean Rédélé entered his personal 4CV in the 20th Rallye Monte-Carlo. He was co-driven by Marcel Delforge, the workshop manager at the Dieppe dealership, but the duo were delayed by snow and finished outside the time limit.

On July 24, he made his second competitive appearance – a particularly symbolic challenge, given that the outing was the 1st Rallye de Dieppe. On home turf and up against 40 rivals, he steered his 4CV to first place ahead of a brigade of Peugeot 203s and more powerful Salmson entries.

That victory was lauded by both the press and Renault's management who suggested Rédélé enter the 21st Rallye Monte-Carlo in 1951 in a '1063', the special 'racing' version of the 4CV. He finished fourth in class, then runner-up in the 2nd Rallye de Dieppe. His driving career had started to take off. Winner of the 1st Rallye de Dax, fifth in the Rallye du Dauphiné, third in the punishing Marathon de la Route which stretched from Liège to Rome and back to Liège, third again in the Tour de France Automobile, he finished his season by triumphing in the Tour de Belgique.

After analysing the performance of the 4CV, Jean Rédélé believed it would be unbeatable if its body was

lighter and more streamlined. He therefore travelled to Italy to meet designer Giovanni Michelotti and tasked him with developing a '4CV Spéciale Sport', which would be produced by the coachbuilder Allemano. Whilst waiting for the car to be delivered, he entered his '4CV 1063' in three major international events.

He teamed up with his friend Louis Pons, a Renault dealer in Paris and Etampes, the town in which Pons was deputy mayor. The two men decided to fund the development and marketing of a five-speed gearbox, designed by André-Georges Claude and which would prove to be extremely efficient. Together, they participated in the very demanding 'Mille Miglia', a 1,500km race contested over open roads from Brescia to Rome and back to Brescia again in Italy. They won their class and broke every record, leaving their pursuers trailing more than an hour behind them at the finish.



> Tour de France automobile - 1951



> Rallye Monte-Carlo - Renault 4CV de Louis Pons - 1951



> Rallye Monte-Carlo - Jean Rédélé et Marcel Delforge au volant d'une 4CV - 1951

Champion de course automobile

Dès janvier 1950, Jean Rédélé engage sa 4 CV personnelle au XXème Rallye Monte-Carlo. Il est copilote par Marcel Delforge, le chef d'atelier de la concession dieppoise mais la neige les retarde et ils arrivent hors délai.

Le 24 juillet, il s'engage dans sa seconde compétition. Symboliquement le challenge est élevé puisqu'il s'agit du « 1er Rallye de Dieppe ». Sur ses terres et face à quarante autres concurrents, il impose sa 4 CV à la première place devant les 203 Peugeot et autres Salmson plus puissantes.



> 24h du Mans - Jean Rédélé sur 4 CV - 1952

Cette victoire est saluée par la Presse et la Régie Renault qui lui propose, dès 1951, de courir le XXIème Rallye Monte-Carlo sur une "1063", la version "spéciale course" de la 4 CV.

Il termine quatrième de classe, puis second au 2ème du Rallye de Dieppe. Sa carrière de pilote est lancée. Premier au 1er Rallye de Dax, cinquième au Rallye du Dauphiné, troisième au terrifiant Marathon de la Route qui se déroule entre Liège, Rome et Liège, troisième encore au Tour de France Automobile, il termine sa saison en remportant le Tour de Belgique.

Après avoir analysé le comportement de la 4 CV, Jean Rédélé estime qu'elle serait imbattable si la caisse était plus légère et mieux profilée. Il se rend donc en Italie pour rencontrer le styliste Giovanni Michelotti et lui passe commande d'une « 4 CV Spéciale Sport » qui sera réalisée par la carrosserie Allemano. En attendant que l'auto soit livrée, il s'engage sur la « 4 CV 1063 » dans trois épreuves majeures du calendrier sportif international.

Il fait désormais équipe avec son ami Louis Pons, concessionnaire Renault à Paris et Etampes, ville dont il est le



> 24h du Mans - 1952

maire adjoint. Les deux hommes décident de financer le développement et la commercialisation d'une boîte de vitesses à cinq rapports, créée par André-Georges Claude et qui s'avère être très efficace. Ensemble, ils participent aux très exigeantes "Mille Miglia", une course de mille cinq cents kilomètres disputée sur route ouverte, en continu, entre Brescia, Rome et Brescia, en Italie. Ils gagnent leur catégorie en battant tous les records, laissant leurs poursuivants à plus d'une heure derrière eux à l'arrivée.

02 JEAN RÉDÉLÉ (NEXT)



> Rallye de Dieppe - Berlinette de Jean Rédélé (base 4 CV Renault/carrosserie par Michelotti) - 1953

Entered officially by Renault in the 1952 Le Mans 24 Hours, Rédélé in his 4CV was leading his class at 13.00 on Sunday – just two hours from the end – when he was forced to retire. He gained his revenge in the Tour de France Automobile in which he finished third overall, quite an achievement given the relative modesty of his car. Indeed, that year was a triumphant one all-round for the young car dealer, as at the end of it, Jean Rédélé married Michelle Escoffier, whose father Charles Escoffier was one of the leading Renault dealers, notably running the Grand Garage de la Place de Clichy on rue Forest, his flagship showroom.

In 1953, Rédélé and Pons won their class in the 'Mille Miglia', again in the 4CV 1063 – but Jean Rédélé was itching to drive the 'Renault Spéciale' that he had ordered in Italy. Symbolically, he entered the 4th Rallye de Dieppe with the car. In the Renault Spéciale's very first outing, Rédélé won outright, defeating two Jaguars and a Porsche.

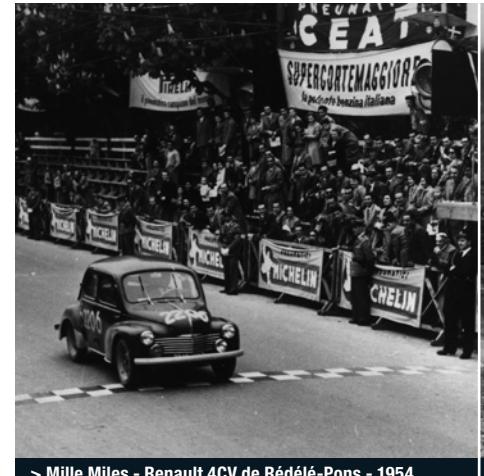
The Dieppe native doubled up on the circuit of Rouen during the speed festival held there. In its third outing, in July, Jean Rédélé's 'Renault Spéciale' won the Copa de Lisboa in Portugal, whilst concluding the year in fine style, Rédélé and Pons participated in the Tour de France Automobile, finishing third overall behind two Alfa Romeos.

In 1954, Rédélé and Pons won the 'Mille Miglia' – an event that would become their trademark race – and then the Critérium des Alpes. "I thoroughly enjoyed crossing the Alps in my Renault 4CV, and that gave me the idea of calling my future cars 'Alpines'. It was important to me that my customers experienced that same driving pleasure at the wheel of the car I wanted to build," said Jean Rédélé. Rédélé and Pons completed their season, like the previous year, by winning the Liège-Rome-Liège and coming second on the Tour de France. By the end of a 1954 season that had been every bit as successful as 1953, Jean Rédélé had gained a reputation as a top driver. That meant a lot to him even if, deep down, he knew he

would soon have to choose between driving his cars and driving his business.

Indeed, Charles Escoffier commissioned a run of the A106 'Coach' whilst Jean Rédélé received his 'Rédélé Spéciale', the second car produced specifically for him in Italy. Not being able to develop that car on his own, he gave it to his friend Jean-Claude Galtier, another young Renault dealer based in Grenoble, and raced the 'Coach' himself. Both shone: Galtier won the 'Mille Miglia' in 'Rédélé Spéciale', with Rédélé finishing second in his 'Coach'. That one-two convinced Jean Rédélé to create his own brand: it would be called 'Alpine' and would have a dual base, in rue Forest in Paris and avenue Pasteur in Dieppe.

02 JEAN RÉDÉLÉ (SUITE)



> Mille Miles - Renault 4CV de Rédélé-Pons - 1954



> Rallye des Alpes - 1952



> Jean-Claude Galtier,
gagnant de la course Mille Miles - 1956

Engagé officiellement par Renault aux 24 Heures du Mans 1952, Rédélé sur sa 4 CV est en tête de catégorie le dimanche à treize heures soit deux heures avant l'arrivée quand il doit abandonner. Il prend sa revanche au Tour de France Automobile où il termine troisième au classement général, un exploit compte tenu de la relative modestie de sa voiture. En 1953, Rédélé et Pons gagnent leur classe aux "Mille Miglia", toujours sur 4 CV 1063 mais Jean Rédélé piaffe d'impatience de piloter la "Renault Spéciale" commandée en Italie. Symboliquement, il attend le 4ème Rallye de Dieppe pour l'engager. Dès sa première sortie, Rédélé gagne le classement général avec sa "Renault Spéciale". Il devance deux Jaguar et une Porsche.

Le Dieppois double la mise sur le circuit de Rouen lors du meeting de vitesse. En juillet, pour sa troisième sortie, la "Renault Spéciale" de Jean Rédélé s'impose à la Coupe de Lisbonne au Portugal. Pour conclure l'année en beauté, Rédélé et Pons font le Tour de France Automobile et terminent troisièmes au classement général derrière deux Alfa-Roméo. L'année 1952 est triomphale pour le jeune concessionnaire. En fin d'année, Jean Rédélé épouse Michelle Escoffier dont le père est l'un des plus importants concessionnaires Renault avec notamment le Grand Garage de la Place de Clichy, situé rue Forest, vaisseau amiral de Charles Escoffier.

En 1954, Rédélé et Pons s'imposent aux "Mille Miglia" qui deviennent leur épreuve fétiche, puis au Critérium des Alpes. « C'est en sillonnant les Alpes à bord de ma 4 CV Renault que je me suis le plus amusé. J'ai donc décidé d'appeler mes futures voitures "Alpine". Il fallait que mes clients retrouvent ce plaisir de conduire au volant de la voiture que je voulais construire » rapportait Jean Rédélé. Ils complètent leur saison par la victoire au Liège-Rome-Liège, comme l'an passé, et une seconde place au Tour de France comme l'an passé également. À l'issue d'une saison 1954 aussi prodigieuse que celle de 1953, Jean Rédélé est désormais considéré comme un grand pilote, compliment qui lui va droit au cœur même si, dans son for intérieur, il sait qu'il va bientôt devoir choisir entre piloter ses autos ou piloter son entreprise.

Charles Escoffier a, en effet, commandité une série de "Coach" A106 alors que Jean Rédélé va recevoir sa "Rédélé Spéciale", seconde voiture produite expressément pour lui en Italie. Ne pouvant développer seul celle-ci, il la cède à son ami Jean-Claude Galtier, autre jeune concessionnaire Renault, basé à Grenoble, et court, lui, avec le coach. L'un et l'autre brillent: Galtier gagne les "Mille Miglia" sur "Rédélé Spéciale" alors que Rédélé termine second sur son "Coach" ! Ce doublé décide Jean Rédélé à créer sa marque : elle s'appellera "Alpine" et sera basée à la fois à Paris, rue Forest et à Dieppe, avenue Pasteur.

03 THE CREATION OF ALPINE

Jean Rédélé quickly appreciated the potential of a car brand, which he wanted to build based upon the following basic principles: a car of innovative design, equipped with simple but competitive mechanicals underneath a lightweight, attractive body, whilst using the greatest number of mass-produced parts possible in order to ensure low prices and maintenance costs in relation to the car's performance.

The second principle developed by Jean Rédélé was to boost his company's domestic activity with the provision of international licences.

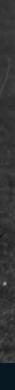
The 'Renault Spéciale' and 'Rédélé Spéciale' were based on the platform of the 4CV with a polyester body and several sporting adjustments. Jean Rédélé immediately sought to get the car produced abroad, with the

first effort in America. Launched under the name 'Le Marquis', it debuted at the 1954 New York Motor Show, but the initiative did not go any further.

At the same time, the 'Coach' – funded by his father-in-law Charles Escoffier – became the first Alpine to be released by Jean Rédélé.

The limited company 'Société des Automobiles Alpine' was founded on June 25, 1955, and at the beginning of July, Jean Rédélé himself

presented three A106 Coachs ('A' for Alpine and '106' in relation to the reference number 1062 of the 4CV, which had served as a source for parts). The first car was blue, the second white and the third red. That said it all. "A French car to light up the colours of the tricolour both on the roads and in competition." Renault CEO Pierre Dreyfus and R&D



8] > Châssis de 4 CV - 1953



> Présentation de l'A106 à la Direction de Renault (Pierre Dreyfus, Fernand Picard, Jean Rédélé) - 1955



> Fernand Picard -1951

director Fernand Picard were won over at once. On October 6, 1955, Jean Rédélé officially launched his brand and cars during the 42nd Paris Motor Show. There, they flanked the 'Etoile Filante', the car conceived by engineers from Renault and Turbomeca who had just broken the world speed record for a gas turbine-powered car by hitting 308kph over the Bonneville Salt Flats in Utah, USA.

In 1958, the A106 evolved into the A108. To begin with, the car used the original platform, before changing in 1960 to the truly innovative 'beams and backbone' chassis, the real key to the Alpine's agility. It is worth noting that at the same time, Colin Chapman, the legendary Lotus designer and engineer, launched the Lotus 'Elan' with the same kind of chassis. Prior to that, he had conceived the 'Seven', from which was born the Caterham 7.

It was Jean Rédélé's cousin, Roger Prieur, who was tasked with building this car in premises on avenue Pasteur in Dieppe, just behind the Renault dealership on rue Thiers, run by Jacques Prieur, Jean Rédélé's other cousin. Family spirit was very much the order of the day, and recruitment took the form of co-optation.

03 LA CREATION D'ALPINE

Jean Rédélé a vite perçu le potentiel d'une marque automobile, qu'il veut construire sur des principes de base simples : une auto d'une conception innovante, équipée d'une mécanique simple mais compétitive, sous une carrosserie légère et attrayante, en utilisant un maximum de pièces de série pour pouvoir obtenir un prix de revient et un coût d'entretien faibles eu égard aux performances.

Le second principe développé par Jean Rédélé est de "booster" son activité nationale par la cession de licences à l'international.

Les "Renault Spéciale" et "Rédélé Spéciale" sont construites sur une plateforme de 4 CV avec une carrosserie en polyester et quelques aménagements à tendance sportive.

Jean Rédélé va immédiatement chercher à les faire produire à l'étranger et la première tentative sera américaine. Lancée sous le nom de "Le Marquis", elle est exposée au Salon de l'Automobile de New-York 1954 mais l'affaire n'ira pas plus loin.

En parallèle, le coach financé par son beau père Charles Escoffier devient la première Alpine diffusée par le gendre, Jean Rédélé.

La SARL "Société des Automobiles Alpine" est créée le 25 juin 1955 et, début juillet, Jean Rédélé présente

châssis poutre, une réelle innovation, véritable secret de l'agilité des Alpine. Notons que, parallèlement, Colin Chapman, l'ingénieur créateur de Lotus lance la Lotus "Elan" qui a le même type de châssis poutre. Auparavant, il avait conçu la "7" dont la Caterham est issue.

C'est Roger Prieur, le cousin de Jean



> Présentation d'une Alpine A106 à des agents Renault - 1957



> A110 - 1965

Rédélé qui est chargé de la fabrication de cette auto dans les locaux de l'avenue Pasteur à Dieppe, juste derrière la concession Renault de la rue Thiers, dirigée par Jacques Prieur, l'autre cousin de Jean Rédélé. Ici, l'esprit de famille domine et le recrutement des ouvriers se fait par cooptation.

03 THE CREATION OF ALPINE (NEXT)

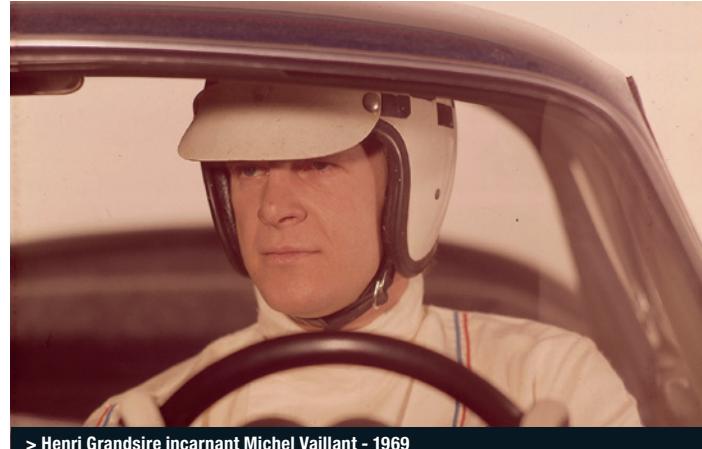
After 251 cars had been manufactured, the 'Coach' and then the coupé made way in turn for the cabriolet and the Berlinette.

The myth was born.

The first sporting clients produced encouraging performances (Feret, Greder, Vinatier...) and the Alpine brand began to be recognised even by certain stars, like Isabelle Aubret, El Cordobes and Jean-Pierre Marielle. Equipped with the same engine as the Renault Dauphine, the A108 soon gave birth to the A110, which benefitted from the Renault 8 as a parts bank. It took advantage of this notable improvement with a light redesign at the rear.

With the A110, commercial success was achieved. The premises on avenue Pasteur – which were more workshop than factory – were a veritable hive of activity where executive director Etienne Desjardins

was tasked with managing the accounts. His efforts to do so were complicated by the duties of both Roger Prieur – in charge of producing cars ordered by an increasingly numerous clientele – and Gilbert Harivel, who ran the new 'Équipe Compétition' sporting arm of the business that built and prepared rally cars to begin with, later endurance racing prototypes and finally single-seaters. It can only have been due to the sheer enthusiasm of all involved that everything miraculously came together: the production of the A110 made continuous progression, victories in rallies were piling up, the success of its prototypes at Le Mans made Alpine famous ('The world's fastest litre of petrol') and Henri Grandsire, French F3 Champion in an Alpine, starred as cartoon character Michel Vaillant on television behind the wheel of Alpine-Vaillants!



> Henri Grandsire incarnant Michel Vaillant - 1969



10] > A110 Berlinette



> A110 - Flotte de véhicules de la gendarmerie - 1966



> Jean-Pierre Nicolas, Jacques Feret et Jean Vinatier

03 LA CREATION D'ALPINE (SUITE)

Jean Rédélé created a new Parisian branch by opening a Renault dealership at 3 boulevard Foch in Epinay sur Seine, where he installed Alpine's commercial headquarters. The A110 was evolving constantly – first with a 1108cc engine, then 1255cc, then 1565cc and then 1605cc. Aesthetically, the changes were minor but numerous: a front grille with four headlights, widened

wings, a front-mounted radiator, a removable rear skirt and so forth... until 1977, the model's final year of production (the 1600 SX with a 1647cc engine).

Après deux cent cinquante et une autos produites, le coach, puis le coupé cèdent leurs places au cabriolet et à la berlinette.

Le mythe est en train de naître.

Les premiers clients sportifs ont réalisé de belles performances (Feret, Greder, Vinatier...) et la marque commence à être reconnue y compris par certaines vedettes (Isabelle Aubret, El Cordobes, Jean-Pierre Marielle...). Equipée d'un moteur de Dauphine Renault, l'A108 va rapidement donner naissance à l'A110 qui bénéficie de la Renault 8 comme banque d'organes. Elle profite de cette amélioration notable pour être légèrement redessinée dans sa partie arrière.



> Salon automobile – Stand exposition – Paris 1968



> A110 1600 SX – Modèle 1977

constante progression, les victoires en rallye s'accumulent, les succès des Prototypes au Mans rendent Alpine célèbre ("Le litre d'essence le plus vite du monde") et Henri Grandsire, champion de France F3 sur Alpine, incarne Michel Vaillant à la télévision où il pilote des Alpine-Vaillant !

Jean Rédélé crée une nouvelle antenne parisienne en ouvrant une concession Renault 3 boulevard Foch à Epinay sur Seine où il installe la direction commerciale d'Alpine. L'A110 évolue régulièrement. D'abord avec un moteur 1 108 cm3, puis 1 255 cm3, puis 1 565 cm3, puis 1 605 cm3. Esthétiquement, les modifications sont mineures mais nombreuses : calandre quatre phares, ailes élargies, radiateur

[11]

04 FROM ALPINE TO ALPINE RENAULT

Alpine's burgeoning success, spawned by the Berlinette A110, obliged Jean Rédélé to create a second production unit in Thiron-Gardais.

This factory was the fruit of an agreement signed between Jean Rédélé and Philippe Lamirault, Renault's European Sales Director and mayor of the small commune in southern Normandy.

Jean Rédélé found himself faced with an increase in Berlinette orders that his avenue Pasteur workshop was unable to handle, and Philippe Lamirault was keen to industrialise his rural town. The upshot was that the factory in Thiron-Gardais began to produce assembled chassis and car bodies, painted and marked 'A110' before being transferred by truck to Dieppe where the mecha-

nicals were added. Led by a colleague in Dieppe, Daniel Vue, this unit was operational until it was taken over by Renault, who turned it into 'Bernard Moteurs', the company's agricultural machinery arm.

At the same time as this increase in production capacity, Jean Rédélé

was envisaging a completely new car: the A310, presented at the 1971 Geneva Motor Show. This car, designed by Jean Rédélé himself with the help of Yves Legal (Alpine) and Michel Beligond (Renault), was intended to establish the brand in the arena of sportscars and grand tourers. Maintaining the traditional 2.27-metre wheel base (as on the Porsche 911), this car was a success of aesthetical balance and Jean Rédélé founded a new factory especially for it, on avenue de Bréauté.

That said, the A310 underwent regular evolutions and found its customer base. After the four-cylinder, 140hp, 1605cc engine of 1971, fuel injection was added in 1974 and then, from September 1976, it was equipped with the V6, 150hp, 2700cc powerplant taken from the Renault 30 TS. In 1981, it gained the rear end of the new

Renault 5 Turbo. After more than 11,600 examples had been produced (2,340 of the four-cylinder version and 9,287 of the V6), the A310 gracefully bowed out to make way for the new GTA in 1985.

In the meantime, the Renault 5 Alpine had been launched in successful fashion. Some 56,000 examples of the naturally-aspirated version were produced between 1976 and 1980, followed by 23,000 turbo models from 1981 to 1984.



> A110 Berlinette 1600 S et A310 - 1974



> Jean Rédélé, Georges Pompidou, Pierre Dreyfus - Salon Automobile Paris - 1970



> Ligne de montage - Dieppe - 1976

04 D'ALPINE À ALPINE RENAULT



> Philippe Lamirault - 1980

leur mécanique. Animée par un collaborateur dieppois, Daniel Vue, cette unité sera opérationnelle jusqu'à son rachat par Renault qui la dédiera à "Bernard Moteurs", la filiale motoculturelle de la Régie.

En parallèle à cet accroissement de capacité industrielle, Jean Rédélé a imaginé une toute nouvelle auto: l'A310, présentée au Salon de Genève 1971. Cette voiture, dessinée par Jean Rédélé lui-même avec l'assistance d'Yves Legal (Alpine) et de Michel Beligond (Renault) a pour vocation d'asseoir la marque dans le domaine des voitures de Sport et de Grand Tourisme. Gardant l'empattement traditionnel de 2,27 mètres (comme sur la Porsche 911), cette auto est une réussite d'équilibre esthétique.

Pour elle, Jean Rédélé va créer un nouveau site industriel : l'usine de l'avenue de Bréauté.

Moderne, rationnelle et fonctionnelle, elle est pensée en liaison avec le Bureau d'Etudes de "Renault Ingénierie", chargé de la construction des nouvelles usines via la "Seri". Mais l'A310 et la nouvelle usine dieppoise vont être victimes de la crise pétrolière de 1973 avec pour conséquence une baisse sensible des volumes de vente.

L'A310 va pourtant évoluer réguliè-

rement et trouver son marché. Après le quatre cylindres 1 605 cm³ de 140 CV en 1971, elle dispose de l'injection dès 1974 puis, à partir de septembre 1976, est dotée du moteur V6 2700 cm³ de 150 CV prélevé sur la Renault 30 TS. En 1981, elle bénéficie du train arrière de la nouvelle Renault 5 Turbo. Après avoir été produite à plus de 11 600 exemplaires (2 340 exemplaires en version quatre

cylindres et 9 287 en version six cylindres), elle tire sa révérence et s'efface au profit de la nouvelle GTA en 1985.

Entretemps, la Renault 5 Alpine a été lancée avec succès. Elle sera produite à 56 000 exemplaires en version "atmosphérique" de 1976 à 1980 et à 23 000 exemplaires en version "turbo" de 1981 à 1984.



> Ligne de montage A110 - Dieppe - 1970



> Renault 5 Alpine - 1976

04 FROM ALPINE TO ALPINE RENAULT (NEXT)

The new GTA (Grand Tourisme Alpine) was very innovative in its build process. Its body was the first to be produced in Europe by means of high-pressure injection. This technique enabled the polyester body to be 'stuck' to the chassis, thereby endowing the car with exceptional rigidity. Beyond that key technological innovation, the car featured a record low drag coefficient (CdA), plus fuel-efficient performance in absolute comfort, even if it was a departure from the spartan concept of the Berlinette in response to the differing concept of the fast and sporty Grand Tourisme. Initially equipped with a 2849cc engine producing 160hp, the GTA hit a top speed of more than 230kph. Several months later, a turbo version – utilising a Garrett T3 turbo and air-to-air intercooler coupled with Renix electronic injection (conceived jointly by Renault and Bendix) – appeared on

the market. It boasted 200hp and enabled the GTA – the fastest French car in production – to be labelled by the press a 'fighter jet for the road'. The car gave birth to two rare versions. First, there was the 'Europa Cup' (not homologated for the road), which competed in 'curtain-raiser' races at Formula 1 Grands Prix between 1985 and 1988 (69 examples produced). Then, there was the 'US' version with retractable headlights, designed for export to the USA as part of a commercial and industrial agreement with 'American Motors', an American subsidiary of Renault (21 examples produced).



> A310 V6 - 1982



> A610 - Modèle 1991

appeared with a more environmentally-friendly V6 Turbo engine and a revised, more attractive body.

In 1990, the A610 was made available to European sporting clients with a 2963cc turbo engine. An excellent touring car, it benefitted from dynamic performance worthy of praise and was received in just such a manner by a unanimous press. However, it struggled slightly to find its niche. Despite the special, highly exclusive 'Magny-Cours' edition, it disappeared from the range at the end of 1995 following the production of 818 units – which are today extremely coveted by lovers of high-performance GTs.

Jean Rédélé always kept his faith in Renault. Thanks to this close rela-

tionship, the cars produced in Dieppe were called Alpine Renaults from the end of 1967, when Jean Rédélé's brand was tasked with officially representing Renault in motorsport.

At the same time, Renault awarded Alpine a contract of recommendation signed with Elf which allowed for an additional competition budget to be freed up, whilst Philippe Lamirault authorised the network of Renault dealers to sell the A110 and later the A310.



> A310 - Modèle 1974



> Atelier de fabrication - Alpine A610 - 1991

04 D'ALPINE À ALPINE RENAULT (SUITE)

La nouvelle GTA (Grand Tourisme Alpine) est très innovante dans son procédé de fabrication. Sa carrosserie est la première à être produite en Europe selon un procédé d'injection à haute pression. Grâce à cette technique, la carrosserie en polyester est "collée" au châssis lui procurant ainsi une rigidité exceptionnelle. Outre cette décisive innovation technologique, l'auto est dotée d'un coefficient SCx record qui lui permet d'allier performance et sobriété dans un confort absolu même si elle s'éloigne du concept spartiate de la berline pour répondre à celui du Grand Tourisme sportif et rapide. Dotée initialement d'un moteur de 2 849 cm3, qui développe 160 CV, la GTA croise à plus de 230 km/h. Quelques mois plus tard, une version turbo - faisant appel à un compresseur Garrett T3 à échangeur air/air couplé à une injection électronique Renix (conçue conjointement par Renault et Bendix) - fait son apparition sur le marché. Elle offre 200 chevaux et permet à l'auto, la plus rapide de la production française, d'être qualifiée par la Presse d'"avion de chasse de la route".

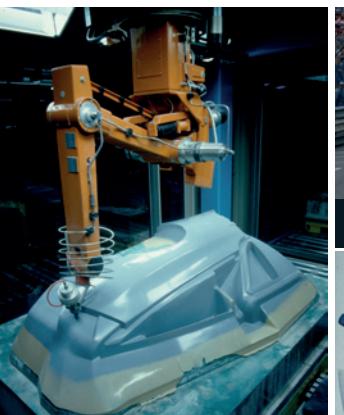
Elle donne naissance à deux rares versions. D'abord l'"Europa Cup" (non homologuée pour la route) destinée à courir en "lever de rideau" des Grand Prix de Formule 1 entre 1985 et 1988 (69 exemplaires). Ensuite, la version "US", à phares rétractables, destinée à être exportée aux U.S.A. dans le cadre des accords commerciaux et industriels avec "American Motors", filiale de Renault aux USA (21 exemplaires).



> Alpine GTA - Modèle 1985

En 1989, la version "Mille Miles" - hommage aux premières Alpine victorieuses de Jean Rédélé - est proposée en série limitée numérotée (cent exemplaires). Puis, en 1990, la version "Le Mans" - autre hommage aux victoires d'Alpine aux célèbres 24 Heures - est proposée avec une mécanique V6 Turbo dépolluée et une carrosserie revue du plus bel effet.

En 1990, l'A610, équipée d'un moteur turbo de 2 963 cm3, est proposée à la clientèle sportive européenne. Excellente routière, elle bénéficie d'un comportement dynamique digne d'éloges et reconnu comme tel par une Presse unanime. Toutefois, elle peine un peu à trouver sa clientèle et malgré la série spéciale "Magny-Cours", très exclusive, elle disparaît



> Découpe au jet d'eau d'une aile d'Alpine GTA - Dieppe - 1986

du catalogue fin 1995 après 818 exemplaires produits, aujourd'hui très recherchés par les amateurs de G.T. performantes.

Jean Rédélé a toujours fait confiance à Renault. Grâce à cette entente, les voitures produites à Dieppe se sont appelées Alpine-Renault dès la fin de 1967, date à laquelle la marque de Jean Rédélé a été chargée de représenter officiellement Renault en compétition.

En parallèle, la Régie fait bénéficier Alpine du contrat de préconisation signé avec Elf ce qui permet de débloquer un budget de compétition complémentaire, tandis que Philippe Lamirault ouvre le réseau des concessionnaires Renault à la diffusion des A110 puis A310.



> Europa Cup - Alpine GTA V6 Turbo - Monaco - 1988



> Étude de l'Alpine GTA - 1983

04 FROM ALPINE TO ALPINE RENAULT (NEXT)

From that point on, Alpine cars sported the Renault diamond on their bonnet and the economic links between the two companies became increasingly close. Finally, in 1973, those links were concretised when Renault acquired a 70 per cent majority share in Alpine. Henceforth, 'Nouvelle Société Alpine' was run as a public limited company with a board of directors and a supervisory board. Three leading Alpine figures were on the board of directors – Jacques Thoridnet, director of the factory in Dieppe, Etienne Desjardins and Jacques Cheinisse – whilst Jean Rédélé was invited to sit on the supervisory board.

In 1976, Alpine withdrew its sporting activity in favour of a new entity, Renault Sport, led by Gérard Larrousse and, two years later, a research department. Alpine in Dieppe became the Berex engineering centre (Bureau d'Etudes et de Recherches Exploratoires), the management of which was entrusted to Georges Douin.

Following the end of production of the A610, the Dieppe factory – which had always proudly retained the Alpine logo on its walls – produced numerous sporting models for Renault Sport. After the agile 'Renault 5 Alpine' – affectionately

nicknamed 'skateboard' following its superb performance on the 1978 Rallye Monte-Carlo – it produced the terrific 'Renault 5 Turbo' (1,820 examples of the 'Turbo' version with a special interior from 1980 to 1982, and 3,292 examples of the 'Turbo 2' between 1983 and 1986).

The factory in Dieppe also produced the Spider from 1996 to 1999 (1,685 examples).

Then followed the story of the Clio RS, with more than 67,000 cars produced from 2000 to the present day, and the Mégane RS, launched in 2003 and winner of Echappement magazine's 'Sporting Car of the Year' award in both 2007 and 2008. A total of 22,455 examples were produced.

Not forgetting, of course, the Clio V6 – of which 1,333 were produced between 2002 and 2005 – and the various racing vehicles such as the Clio Cup (700 examples), Mégane Trophy (13 examples), Formula Renault FR 2.0-litre (112 examples) and Formula Renault 3.5-litre (26 examples).

Today, the Alpine factory in Dieppe once again plays a key role, with a new partnership announced with Caterham to design and produce sporty cars which will perpetuate Alpine's DNA.



> Georges Douin



> Jacques Cheinisse



> Renault 5 Turbo

04 D'ALPINE À ALPINE RENAULT (SUITE)

Les Alpine arborent désormais le losange Renault sur leur capot et les liens économiques sont de plus en plus étroits. Finalement, en 1973, ils sont concrétisés par une prise de participation de Renault à hauteur de 70% dans le capital d'Alpine. Désormais la Nouvelle Société Alpine est gérée sous forme de Société Anonyme avec Directoire et Conseil de Surveillance. Trois personnalités Alpine sont au Directoire : Jacques Thoridnet, Directeur de l'usine de Dieppe, Etienne Desjardins et Jacques Cheinisse alors que Jean Rédélé est invité à siéger au Conseil de Surveillance.

En 1976, Alpine se voit retirer son activité sportive au profit d'une nouvelle entité, Renault Sport, animée par Gérard Larrousse et, deux ans plus tard, le bureau d'études. Alpine de Dieppe devient le Berex (Bureau d'Etudes et de Recherches Exploratoires) dont la Direction est confiée à Georges Douin.

Après l'arrêt de la production de l'A610, l'usine de Dieppe - qui a toujours gardé fièrement le logo Alpine sur ses murs - produira de nombreux modèles sportifs pour le compte de Renault Sport. Après les agiles "Renault 5 Alpine" baptisées affectueusement "planches à roulettes" après leurs superbes prestations lors du Rallye

Monte-Carlo 1978, elle produit les terribles "Renault 5 Turbo".(1 820 exemplaires, de 1980 à 1982, en version "Turbo" avec intérieur spécifique et à 3 292 exemplaires, de 1983 à 1986, en version "Turbo 2").

L'usine de Dieppe produira également le Spider de 1996 à 1999 (1 685 exemplaires).

Puis ce sera la saga des Clio R.S., produites à plus de 67 000 exemplaires de 2 000 à nos jours et des Mégane R.S. lancée en 2003 et élue "Sportive de l'Année" en 2007 et 2008 qui seront produites à 22 455 exemplaires.

Sans oublier, la Clio V6 produite en 1 333 exemplaires entre 2002 et 2005 et les différents véhicules de compétition comme Clio Cup (700 ex), Mégane Trophy (13 ex), et les Formules Renault FR 2.0 (112 ex) et FR 3.5 (26 ex).

Aujourd'hui, l'usine Alpine de Dieppe occupe à nouveau une place centrale avec le partenariat annoncé avec Caterham pour concevoir et produire des véhicules sportifs qui seront porteur de l'ADN d'Alpine.



> Renault Spider



> Conférence de Presse - Partenariat Renault Alpine Caterham - Carlos Ghosn et Tony Fernandes

05 AN INNOVATIVE APPROACH TOWARDS EXPORTS

After two efforts in the USA and subsequently Belgium – where several 'Coach' models were assembled in Herstal – Jean Rédélé decided to ramp things up a notch. He understood that the future would be about internationalization and was conscious that his business – not yet supported or relied upon by the powerful Renault management – didn't have the financial means to create and develop an export network with 'official importers'. Rather than exporting, therefore, he proposed an industrial project to his partners. His argument was simple: Alpines were easy to build even for unqualified labourers, and the cars were reliable since they used mass-produced mechanical components from Renault.

The first target was Brazil, and an agreement was quickly reached with Willys Overland do Brasil, who already produced Dauphines under a Renault licence. From 1960, A108 Berlineettes, coupés and cabriolets built using equipment from Dieppe left workshops in São Paulo under the name 'Interlagos', after the famous Brazilian motor racing circuit there. The contract lasted for six years and allowed for the production of more than a thousand sportscars.

The second country targeted was

Spain. Jean Rédélé – who had hired an engineer to bring this policy of external development to fruition – made contact with FASA (Fabricación de Automóviles Sociedad Anónima), a motoring organisation that similarly produced Dauphines under licence in Spain. Thanks to the close bond between the two company managers – echoed by that between the two project managers, one Spanish, the other French – almost two thousand Alpine FASAs were produced in Valladolid from 1964 to 1978.

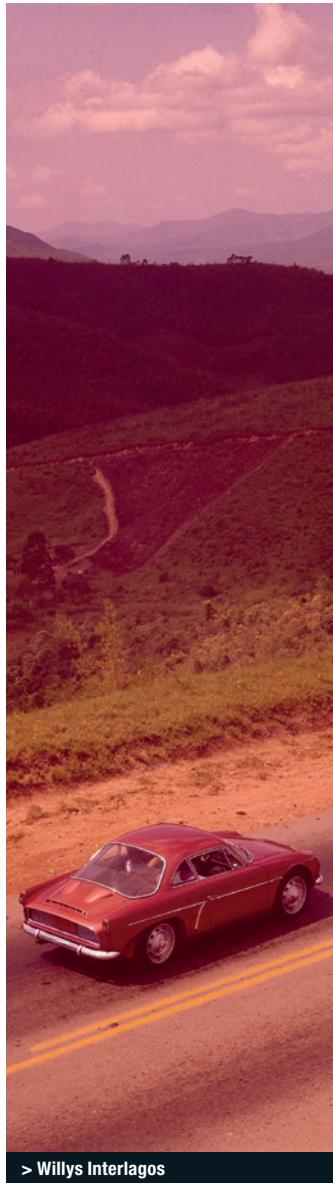
Buoyed by these successes, Jean Rédélé next canvassed Mexican organisation Dina, who had just signed a contract with Renault to produce the Renault 8. Thus, from 1963, with the help of the highly esteemed young engineer Jean-Pierre Limondin, the Dinalpin was produced in the suburbs of Mexico City. The collaboration ended in 1972, after 700 cars had been

One last effort – this time at the behest of Renault – took place in Bulgaria. Renault 8s were produced in a factory in Plovdiv owned by Renault in partnership with the Bulgarian State. Certain Bulgarian leaders desired a national sportscar, and from that desire was born the Bulgaralpine, of which around 50

examples were produced at the end of the 1960s.

In every country in which they were produced, Alpines raced and won in the hands of champions of the calibre of Emerson Fittipaldi (driving an Interlagos), who would go on to win the F1 world title and the Indy 500, future World Rally Champion Carlos Sainz (Alpine FASA), the East European Champion Ilia Tchubrikov (Bulgaralpine), etc.

Alongside this manufacturing under licence, a policy of traditional exportation was put in place with the support of Renault's subsidiaries. In this way, Renault Germany imported numerous A310s and GTAs into a country that already had an abundance of sportscars. Belgium and Switzerland were two other major nations to import Alpines, as were Great Britain, Italy and Japan.



> Willys Interlagos

05 UNE POLITIQUE INNOVANTE À L'EXPORTATION

Après une double tentative aux USA puis en Belgique où furent assemblés quelques coachs à Herstal, Jean Rédélé décide de monter d'un cran. Il a compris que l'avenir est à l'internationalisation. Il a conscience que son entreprise, non encore appuyée sur et par la puissante Régie Renault, n'a pas les moyens financiers de créer et développer un réseau export avec des "importateurs officiels". Plutôt que d'exporter, il va donc proposer un projet industriel à des partenaires. Ses arguments sont simples: les Alpine sont simples à construire même par des personnels non qualifiés, et les autos sont fiables puisque reposant sur des composants mécaniques Renault à large diffusion.

La première cible est brésilienne. Un accord est rapidement trouvé avec Willys Overland do Brazil qui produit déjà des Dauphine sous licence Renault. À partir de 1960, les berlinelettes A108, coupé et cabriolet produites sur des outillages dieppois sortiront des ateliers de São Paulo sous le nom d'Interlagos, nom du célèbre circuit automobile pauliste. Le contrat durera six ans et permettra de produire plus de mille voitures de sport.



> Dinalpin

Fort de ce double succès, Jean Rédélé va alors démarquer la société mexicaine Dina qui vient elle aussi de passer un contrat avec Renault pour produire des Renault 8. Ainsi, dès 1963, avec l'aide de Jean-Pierre Limondin, le jeune ingénieur évoqué plus haut, des Dinalpin vont être produites dans la banlieue de Mexico. La collaboration cessera en 1972 après sept cents voitures produites.

Une ultime tentative sera mise en place - cette fois sur demande de Renault - avec la Bulgarie. Des Renault 8 sont produites dans l'usine de Plovdiv que Renault détient en partenariat avec l'Etat Bulgare. Certains dirigeants du pays aimeraient une voiture de sport nationale, c'est ainsi qu'est née la Bulgaralpine produite à une cinquantaine d'exemplaires à la fin des années soixante.



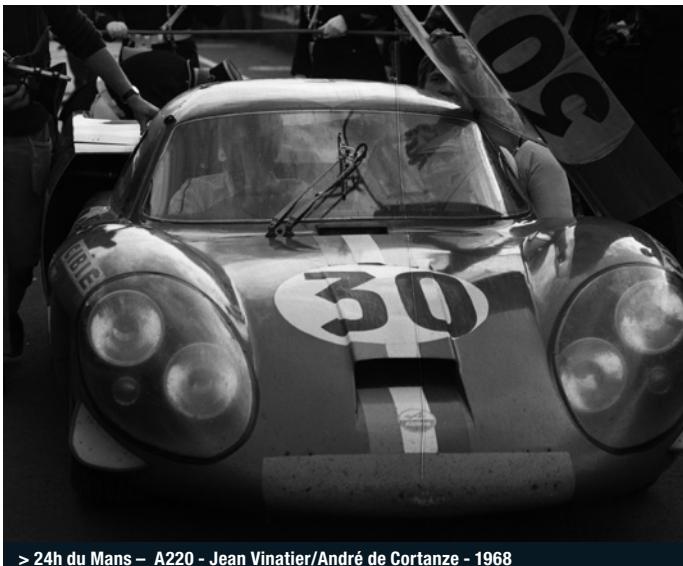
> A110 Fasa - 1973

Dans chaque pays producteur, les Alpine ont couru et vaincu avec des champions de la trempe d'Emerson Fittipaldi, futur Champion du Monde F1 et vainqueur à Indianapolis pour les Interlagos, Carlos Sainz futur Champion du Monde des rallyes pour la FASA, Ilia Tchubrikov, Champion d'Europe de l'Est pour Bulgaralpine, etc...

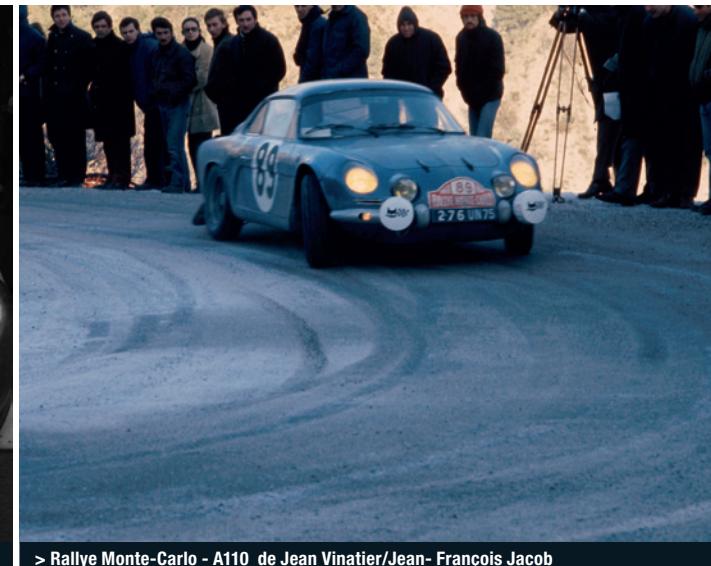
Parallèlement à ces fabrications sous licence, une politique d'exportation traditionnelle est mise en place avec l'appui des filiales Renault. C'est ainsi que Renault Allemagne importe de nombreuses A310 et GTA dans un pays qui, pourtant, est riche en véhicules sportifs. La Belgique et la Suisse sont également deux grandes nations importatrices d'Alpine au même titre que la Grande Bretagne, l'Italie et le Japon.

06 RACING AND RALLYING: ALPINE'S PRESERVE

Alpine is a sporting brand. Racing is in its blood. All of its cars are a testament to that, both in their design and in their performance. This formidable image was, naturally, founded on the car's exploits in rallying, but Alpine was also victorious in prototypes in the world's greatest endurance races, including with the Le Mans 24 Hours, sportscar racing's star event. The car similarly triumphed in single-seater competition – motor racing's most exacting discipline – and in rallycross, a discipline that calls for all-round strength.



> 24h du Mans – A220 – Jean Vinatier/André de Cortanze - 1968



> Rallye Monte-Carlo - A110 de Jean Vinatier/Jean- François Jacob

06 LA COMPÉTITION: DOMAINE RÉSERVÉ D'ALPINE

Miglia at the age of just 23, yet he already had a promising career behind him. That career would accelerate with DB Panhard and later René Bonnet and Abarth, before he was entrusted with several Alpines by Jean Rédélé in 1964: a prototype in the Le Mans 24 Hours, an Alpine Gordini Formula 2 single-seater and a Berlinette in rallying. At the same time, he was also racing for Renault as a factory driver. Moreover, still in 1964, he claimed his first major victory with a Renault 8 1100 Gordini in the Tour de Corse. Meticulous, organised, intelligent and mechanically sympathetic, he was reliable and quick and achieved numerous

successes. His greatest source of pride came from winning a Coupe d'Or in the Coupe des Alpes. Only Englishmen Ian Appleyard and Stirling Moss could lay claim to possessing a similar trophy. After driving the three-litre Alpine A220 at Le Mans, he became French Rally Champion in 1969 in a Berlinette. Later, he would be appointed sporting director first at Ford and later Fiat Abarth, before taking charge of important responsibilities at the French motor racing federation (Fédération Française de Sport Automobile).

Alpine est une marque sportive. Elle a la course dans le sang. Toutes ses autos sont typées, tant dans le style que dans le comportement. Cette formidable image a été, bien sûr, écrite sur les routes des rallyes mais les Alpine ont aussi triomphé en prototypes dans les plus grandes courses



> Mille Miles - A106 - 1956



> Rallye Monte-Carlo – A106 de Feret/Rambaud -1960

d'endurance, en commençant par les 24 Heures du Mans, épreuve reine du calendrier. Elles ont aussi été couronnées en monoplace, la discipline la plus exigeante du sport automobile et en rallycross, celle qui exige une solidité à toute épreuve.

En rallye, tout a commencé avec les Coachs A106. Indépendamment de Jean Rédélé, quelques pilotes ont fait triompher cette première Alpine. Dans quelques années, ils formeront le premier contingent de pilotes professionnels.

Ils s'appellent Jacques Feret (futur vainqueur du Rallye Monte-Carlo 1958 sur Dauphine, puis Directeur de la Promotion Sportive chez Renault), Henri Greder ou Jean Vinatier.



> Victoire au Rallye de Monte-Carlo – François Landon/Jacques Feret/Guy Monrasse - 1958

Ce dernier est, à lui seul, un monument du sport automobile. Il a été pilote au Bol d'Or 1953 sur une 2 CV barquette, puis après diverses expériences (Salmson, Aston Martin, Alfa Romeo) il fait l'acquisition d'un des premiers coachs Alpine et l'engage en course aux Mille Miles: il a 23 ans et déjà une belle carrière derrière lui. Celle-ci va s'accélérer avec les DB Panhard puis René Bonnet et Abarth avant de se voir confier des Alpine par Jean Rédélé dès 1964: Prototype aux 24 Heures du Mans, monoplace de Formule 2 Alpine Gordini et évidemment berlinette en Rallye. En parallèle, il court pour la Régie Renault où il est aussi pilote officiel. D'ailleurs en cette même année 1964, il signe sa première grande victoire avec une Renault 8 1100 Gordini lors du Tour de Corse. Meticuleux, organisé, intelligent, respectueux de la mécanique, il est dur et rapide et remporte de nombreux succès. Sa plus grande fierté est d'avoir gagné une Coupe d'Or à la Coupe des Alpes. Seuls les anglais Appleyard et Stirling Moss peuvent se targuer de posséder un tel trophée. Après avoir piloté l'Alpine A220 3 litres au Mans, il est Champion de France des Rallyes en 1969 sur berline. Puis ce sera une carrière de Directeur Sportif d'abord chez Ford puis chez Fiat Abarth avant d'être en charge d'importantes fonctions à la Fédération Française de Sport Automobile.



> Jean Vinatier - 24h du Mans - 1966

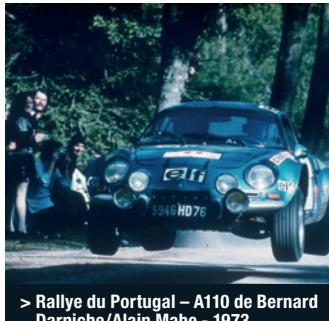
06 RACING AND RALLYING: ALPINE'S PRESERVE (NEXT)

The arrival of the A110 in the rallying world launched the careers of other drivers, too, like Gérard Larrousse, who looked set to win the 1968 Rallye Monte-Carlo until he found himself caught out by a patch of snow deposited by ill-intentioned spectators. Later, Larrousse would go on to drive Alpine prototypes before becoming director of Renault's F1 team.

It was, though, above all the team of 'Musketeers' created by Jacques Cheinisse, the brand's sporting director, that captured the public's imagination. Composed of the acrobatic Jean-Luc Thérier, perfectionist Bernard Darniche, dependable Jean-Pierre Nicolas and the brilliant Jean-Claude Andruet, the team truly stood out. It was strengthened from time to time by drivers of the calibre of Ove Andersson, who won the Rallye Monte-Carlo for Alpine in 1971.



> Ove Andersson à l'arrivée du Rallye Monte-Carlo - 1971



> Rallye du Portugal – A110 de Bernard Darniche/Alain Mahe - 1973



That year would be one of title success for Alpine in the International Rally Championship for Manufacturers, a sort of precursor to the World Rally Championship. That followed on from 1970, when Jean-Claude Andruet had snared the European Rally Championship crown. This excellent driver had already clinched the French title in 1968. Jean Vinatier succeeded him in 1969, but the ineffable Jean-Claude regained the laurels in 1970.

In 1971, it was the turn of Jean-Pierre Nicolas, whilst Bernard Darniche prevailed in 1972. The fourth musketeer, Jean-Luc Thérier, finally clinched the French championship in 1973 but what was even more remarkable was that it was a private entrant who then picked up the baton and claimed the laurels for two years in succession, in 1974 and 1975. His name was Jacques Henry, and he maintained his cars

Jean-Claude Andruet's co-driver, 'Biche', confessed that he had "never been so fast on a rally".

That year, there was another standout performance by Jean-Luc

Thérier who came third on the Swedish Rally, traditionally a favourite stomping ground of Scandinavian drivers. There was another one-two on the Rally de Portugal, courtesy of Thérier and Nicolas, and then victory for Darniche on the Rallye du Maroc – an event he was contesting for the first time. In rocky, sun-baked Greece, Thérier dominated the Acropolis Rally. In Austria, a controversy deprived Darniche of victory, whilst Thérier won the Sanremo in Italy. The crowning glory came in Corsica where – as they had done in the very first round of the World Rally Championship in Monte-Carlo – Alpine-Renaults annexed the top three positions, Nicolas winning ahead of Piot and Thérier.

In the final classification that year, Alpine-Renault destroyed the opposition with a score of 155 points, ahead of Fiat Abarth on 81 and Ford on 76.

06 LA COMPÉTITION: DOMAINE RÉSERVÉ D'ALPINE (SUITE)



> Championnat d'Europe des prototypes 2 Litres 1974 - Gérard Larrousse

L'arrivée de l'A110 sur les routes de rally va ouvrir la carrière à d'autres pilotes. Citons Gérard Larrousse qui aurait dû gagner le Rallye Monte-Carlo 1968 s'il n'avait pas été surpris par une plaque de neige déposée par des spectateurs en mal d'émotions. Plus tard, Larrousse pilota des Prototypes Alpine avant d'être Directeur de l'Ecurie F1 Renault.

Mais c'est surtout l'équipe des "Mousquetaires" créée par Jacques Cheinisse, le Directeur sportif de la marque, qui a marqué les esprits. Composée du funambule Jean-Luc Thérier, du perfectionniste Bernard Darniche, du solide Jean-Pierre

Nicolas et du génial Jean-Claude Andruet, l'équipe avait fière allure. Elle était renforcée ponctuellement par quelques pilotes de talent tel qu'Ove Anderson qui a d'ailleurs apporté la victoire à Alpine lors du Rallye Monte-Carlo 1971.

Cette année 1971 sera celle du triomphe au Championnat International des Rallyes, sorte de Championnat du Monde avant l'heure. Elle succède à l'année 1970 où Jean-Claude Andruet a coiffé la couronne de Champion d'Europe des Rallyes. Cet excellent pilote avait déjà remporté le titre de Champion de France des Rallyes en 1968, Jean Vinatier lui a succédé en 1969 avant que l'ineffable Jean-Claude ne reprenne son titre en 1970. En 1971, c'est au tour de Jean-Pierre Nicolas et en 1972, c'est Bernard Darniche qui est couronné.

Le quatrième mousquetaire, Jean-Luc Thérier est enfin Champion de France mais plus exceptionnel encore, c'est un pilote privé qui prend le relais et coiffe la

couronne deux années de suite, en 1974 et 1975. Il s'appelle Jacques Henry et entretient lui-même ses autos dans son petit garage de Lure !

Pendant huit ans, la berlinette a été sur la plus haute marche du podium et en particulier pendant cette exceptionnelle saison 1973 où, malgré un budget très limité par rapport aux autres concurrents, Alpine n'a pas hésité à chasser le titre de Champion du Monde des Rallyes, le graal absolu.

Et pour commencer, l'équipe bleue fait un véritable "strike" enlevant cinq des six premières places du très difficile Rallye Monte-Carlo. Mieux même, les berlinettes assurent le triplé avec, dans l'ordre Andruet, Anderson et Nicolas, Thérier et Piot prenant les cinquième et sixième places !

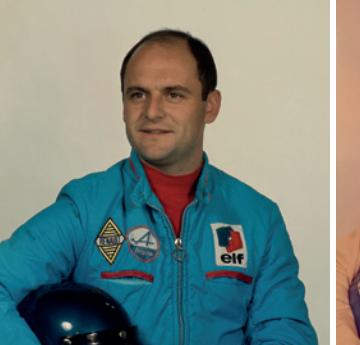
"Biche", la coéquipière de Jean-Claude Andruet avouera « Jamais je n'ai été aussi vite en rally ».

Cette année là, une autre performance est à mettre à l'actif de Jean-Luc Thérier: terminer troisième du Rallye de Suède, véritable chasse gardée des pilotes scandinaves. Nouveau doublé au Rallye du Portugal avec Thérier et Nicolas puis victoire de Darniche au Rallye du Maroc que, pourtant, il découvrait.

En Grèce, sur les cailloux et sous le soleil, Thérier s'impose dans le Rallye de l'Acropole. En Autriche, une polémique prive Darniche de la victoire alors que Thérier est victorieux en Italie dans le Rallye de San Remo. L'apothéose est atteinte en Corse où, comme pour la première manche de ce premier Championnat du Monde des Rallyes, les Alpine-Renault s'offrent le triplé: Nicolas devant Piot et Thérier. Au classement final, Alpine-Renault écrase la concurrence: 155 points devant Fiat Abarth, 81 points, et Ford, 76 points.



> Jean-Claude Andruet



> Bernard Darniche



> Jean-Luc Thérier



> Jean-Pierre Nicolas

06 RACING AND RALLYING: ALPINE'S PRESERVE (NEXT)

A whole raft of privately-entered drivers similarly triumphed in Alpine-Renault Berlinettes over the course of those magical years: Maurice Nusbaumer and Joseph Bourdon from Normandy, Corsicans Jean-Pierre Manzagol and Pierre Orsini, Grenoble natives Bruno Saby and Bob Neyret, Jean-Marie Jacquemin and many others, famous or not, sponsored or simple amateurs – so many that even a book would not suffice to chronicle them all...

When the A310 succeeded the A110, it was similarly baptised in a competitive environment. Jean-Pierre Nicolas, Jean-Luc Thérier and the incredible Jean Ragnotti drove it to victory with the four-cylinder Gordini engine, before Guy Fréquelin won the French Rally Championship in 1977 with the V6 powerplant. Only the advent of the awesome Renault 5 Turbo – also produced in Dieppe – brought an end to the A310's

impressive run.

In prototypes, Alpine made its debut in the Le Mans 24 Hours in 1963, under the management of José Rosinski. Here again, Alpine demonstrated its originality by targeting performance and efficiency rather than outright victory. With their small, 1000cc or 1300cc Gordini engines, the cars were able to defeat their rivals thanks particularly to their carefully honed aerodynamics.

In 1964, Henry Morrogh and Roger Delageneste won their class at Le Mans in an 1100cc M64.

In 1966, there was a second victory for fuel efficiency with the A210 of Cheinisse-Delageneste, but it was above all a group success as the four Alpine prototypes that finished the race covered a total of more than 4,000km – a feat that no French car had ever accomplished before either at Le Mans, or elsewhere.



> Rallye Giraglia
- Victoire de Guy Fréquelin/Jacques Delaval - 1977



> 24h du Mans - A210 en course - Jean Vinatier/Mauro Bianchi et Henri Grandsire/Leo Cella - 1966



> A440 - 1973

06 LA COMPÉTITION: DOMAINE RÉSERVÉ D'ALPINE (SUITE)

In 1968, Alpine presented an A220 equipped with a 3.0-litre Gordini V8 engine. However, vibration issues meant it was unreliable and after another failure in 1969, a curtain was drawn over the prototype initiative. It was revived in 1973 with the two-litre, V6 A440, and the programme reached its crowning glory with the historic victory of Jean-Pierre Jaussaud and Didier Pironi in an Alpine Renault A442-B in the 1978 edition of the Le Mans 24 Hours. The duo triumphed outright, whilst rally pairing Ragnotti/Fréquelin piloted a second A442 to fourth place. Alpine shone in other disciplines, too. In rallycross, Jean Ragnotti, Bruno Saby and Jean-Pierre Beltoise clinched the French title in three consecutive years (1977, 1978 and 1979 respectively), whilst Austrian Herbert Grünsteidl lifted the European laurels in 1977. In hillclimbing, meanwhile, there were successes for Jean Ortelli, Marcel Tarres and hundreds of other drivers.

Alpine also triumphed in single-seaters. In the very first year in which the brand was officially engaged in competition, Alpine claimed the French Formula 3 Championship in 1964 with the talented Henri Grandsire. In 1971, Patrick Depailler became French Champion in the famous Alpine A364 'Dinozaure' followed in 1972 by Michel Leclère. That same year, Alpine was also crowned teams' champion in European F3, ahead of the formidable English outfits.

Très nombreux ont été les pilotes privés qui ont fait également triompher les berline Renault au cours de ces années magiques : les Normands Maurice Nusbaumer et Joseph Bourdon, les corses Jean-Pierre Manzagol et Pierre Orsini, les grenoblois Bruno Saby et Bob Neyret, Jean-Marie Jacquemin, le Belge et tous les autres connus ou pas, sponsorisés ou simples amateurs, ils sont tellement nombreux qu'un livre ne suffirait pas...

Quand l'A310 a pris la succession de l'A110, elle a été, elle aussi, baptisée "à la course". Jean-Pierre Nicolas, Jean-Luc Thérier et l'inénarrable Jean Ragnotti l'ont fait triompher avec le moteur 4 cylindres Gordini avant que Guy Fréquelin ne l'impose au Championnat de France des Rallyes en 1977 avec le moteur V6. Seule l'arrivée de la redoutable Renault 5 Turbo - produite elle aussi à Dieppe - mettra fin à cette impressionnante saga.

Côté Prototypes, les Alpine ont commencé aux 24 Heures du Mans 1963 sous la direction de José Rosinski.

Ici encore, Alpine fait preuve d'originalité en visant les "indices de performance" et les "indices de rendement énergétique" plutôt que la victoire

absolue. Avec leurs petits moteurs Gordini de 1000 ou 1300 cm³, elle vont s'imposer dans ces classements grâce à leur aérodynamisme en particulier. Dès 1964, Henry Morrogh et Joseph Bourdon, les corses Jean-Pierre Manzagol et Pierre Orsini, les

grenoblois Bruno Saby et Bob Neyret, Jean-Marie Jacquemin, le Belge et tous les autres connus ou pas, sponsorisés ou simples amateurs, ils sont tellement nombreux qu'un livre ne suffirait pas...

En 1968, Alpine présente une A220 équipée d'un moteur Gordini V8 de trois litres de cylindrée. Des phénomènes de vibration mettent à mal la fiabilité et après un nouvel échec en 1969, le programme Prototype est mis en sommeil. Il est relancé en 1973 avec l'A440 V6 deux litres et termine en apothéose avec la victoire historique de Jean-Pierre Jaussaud et Didier Pironi sur Alpine Renault A442-B lors de l'édition 1978 des 24 Heures du Mans. Ils remportent la victoire absolue alors que les rallymen Ragnotti-Fréquelin placent une seconde A442 à la quatrième place.

C'est sur cette performance que le programme Endurance est arrêté pour ouvrir celui de la Formule 1 Renault à moteur 1500 cm³ Turbo qui faisait

suite à l'A500, monoplace développée par le responsable du bureau d'étude Alpine, André de Cortanze.

Alpine a également triomphé en monoplace. Dès la première année où la marque est engagée officiellement, Alpine remporte en 1964 le titre de

Champion de France de Formule 3 avec le talentueux Henri Grandsire. En 1971, c'est Patrick Depailler qui est titré Champion de France sur les fameuses Alpine A364 "Dinozaure" et en 1972, Michel Leclère lui succède. Cette même année, Alpine est couronnée aussi du titre de Champion d'Europe F3 par équipe face aux redoutables équipes anglaises.

Alpine a également brillé dans d'autres disciplines : en rallycross - où Jean Ragnotti en 1977, Bruno Saby en 1978 et Jean-Pierre Beltoise en 1979 ont

été Champion de France trois années consécutives en plus du titre européen conquis en 1977 par l'autrichien Herbert Grünsteidl - ou encore en course de côte (Jean Ortelli, Marcel Tarres et des centaines d'autres pilotes).



> 24 heures du Mans - A442 B de Pironi / Jaussaud - 1978



> Michel Leclère - 1972

07 ALPINE: A STORY OF PEOPLE

An automobile brand is naturally about cars, but it is also about the people behind those cars. Often unseen by the public, these engineers, technicians, operators, employees, executives and managers all play a vital role. Knowing how to make the right choices during the design of the car, knowing how to make it reliable during the manufacturing process, knowing how to make it attractive to potential customers, knowing how to make it desirable to everyone...such is their everyday challenge.

In addition to Jean Rédélé, Jacques Cheinisse, Etienne Desjardins and Roger Prieur, should be noted the racing team mechanics managed by Gilbert Harivel, the research department composed of Richard Bouleau, Bernard Dudot and André de Cortanze, the contribution of Marcel Hubert – the ‘king of the wind tunnel and aerodynamics’ – test-drivers Mauro Bianchi and Alain Serpaggi (1974 European Champion in two-litre prototypes) who knew how to ‘make the cars pleasant and enjoyable to drive’ and Bernard Pierangeli, who looked after the development of the business.

In terms of factory drivers, the list is impressive and to name them all would be impossible. In no particular order, amongst them were Jean-Pierre Hanrioud, Henri Grandsire, Mauro

Bianchi, José Rosinski, Jean Vinatier, Alain Serpaggi, Bob Wollek, Jean-Claude Killy, Jean Guichet, Philippe Vidal, Patrick Depailler, Jean-Pierre Jabouille, Jean-Pierre Jaussaud, Didier Pironi, Derek Bell, Jean-Pierre Jarier, Guy Fréquelin, Michel Leclère, Marie-Claude Beaumont, Patrick Tambay and many more. We remember in particular Jean-Claude Andruet, Bernard Darniche, Jean-Pierre Nicolas, Jean-Luc Thérier and Jean Ragnotti.

Jean-Claude Andruet, a driver of incredible raw talent and affectionately known as ‘Monsieur Bundle of Nerves’, remains active to this day. Nobody will ever forget his dual success in clinching both the French and European rally championship crowns in 1970, nor his victory in the 1973 Rallye Monte-Carlo, his triumphs in Corsica and his sheer enthusiasm.



> Jean-Pierre Jabouille

07 ALPINE: UNE HISTOIRE D'HOMMES

Une marque d'automobile c'est bien sûr des voitures mais c'est aussi des hommes. Souvent méconnus du public, ces ingénieurs, techniciens, ouvriers, employés, cadres et dirigeants ont un rôle déterminant. Savoir choisir les bonnes options au moment de la conception de l'auto, savoir la rendre fiable dès la fabrication, savoir la proposer de manière attractive à la clientèle, savoir la rendre désirables à tous... voilà leur challenge quotidien.

Aux Jean Rédélé, Jacques Cheinisse, Etienne Desjardins ou Roger Prieur, il faut associer l'équipe de mécaniciens de course dirigée par Gilbert Harivel, celle du Bureau d'Etudes de Richard Bouleau, Bernard Dudot et André de Cortanze, l'apport de Marcel Hubert, le “roi du vent” et de l'aérodynamique, les metteurs au point Mauro Bianchi et Alain Serpaggi (Champion d'Europe des Prototypes 2 litres 1974) qui ont su « rendre les autos agréables et amusantes à piloter » tandis que Bernard Pierangeli s'occupait de développer le commerce.

Côté pilotes d'usine, la liste est impressionnante et les citer tous serait impossible. On se souvient pêle-mêle de Jean-Pierre Hanrioud, Henri Grandsire, Mauro Bianchi, José Rosinski, Jean Vinatier, Alain Serpaggi, Bob Wollek, Jean-Claude Killy, Jean Guichet, Philippe Vidal, Patrick

Depailler, Jean-Pierre Jabouille, Jean-Pierre Jaussaud, Didier Pironi, Derek Bell, Jean-Pierre Jarier, Guy Fréquelin, Michel Leclère, Marie-Claude Beaumont, Patrick Tambay et bien d'autres. On retiendra en particulier Jean-Claude Andruet, Bernard Darniche, Jean-Pierre Nicolas, Jean-Luc Thérier et Jean Ragnotti.

Jean-Claude Andruet, Monsieur Boule de nerfs, pilote au talent exacerbé, est toujours sur la brèche aujourd'hui encore. Personne n'oubliera son double titre de Champion de France et de Champion d'Europe des rallyes en 1970 ni son exploit dans le Rallye Monte-Carlo 1973 qu'il gagne, ni ses victoires en Corse, ni son enthousiasme.



> 24h du Mans - Jean Rédélé et Jacques Cheinisse accompagnés de pilotes -1968



> Championnat d'Europe des Prototypes 2 Litres - Alain Serpaggi - 1974

07 ALPINE: A STORY OF PEOPLE (NEXT)

Bernard Darniche was an extremely skilled driver when all was going well, supported by his co-driving sidekick, Alain Mahé. A multiple winner of the Tour de Corse and a Tour de France hero, Darniche was invariably hungry for more and always determined to win, even on unknown territory like in Morocco in 1973.

Jean-Pierre Nicolas was the calming influence, unflappable no matter what was thrown at him and always ready to seize a golden opportunity like in the 1978 Rallye Monte-Carlo. A driver with many attributes, he proved himself to be an excellent test-driver and knew how to win in all circumstances, with no great fanfare but with great efficiency.



28] > Course de Bernard Darniche - Maroc - 1973



> Rallye de Monte-Carlo – Jean Ragnotti -1976

Jean-Luc Thérier was perhaps the most intuitive of all rally drivers. With peerless precision behind the wheel, he possessed breath-taking car control, an audacity beyond compare and a marvellous sense of humour. Alpine's success is based upon men of passion, some of whom dedicate themselves fully to the cause so that the flame keeps burning. Amongst these men are the editors-in-chief of the two bi-monthly Alpine publications – Jean-Marc Cotteret and his magazine 'Mille Miles', and Jean-Jacques Mancel from 'Berlinette Magazine' – and also the leaders of the 100 or so Alpine clubs that count thousands of members.

The 'Association des Anciens d'Alpine' led by André Desaubry – formerly in charge of the marque's single-seater mechanics and later prototype mechanics – brings together dozens of former staff. It also publishes books, manages the archives, invests in communication

strategies, organises bi-annual parades in Dieppe and was behind the 'Monument Jean Rédélé' (sculptor: Druet) erected next to the Dieppe factory in 2008, a year after the death of the marque's founder.

All these people perpetuate the memory of Alpine's wonderful history, promote the image of the Dieppe-based constructor and harness the passion that brings the brand to life in France and elsewhere. Alpine clubs exist in Belgium, Germany, Great Britain, Italy, the Netherlands, Japan, Norway, Sweden, the United States, Canada...

07 ALPINE: UNE HISTOIRE D'HOMMES (SUITE)

Bernard Darniche, est un pilote talentueux à l'extrême quand tout va bien, secondé par son acolyte Alain Mahé, multi vainqueur du Tour de Corse, héros du Tour de France, éternel insatisfait, boudeur mais déterminé à vaincre y compris sur des terrains inconnus comme au Maroc en 1973.

Jean-Pierre Nicolas, la force tranquille, imperturbable quelque soient les événements de course, toujours à l'affut d'une belle opportunité comme en 1978 au Rallye Monte-Carlo. Pilote aux multiples facettes, il s'avère excellent metteur au point et sait vaincre en traction et propulsion, sans esbroufe mais avec efficacité.

Jean-Luc Thérier, peut être le plus intuitif de tous les pilotes de rallye.

Une dextérité sans pareille au volant, un art de la glisse à couper le souffle, un culot sans égal et un humour merveilleux.

Et que dire de Jean Ragnotti, véritable mascotte de Renault. « Négociant en virages » comme il aime définir son métier, il est aussi funambule, cascadeur, acrobate mais surtout fin pilote.

Capable de tout conduire, il disputera pour Alpine rallyes, épreuves de rally-cross ou d'endurance (24h du Mans). Il continue avec le même enthousiasme à disputer des épreuves de VHC au volant d'une Alpine A110 groupe IV ou Le Mans Classic à bord de l'A442-B ou de l'A443.

Alpine ce sont toujours des hommes de passion dont certains se dévouent

pour que la flamme perdure. Parmi ceux-ci, les rédacteurs en chef des deux revues Alpine bimestrielles : Jean-Marc Cotteret et son magazine "Mille Miles" et Jean-Jacques Mancel et sa revue "Berlinette Magazine" mais également tous les animateurs de la centaine de clubs Alpine qui regroupent des milliers adhérents.

"L'Association des Ancien d'Alpine" animée par André Desaubry, ancien responsable des mécaniciens monoplaces puis prototypes. et regroupant quelques dizaines "d'anciens" publient des ouvrages, gèrent les archives, s'investissent dans des opérations de communication, organisent des manifestations biennuelles à Dieppe et sont à l'origine du "Monument Jean Rédélé" (sculpteur : Druet) érigé à deux pas

de l'usine à Dieppe en 2008, un an après le décès du fondateur de la marque.

Tous, perpétuent le souvenir de la belle histoire Alpine, promeuvent l'image du constructeur dieppois et fédèrent la passion que suscite la marque tant en France qu'à l'étranger. Il existe des clubs Alpine en Belgique, Allemagne, Grande Bretagne, Italie, Pays Bas, Japon, Norvège, Suède, Etats Unis, Canada, etc...



> Equipe Alpine-Renault - 1974



> Rallye Coupe des Alpes - Jean-Pierre Nicolas au volant de son A110 - 1969



> Rallye Routes du Nord - Jean-Luc Thérier (au volant) et Jean-Claude Andruet - 1970

08 ALPINE PRODUCTION IN FIGURES

1 PRODUCTION OF ALPINE ROAD CARS IN FRANCE

| | | |
|--------------|---------------|-------------|
| A106 | 251 | (1955-1959) |
| A108 | 236 | (1960-1962) |
| GT4 | 112 | (1963-1965) |
| A110 | 7,579 | (1961-1977) |
| A310 4 cyl | 2,340 | (1971-1976) |
| A310 V6 | 9,276 | (1976-1984) |
| GTA | 1,509 | (1984-1989) |
| GTA Turbo | 4,545 | (1985-1990) |
| A610 | 818 | (1990-1995) |
| Total | 26,666 | |

2 PRODUCTION OF ALPINES UNDER LICENCE OUTSIDE OF FRANCE

| | | |
|-------------------------|--------------|-------------|
| BRAZIL (INTERLAGOS) | 1,500 | (1962-1966) |
| SPAIN (FASA) | 1,900 | (1963-1978) |
| MEXICO (DINALPIN) | 700 | (1964-1972) |
| BULGARIA (BULGARALPINE) | 50 | (1967-1970) |
| Total | 4,150 | |

3 PRODUCTION OF CIRCUIT RACING CARS

3.1 SPORT PROTOTYPES

| | | |
|-------------------------------|-----------|--|
| Prototype 4 cylinders in-line | 17 | |
| Prototype (V8) | 8 | |
| Prototype (V6) | 12 | |
| Total | 37 | |

3.2 SINGLE-SEATERS

| | | |
|--------------|------------|--|
| Formule 3 | 26 | |
| Formule 2 | ? | |
| Formule 1 | 2 | |
| Total | 140 | |

4 PRODUCTION OF RENAULT SPORT MODELS IN DIEPPE

| | | |
|----------------------------------|----------------|--|
| R5 ALPINE ATMOSPHERIQUE (R 1223) | 56,616 | |
| R5 ALPINE TURBO (R 122 B) | 33,349 | |
| R5 TURBO | 1,820 | |
| R5 TURBO 2 | 3,167 | |
| R5 MAXI TURBO | 20 | |
| SPIDER RS | 1,685 | |
| CLIO RS | 67,000 | |
| CLIO V6 | 1,333 | |
| CLIO CUP | 700 | |
| MEGANE RS | 22,455 | |
| MEGANE TROPHY | 13 | |
| Total | 188,158 | |

ALPINE FACTORY, AVENUE DE BREAUTE

| | | |
|-----------------------|-------------------|--|
| Start of production: | May 1969 | |
| Total surface area: | 35,000 sq. metres | |
| Covered surface area: | 26,000 sq. metres | |
| Staff: | ±300 | |



08 LA PRODUCTION ALPINE EN CHIFFRES

1 PRODUCTION DE VOITURES DE ROUTE ALPINE EN FRANCE

| | | |
|--------------|---------------|-------------|
| A106 | 251 | (1955-1959) |
| A108 | 236 | (1960-1962) |
| GT4 | 112 | (1963-1965) |
| A110 | 7579 | (1961-1977) |
| A310 4 cyl | 2340 | (1971-1976) |
| A310 V6 | 9276 | (1976-1984) |
| GTA | 1509 | (1984-1989) |
| GTA Turbo | 4545 | (1985-1990) |
| A610 | 818 | (1990-1995) |
| Total | 26 666 | |

2 PRODUCTION D'ALPINE SOUS LICENCE À L'ETRANGER

| | | |
|-------------------------|--------------|-------------|
| BRESIL (INTERLAGOS) | 1500 | (1962-1966) |
| ESPAGNE (FASA) | 1900 | (1963-1978) |
| MEXIQUE (DINALPIN) | 700 | (1964-1972) |
| BULGARIE (BULGARALPINE) | 50 | (1967-1970) |
| Total | 4 150 | |

3 PRODUCTION DE VOITURES DE COURSE CIRCUIT

3.1 SPORT PROTOTYPES

| | | |
|----------------------------|-----------|--|
| Proto 4 cylindres en ligne | 17 | |
| Proto 8 cylindres en V | 8 | |
| Proto 6 cylindres en V | 12 | |
| Total | 37 | |

3.2 MONOPLACES

| | | |
|--------------|------------|--|
| Formule 3 | 26 | |
| Formule 2 | ? | |
| Formule 1 | 2 | |
| Total | 140 | |

4 PRODUCTION DE RENAULT SPORT À DIEPPE

| | | |
|----------------------------------|----------------|--|
| R5 ALPINE ATMOSPHERIQUE (R 1223) | 56.616 | |
| R5 ALPINE TURBO (R 122 B) | 33.34 | |
| R5 TURBO | 1.820 | |
| R5 TURBO 2 | 3.167 | |
| R5 MAXI TURBO | 20 | |
| SPIDER RS | 1.685 | |
| CLIO RS | 67.000 | |
| CLIO V6 | 1 333 | |
| CLIO CUP | 700 | |
| MEGANE RS | 22 455 | |
| MEGANE TROPHY | 13 | |
| Total | 188 158 | |

USINE ALPINE AVENUE DE BREAUTE

| | | |
|--------------------------|-------------------------|--|
| Date d'entrée en service | mai 1969 | |
| Surface totale | 35.000 m ² | |
| Surface couverte | : 26.000 m ² | |
| Personnel | ± 300 personnes | |



09 TITLES WON BY ALPINE

PROTOTYPE RACING

- 1963: FRENCH SPORT PROTOTYPE CHAMPION (J. ROSINSKI, M 63)
- 1964: FRENCH SPORT PROTOTYPE CHAMPION (R. DELAGENESTE, M 64)
- 1974: EUROPEAN MANUFACTURERS' CHAMPION (A. SERPAGGI, A441)
- 1978: LE MANS 24 HOURS VICTORY (D. PIRONI / J-P. JAUSSAUD, A442 B)

SINGLE-SEATER RACING

- 1964: FRENCH F3 CHAMPION (H. GRANDSIRE, P.64)
- 1971: FRENCH F3 CHAMPION (P. DEPAILLER, A360)
- 1971: FRENCH FORMULA RENAULT CHAMPION (M. LECLÈRE, A361)
- 1972: FRENCH F3 CHAMPION (M. LECLÈRE, A364)
- 1972: EUROPEAN F3 CHAMPION (ÉQUIPE ALPINE, A364)
- 1972: EUROPEAN FORMULA RENAULT CHAMPION (A. CUDINI, A366)

RALLYCROSS

- 1977: FRENCH CHAMPION (J. RAGNOTTI, A310 V6)
- 1977: EUROPEAN CHAMPION (H. GRÜNSTEIDL, A310 V6)
- 1978: FRENCH CHAMPION (B. SABY, A110)
- 1979: FRENCH CHAMPION (J-P. BELTOISE, A310)

RALLYING

- 1967: SPANISH CHAMPION (B. TRAMONT, A110)
- 1968: FRENCH CHAMPION (J-C. ANDRUET, A110)
- 1968: SPANISH CHAMPION (B. TRAMONT, A110)
- 1969: FRENCH CHAMPION (J. VINATIER, A110)
- 1970: EUROPEAN CHAMPION (J-C. ANDRUET, A110)
- 1970: FRENCH CHAMPION (J-C. ANDRUET, A110)
- 1970: BULGARIAN CHAMPION (I. TCHUBRIKOV, A110)
- 1970: ROMANIAN CHAMPION (G. PUIU, A110)
- 1971: INTERNATIONAL RALLY CHAMPION (ÉQUIPE ALPINE, A110)
- 32] 1971: FRENCH CHAMPION (J-P. NICOLAS, A110)



- 1971: BULGARIAN CHAMPION (I. TCHUBRIKOV, A110)
- 1972: FRENCH CHAMPION (B. DARNICHE, A110)
- 1972: CZECHOSLOVAKIAN CHAMPION (V. HUBACEK, A110)
- 1973: WORLD CHAMPION (ÉQUIPE ALPINE, A110)
- 1973: FRENCH CHAMPION (J-L. THÉRIER, A110)
- 1973: CZECHOSLOVAKIAN CHAMPION (V. HUBACEK, A110)
- 1974: FRENCH CHAMPION (J. HENRY, A110)
- 1974: CZECHOSLOVAKIAN CHAMPION (V. HUBACEK, A110)
- 1974: POLISH CHAMPION (B. KRUPA)
- 1975: FRENCH CHAMPION (J. HENRY, A110)
- 1975: CZECHOSLOVAKIAN CHAMPION (V. HUBACEK, A110)
- 1975: HUNGARIAN CHAMPION (A. FERJANCZ)
- 1976: CZECHOSLOVAKIAN CHAMPION (V. HUBACEK, A110)
- 1977: FRENCH CHAMPION (G. FRÉQUELIN, A310)
- 1980: FRENCH CHAMPION (J. RAGNOTTI, R5 ALPINE)
- 1995: FRENCH VHC CHAMPION (J-C. RÉDÉLÉ, A110)

Beyond this extraordinary record of success, we should above all remember that Alpine Renault achieved more than a thousand victories around the world in the hands of amateur drivers in many different events in national and regional rally championships, hillclimbs and autotests. Alpine – the car of champions.

09 QUELQUES TITRES REMPORTÉS PAR ALPINE

PROTOTYPES

- 1963: CHAMPION DE FRANCE SPORT PROTOTYPE (J. ROSINSKI / M 63)
- 1964: CHAMPION DE FRANCE SPORT PROTOTYPE (R. DELAGENESTE / M 64)
- 1974: CHAMPION D'EUROPE DES MARQUES (A. SERPAGGI / A441)
- 1978: VICTOIRE AU 24 HEURES DU MANS (D. PIRONI - J-P. JAUSSAUD / A442 B)

MONOPLACES

- 1964: CHAMPION DE FRANCE F3 (H. GRANDSIRE / P.64)
- 1971: CHAMPION DE FRANCE F3 (P. DEPAILLER / A360)
- 1971: CHAMPION DE FRANCE FORMULE RENAULT (M. LECLÈRE / A361)
- 1972: CHAMPION DE FRANCE F3 (M. LECLÈRE / A364)
- 1972: CHAMPION D'EUROPE F3 (ÉQUIPE ALPINE / A364)
- 1972: CHAMPION D'EUROPE DE FORMULE RENAULT (A. CUDINI / A366)

RALLYCROSS

- 1977: CHAMPION DE FRANCE (J. RAGNOTTI / A310 V6)
- 1977: CHAMPION D'EUROPE (H. GRÜNSTEIDL / A310 V6)
- 1978: CHAMPION DE FRANCE (B. SABY / A110)
- 1979: CHAMPION DE FRANCE (J-P. BELTOISE / A310)

RALLYES

- 1967: CHAMPION D'ESPAGNE (B. TRAMONT / A110)
- 1968: CHAMPION DE FRANCE (J-C. ANDRUET / A110)
- 1968: CHAMPION D'ESPAGNE (B. TRAMONT / A110)
- 1969: CHAMPION DE FRANCE (J. VINATIER / A110)
- 1970: CHAMPION D'EUROPE (J.C ANDRUET / A110)
- 1970: CHAMPION DE FRANCE (J.C ANDRUET / A110)
- 1970: CHAMPION DE BULGARIE (I. TCHUBRIKOV / A110)
- 1970: CHAMPION DE ROUMANIE (G. PUIU / A110)
- 1971: CHAMPION INTERNATIONAL DES RALLYES (ÉQUIPE ALPINE / A110)
- 1971: CHAMPION DE FRANCE (J.P NICOLAS / A110)
- 1971: CHAMPION DE BULGARIE (I. TCHUBRIKOV / A110)

- 1972: CHAMPION DE FRANCE (B. DARNICHE / A110)
- 1972: CHAMPION DE TCHECOSLOVAQUIE (V. HUBACEK / A110)
- 1973: CHAMPION DU MONDE (ÉQUIPE ALPINE / A110)
- 1973: CHAMPION DE FRANCE (J.L THÉRIER / A110)
- 1973: CHAMPION DE TCHECOSLOVAQUIE (V. HUBACEK / A110)
- 1974: CHAMPION DE FRANCE (J. HENRY / A110)
- 1974: CHAMPION DE TCHECOSLOVAQUIE (V. HUBACEK / A110)
- 1974: CHAMPION DE POLOGNE (B. KRUPA)
- 1975: CHAMPION DE FRANCE (J. HENRY / A110)
- 1975: CHAMPION DE TCHECOSLOVAQUIE (V. HUBACEK / A110)
- 1975: CHAMPION DE HONGRIE (A. FERJANCZ)
- 1976: CHAMPION DE TCHECOSLOVAQUIE (V. HUBACEK / A110)
- 1977: CHAMPION DE FRANCE (G. FRÉQUELIN / A310)
- 1980: CHAMPION DE FRANCE (J. RAGNOTTI / R5 ALPINE)
- 1995: CHAMPION DE FRANCE VHC (J.C RÉDÉLÉ / A110)

Au-delà de ce palmarès extraordinaire, il faut aussi - et surtout - rappeler qu'Alpine-Renault détient plus de mille victoires acquises par des pilotes amateurs dans les multiples épreuves des championnats nationaux et régionaux en rallyes, courses de côte et slaloms. L'Alpine est ainsi la voiture de tous les champions.





(www.renault.com)