

COM
NI

PR

ÉAC
PR

REA

Alpine A110 Première Edition**Inhoud**

Introductie	3
Come-back Alpine	4
Technische details	6
Design en Interieur	9
Geschiedenis van Alpine	11
Alpine in autosport	13
Technische gegevens	15

Inleiding

- **Alpine is terug met de A110 Première Edition**
- **Blijft trouw aan Alpine-DNA: lichte, wendbare sportcoupé, een plezier om mee te rijden**
- **Lanceringsmodel 'Première Edition' t.w.v. 58.800 euro uitverkocht**
- **Serieversie van A110 volgt**

De volledig nieuwe A110 Première Edition is de lichte, elegante sportcoupé die de terugkeer van Alpine aankondigt. De A110 Première Edition blijft trouw aan het Alpine-DNA en plaatst absolute wendbaarheid en rijplezier centraal, zonder in te boeten aan dagelijks rijcomfort.

De tweezitscoupé met middenmotor, ontwikkeld en gebouwd in Frankrijk, gebruikt een aluminium constructie om het gewicht tot het minimum te beperken en beschikt over een geavanceerde 'double wishbone'-ophanging. De A110 Première Edition wordt aangedreven door een 1,8 liter grote viercilinder-turbobenzinemotor die 252 pk ontwikkelt. Zoals elke Alpine stuurt hij zijn vermogen naar de achterwielen.

De A110 Première Edition, waarvan slechts 1.955 exemplaren zullen worden gebouwd – een knipoog naar het oprichtingsjaar van Alpine – was binnen de vijf dagen volledig gereserveerd. De productieversie van de A110 zal korte tijd later volgen. Als eerste nieuw model in twee decennia tijd, markeert de Alpine A110 Première Edition de wedergeboorte van het merk. Alpine, dat voortaan een afzonderlijke entiteit binnen de Renault-groep vormt, heeft een ambitieuze langetermijnstrategie uitgedokterd, die voortbouwt op de visie en vastberadenheid van zijn oprichter, Jean Rédélé.

Het merk beschikt niet alleen over een rijk erfgoed op het gebied van wendbare, lichte sportwagens die het meest tot hun recht kwamen op bochtige bergwegen, maar speelde ook mee op het hoogste niveau van de internationale autosport. De grootste verwezenlijkingen van het merk waren de titel in het Wereldkampioenschap Rally van 1973 en de zege in de 24 Uren van Le Mans 1978.

In diezelfde geest neemt Alpine vandaag deel aan internationale uithoudingswedstrijden. De bolide waarmee het merk het FIA LMP2 World Endurance Championship won, bevestigt de ambities en het engagement van Alpine in de autosport. Nieuw voor 2018 is de recent aangekondigde Alpine Europa Cup voor speciaal geprepareerde A110 Cups, die zal worden beheerd door Alpines racepartner Signatech. Deze competitie demonstreert de prestaties van de coupé, evenals Alpines engagement op het gebied van klantenraces.

Michael van der Sande, managing director van Alpine, geeft tekst en uitleg: "Een merk dat zoveel passie uitdraagt opnieuw lanceren is een fantastisch privilege, maar ook een grote verantwoordelijkheid. De passie voor Alpine, zowel binnen de Renault-groep als onder autosportliefhebbers, is enorm. We hebben al langer de ambitie om Alpine terug te brengen. En nu is de tijd rijp."

"Met de nieuwe A110 Première Edition zijn we vertrokken van de kernprincipes die Alpine in de jaren zestig en zeventig zo succesvol hebben gemaakt, zoals zijn compacte afmetingen, lage gewicht en erg lage zwaartepunt. Die troeven werden gecombineerd met moderne technologieën. Dat maakt de auto tot een waar genot op landwegen en circuits, terwijl hij toch erg comfortabel blijft in het dagelijkse leven.

Het is mijn missie om Alpine opnieuw permanent te verankeren in het sportwagensegment."

Come-back van Alpine

- **Show-car Alpine Vision voorgesteld in 2016**
- **A110 Première Edition een jaar later onthuld**
- **Alpine opgericht als onafhankelijke entiteit binnen de Renault-groep**
- **Originele Alpine-fabriek in Dieppe uitgebreid en opgewaardeerd voor productie van A110**

Het Alpine-project werd aangekondigd in 2012 en vier jaar later, in 2016, werd de showcar Alpine Vision onthuld in Monaco. Nog een jaar later beleefde de A110 Première Edition zijn publieksdebuut op het autosalon van Genève. Alpine, dat is opgevat als een responsief en snel evoluerend, afzonderlijk merk onder de vleugels van de Renault-groep, beschikt over eigen ontwerp- en ontwikkelingsteams.

De A110 Première Edition, die zijn geheel eigen niche in het sportwagensegment zal creëren, wordt verkrijgbaar in elf Europese landen, evenals in Japan en Australië. Later volgen nog andere markten. Hij zal worden verkocht via specifieke concessies – ongeveer 57 in Europa alleen – met deskundige en hoogopgeleide adviseurs.

De eerste batch van 1.955 A110 Première Editions werd aangeboden via een mobiele app en stelde kopers in staat om een terugbetaalbaar voorschot te storten en een auto te reserveren. Binnen de vijf dagen waren alle exemplaren van deze A110 Première Edition gereserveerd. Dat getuigt van het enthousiasme waarmee autoliefhebbers uitkijken naar de verrijzenis van Alpine. De orderboekjes voor het productiemodel worden binnenkort geopend, maar geïnteresseerden kunnen ook de app gebruiken om onmiddellijk een plaats op de wachtlijst te verkrijgen. De eerste exemplaren van de A110 Première Edition zullen begin 2018 worden geleverd op het Europese vasteland. De rechtsgestuurde markten volgen in het tweede kwartaal van 2018.

De A110 zal van de band rollen in de Alpine-fabriek in Dieppe (Noord-Frankrijk). De vestiging van Dieppe, die in 1969 werd gebouwd door Alpine-oprichter Jean Rédélé, bouwde de jongste jaren al kleine reeksen van de uiterst performante Renault Sport-modellen. Nu Alpine terugkeert naar Dieppe werd de fabriek ingrijpend opgewaardeerd en gemoderniseerd met het oog op de herlancering.

Bernard Ollivier, deputy managing director van Alpine, legt uit: "Toen het project in 2012 op gang werd getrokken, werd ik aangesteld om een nieuwe Alpine-sportwagen te creëren vanaf een leeg blad papier. Hij moest trouw blijven aan het DNA van Alpine en moest dus erg licht zijn, uiterst elegant ogen en fantastisch rijden.

Onze ontwerpers kregen alle vrijheid om een moderne interpretatie van Alpine uit te werken. Van technische beperkingen was nagenoeg geen sprake. Die ongewone benadering ligt aan de basis van het krachtige design dat we vandaag de dag hebben.

Aangezien we van nul vertrokken, konden we ook een eigen platform ontwikkelen. Een van de voornaamste doelstellingen van de A110 was 'feel at one': de bestuurder moest zich een voelen met de machine. Om dat te realiseren, werden het zwaartepunt en rolcentrum erg laag in de auto geplaatst en dat is enkel mogelijk met een specifiek platform.

Als gewichtsdoelstelling opteerde ik voor 1.100 kilogram, een erg moeilijke waarde om te halen. Daarom besloten we enkel aluminium te gebruiken voor het chassis en koetswerk. Uiteindelijk klokt de A110 af op nauwelijks 1.080 kilogram (1.103 kilogram voor de Première Edition), waardoor de A110 een van de lichtste auto's in zijn klasse is."

Michael van der Sande voegt nog toe: "We waren sterk onder de indruk van de respons die we kregen op de aankondiging dat Alpine zou verrijzen. Hoewel Alpine twintig jaar geleden van de markt verdween, heerst er nog heel wat passie en enthousiasme voor het merk, niet alleen in Frankrijk, maar ook in de rest van de wereld.

Renault België Luxemburg – Directie Communicatie

Mozartlaan 20, 1620 Drogenbos

Tel.: + 32 (0)2 334 78 51 – Fax: + 32 (0)2 334 76 18

Site: www.renault.be en www.media.renault.be

“Het eerste dat we deden toen we de terugkeer van Alpine aankondigden, was een designtaal uitwerken die de oorspronkelijke modellen eer zou aandoen en tegelijk onze ambitie en moderniteit zou benadrukken. Vervolgens ontwikkelden we een technisch concept met een lichte constructie en een onaantastbaar rijplezier, dat de auto zou onderscheiden in het sportwagensegment. We zeiden van bij het begin dat de nieuwe auto trouw moest blijven aan het DNA van een echte Alpine. Pas nadat we dat hadden bereikt, werkten we een businessmodel uit dat erbij zou horen.

“We hebben besloten dat Alpine een afzonderlijke entiteit zou worden, met zijn eigen ontwerpers en ingenieurs. We wilden deze uiterst gepassioneerde en ervaren personen de kans geven om zich volledig toe te leggen op Alpine en om nauw samen te werken in alerte, responsieve teams. Ook creëerden we een gericht netwerk van concessies met hoogopgeleide adviseurs. Die benadering moest ons de scherpste geven om de erg hoge eisen van klanten te overtreffen.”

Ik ben bijzonder blij dat de productie van Alpine terugkeert naar de fabriek in Dieppe, naar dezelfde vestiging waar jaren geleden ook al Alpines van de band rolden. De hele set-up en cultuur is afgestemd op hoogwaardige sportwagens met een beperkte oplage. De motivatie van de werknemers is bijzonder hoog en het team draagt het Alpine-logo met trots. Het is een fantastische groep van mensen.

“We hebben heel wat nagedacht en geïnvesteerd in de fabriek, waar jaarlijks minder dan 10.000 auto's zullen worden gebouwd. Alleen zo kunnen we de afwerking, de consistentie en de kwaliteitscontrole verzekeren die nodig is op dit niveau.

Technische gegevens

- **Lichte aluminium constructie**
- **'Double wishbone'-ophanging**
- **Centraal gemonteerde turbomotor met 252 pk**
- **Absolute wendbaarheid en rijplezier in combinatie met dagelijks comfort**

Aluminium constructie

De lichte, wendbare en fantastisch rijdende A110 Première Edition is in de eerste plaats een echte Alpine. Doordat hij werd ontwikkeld vanaf een leeg blad papier, heeft hij alles om zijn bestuurder bij alle snelheden in vervoering te brengen door rijplezier boven rondetijden en vermogen te plaatsen. Bovendien gaat dat alles niet ten koste van het dagelijkse rijcomfort en laat hij zich menen door alle bestuurders, ongeacht hun vaardigheden of ervaring.

Dankzij zijn lichte constructie, zijn lage rolcentrum en zijn perfecte gewichtsverdeling voelt de bestuurder zich steeds een met zijn machine. Het aluminium chassis en koetswerk vormen de basis voor de stabiliteit en wendbaarheid van de A110. Het compacte aluminium koetswerk, dat werd gelijmd en met klinknagels werd gemonteerd om het gewicht nog verder te reduceren, biedt de best mogelijke balans tussen stijfheid, gewicht en bouwkwiteit. Met een gewicht van nauwelijks 1.080 kilogram (inclusief vloeistoffen) speelt de A110 in een eigen niche binnen het sportwagensegment en biedt hij een unieke, meeslepende rijervaring.

Andere gewichtsbesparende maatregelen zijn onder meer de aluminium ophangingsonderdelen, de erg lichte Sabelt-sportzetels, die nauwelijks 13,1 kilogram per stuk wegen, en – als primeur – Brembo-remmen die de parkeerrem integreren in het hoofddremzadel. Dat op zich bespaart al 2,5 kilogram.

Geavanceerde 'double wishbone'-ophanging

De A110 dankt zijn wendbaarheid niet alleen aan zijn lichte constructie, maar ook aan de 'double wishbone'-ophanging rondom. Terwijl de meeste auto's in het segment van de prestigieuze sportwagens een eenvoudigere ophanging met veerpoten gebruiken, gaven de ingenieurs van Alpine de voorkeur aan een 'double wishbone'-systeem en zijn talloze rij- en comfortvoordelen.

Het eerste voordeel is de lineaire ophangingskinematica. Wanneer de wagen rolt in de bochten helpt de 'double wishbone'-ophanging het contactoppervlak van de banden om vlak te blijven op het wegdek, waardoor ze een sterke en consistente grip verzekeren. Hoe harder de auto door de bocht gaat, hoe steviger de banden op het wegdek worden gedrukt en hoe meer grip ze genereren. Een lay-out met veerpoten zou de banden in positief camber laten kantelen, waardoor ze grip verliezen en de auto laten slippen.

Dankzij deze nauwkeurige controle van het camber konden de ingenieurs lichte, holle antirolstangen gebruiken, aangezien het niet nodig is om de natuurlijke rolneiging van de auto tegen te gaan. Het gebruik van dubbele driehoeken impliceert ook dat de auto een relatief lange veeruitslag heeft en dat de schroefveren van de A110 dankzij zijn lage gewicht relatief zacht mogen zijn. Daardoor onderscheidt de auto zich door een erg comfortabel rijgerag en een superieur absorptievermogen, terwijl hij toch bijzonder wendbaar en alert blijft zonder dat hij daar een adaptieve schokdemping voor nodig heeft.

Aangezien het chassis zo doeltreffend werkt om grip te genereren in de bochten, konden de ingenieurs relatief bescheiden banden monteren. De Michelin Pilot Sport 4-banden zijn uitgevoerd in maat 205/40 R18 vooraan en 235/40 R18 achteraan. Ze zijn gemonteerd op 18" gesmede lichtmetalen velgen van Otto Fuchs, die het onafgeveerde gewicht beperken. De bescheiden banden zorgen er bovendien voor dat de A110 heel geleidelijk uitbreekt. Dat maakt hem erg leuk en meeslepend om mee te rijden, zelfs bij lage en middelhoge snelheden, en dat ongeacht het competentieniveau van de bestuurder.

Renault België Luxemburg – Directie Communicatie

Mozartlaan 20, 1620 Drogenbos

Tel.: + 32 (0)2 334 78 51 – Fax: + 32 (0)2 334 76 18

Site: www.renault.be en www.media.renault.be

Een plezier om mee te rijden en comfortabel in het dagelijkse verkeer

De gewichtsverdeling van de A110 (44:56) is ideaal voor een sportcoupé met middenmotor en werd onder meer verkregen door de brandstoftank vlak achter de vooraslijn te plaatsen. Daardoor toont de A110 zich perfect evenwichtig in de bochten en voelt de bestuurder zich op elk moment een met de wagen. Met zijn erg volgzaam karakter en talloze rijhulpsystemen – waaronder een ABS, tractiecontrole en stabiliteitsregeling – blijft de A110 erg bruikbaar, veilig en comfortabel in het dagelijkse verkeer.

Het opbergvak van 96 liter vooraan is groot genoeg om twee koffers op handbagageformaat naast elkaar te plaatsen, terwijl het 100 liter grote opbergvak achteraan plaats biedt aan twee volwaardige racehelmen en een overnachtingstas.

De 320 mm grote remschijven, geleverd door Brembo, worden aangegrepen door aluminium remzadels met vier zuigers op de vooras en garanderen krachtige vertragingen en een hoogstaand uithoudingsvermogen. De stabiliteitscontrole beschikt van haar kant over een tussenliggende sportmodus, evenals een circuitstand die iets meer wielslip toelaat alvorens tussenbeide te komen. Dat vertaalt zich in een meer meeslepend en toch veilig rijgedrag. Voor gebruik op het circuit kan het ESP-systeem volledig worden uitgeschakeld, en dat ongeacht de ingestelde rijmodus.

De drie rijstanden zijn 'Normal', 'Sport' en 'Track'. Wanneer de bestuurder van modus verandert, worden bepaalde parameters zoals de gasrespons, de stuurhulp, de schakelsnelheid, de uitlaatklank en de interventies van de stabiliteitsregeling aangepast om een scherpere, sensationelere en emotionelere rijervaring af te leveren. Het digitale, 10" grote tft-scherm in het instrumentenbord verandert ook naargelang de rijmodus. Zo geeft het in de standen Sport en Track voorrang aan de toerenteller, de ingeschakelde versnelling en de schakellampjes.

Turboprestaties

Met zijn actieve centrale sportuitlaat (standaard voorzien op de Première Edition) combineert de A110 een beschaafde klank in het dagelijkse verkeer met een opwindende, authentieke sportwagensound in de Sport- en Track-modi. De rechtstreeks ingespoten 1.8 viercilinderturbobenzinemotor, die door Alpine werd voorzien van een specifieke inlaat, uitlaat, turbo en afstelling, ontwikkelt een maximumvermogen van 252 pk bij 6.000 t/min en een koppel van 320 Nm vanaf nauwelijks 2.000 t/min.

De responsieve, energieke viercilinder-in-lijn stuurt zijn vermogen naar de achterwielen via een gerobotiseerde Getrag-zevenversnellingsbak met dubbele koppeling en specifieke verhoudingen. De transmissie blinkt uit door haar snelle schakelovergangen en combineert een manuele modus – waarin de bestuurder kan schakelen met de aluminium hendels – met een moeiteloze volautomatische stand. Het elektronische differentieel dat inwerkt op de remmen, vaak aangeduid met de term 'Brake Vectoring', garandeert een uitstekende grip, zelfs in gladde omstandigheden.

De uitstekende verhouding vermogen/gewicht (228 pk/ton) en de 'Launch Control'-functie stuwden de A110 in 4,5 seconden van 0 naar 100 km/u. Zijn topsnelheid is elektronisch begrensd op 250 km/u. De lichte constructie draagt ook bij tot de erg lage verbruiks- en uitstootcijfers: 6,1 l/100 km en 138 g/km.

Functionele aerodynamica

Met zijn vlakke bodem en functionele achterdiffuser elimineert de prachtige aerodynamische vormgeving de behoefte aan een achterspoiler. Zo behoudt de A110 Première Edition zijn elegante, tijdloze silhouet. De luchtinlaten in de voorbumper creëren een luchtgordijn in de voorste wielkasten, dat de luchtstroom verbetert en dus de luchtweerstand vermindert.

Nog een belangrijke eigenschap is het erg kleine frontale oppervlak van de auto. Dankzij zijn compacte afmetingen en relatief dunne banden genereert de A110 Première Edition slechts een minimum aan weerstand. Dat komt zowel de acceleraties bij hogere snelheden als het brandstofverbruik ten goede.

Renault België Luxemburg – Directie Communicatie

Mozartlaan 20, 1620 Drogenbos

Tel.: + 32 (0)2 334 78 51 – Fax: + 32 (0)2 334 76 18

Site: www.renault.be en www.media.renault.be

Rijkelijke standaarduitrusting

De beperkte reeks A110 Première Edition wordt standaard geleverd met een rijkelijke uitrusting. Een optielijst is er niet. Klanten moeten enkel kiezen tussen de kleuren Alpine Blue, Noir Profond (zwart) en Blanc Solaire (parelmoerwit).

Elke A110 Première Edition beschikt bovendien over lichte 18" gesmede lichtmetalen velgen, een actieve sportuitlaat, een audiosysteem van Focal, interieuraccenten in koolstofvezel, pedalen in geborsteld aluminium, eendelige lederen sportzetels van Sabelt, een genummerd 'Première Edition'-plaatje op de middenconsole en smaakvolle driekleurige logo's op de achterstijlen.

David Twohig, Alpines chief engineer, legt uit: "De A110 dankt zijn wendbare karakter aan zijn lichte constructie en 'double wishbone'-ophanging. Beide elementen staan centraal in wat de auto zo aangenaam maakt. Door het gewicht onder de 1.100 kilogram te houden, konden we een relatief kleine motor en relatief kleine velgen en banden monteren en ook dat helpt om het gewicht te beperken. Een positieve cirkel."

"Hetzelfde geldt voor de 'double wishbone'-ophanging. In de bochten moeten we niet vechten tegen rolneigingen, waardoor we relatief lichte veren en antirolstangen konden gebruiken. Dat resulteert in een comfortabel rijgedrag, zelfs op erg hobbelige wegen. In de bochten heb je het gevoel dat je op ski's staat: hoe harder je pusht, hoe meer grip je hebt.

De A110 Première Edition is een uniek aanbod in zijn segment en hij blijft trouw aan het DNA van Alpine. Ik ben dan ook bijzonder trots dat we de kwaliteiten die de eerste Alpines zo goed maakten, hebben kunnen combineren met het comfort, de prestaties en de veiligheid van een moderne auto.

Laurent Hurgon, chief test & development driver, voegt nog toe: "Voor mij is het vooral belangrijk dat je geen racepiloot moet zijn om van de A110 te genieten en dat je niet snel hoeft te rijden om sterke sensaties te genieten. Hij toont zich bovendien erg comfortabel in het dagelijkse verkeer. Maar ook voor doorgewinterde bestuurders staan de prestaties op een erg hoog niveau.

De A110 is een auto voor de weg, maar hij is bovendien zo licht en wendbaar dat hij ook op het racecircuit zijn mannetje staat. Kortom, je kunt deze auto gebruiken om naar het werk te rijden of om je uit te leven op bergwegen of het circuit."

Design en interieur

- **A110 Première Edition geïnspireerd op klassieke Alpines**
- **'X'-vormige led-achterlichten onderstrepen moderne technologie en prestaties**
- **Royale interieurruimte ondanks compacte buitenafmetingen**
- **Rijkelijk uitgerust interieur verzekert dagdagelijks comfort**

De A110 Première Edition is duidelijk geïnspireerd op de oorspronkelijke A110 Berlinette, het meest iconische model van Alpine, en verbindt het erfgoed met de toekomst van het merk. Onder leiding van Antony Villain trachtte het designteam de geest van Alpine te vatten in een nieuwe auto en tegelijk een designtaal uit te werken die de tand des tijds kon doorstaan.

De dubbele koplampen, de gebeitelde flanken, de opvallende vouw in de motorkap en de omhullende achterraut werden duidelijk ontleend aan de A110 Berlinette terwijl de led-dagrijlichten en 'X'-vormige led-achterlichten met dynamische richtingaanwijzers verwijzen naar de moderne technologie en prestaties van de auto. De enkele, elegante lijn die de voorkant van de auto met de achterkant verbindt, is een typisch designelement van Alpine. Met een minimum aan technische beperkingen en een grote designvrijheid konden de ontwerpers een prachtige, elegante lijn uitwerken die onmiddellijk herkenbaar is als een Alpine.

Zijn pure silhouet zonder overbodige franjes werd gerealiseerd door samen te werken met het ontwikkelingsteam. Dankzij de volledig vlakke onderkant en functionele diffuser heeft hij bovendien geen achterspoiler nodig. En hoewel de buitenafmetingen erg compact werden gehouden om de wendbaarheid te vrijwaren, biedt het interieur nog steeds voldoende plaats voor grotere bestuurders, zelfs wanneer ze een helm dragen.

De toegang tot het hoogwaardige interieur behoort tot de beste in het sportwagensegment, dankzij de lage en dunne deurdrempels, terwijl het interieur zelf de lichte constructie van de A110 Première Edition weerspiegelt. De zwevende middenconsole en zichtbare zetelframes geven het geheel een doelgerichte en lichte uitstraling, terwijl de lederen Sabelt-sportzetels het gewicht tot het minimum beperken. Daarnaast gebruikt het stereosysteem van Focal-luidsprekers met een gepatenteerde 'flax cone'-technologie die een pure en gedetailleerde klank verzekert, terwijl de lichtmetalen pedalen en de voetplaat voor de passagier de lichte aluminium constructie van de auto weerspiegelen.

Elke A110 Première Edition draagt met trots zijn productienummer op de middenconsole en is standaard volledig uitgerust om de dagelijkse functionaliteit te benadrukken. Met zijn satellietnavigatie, airconditioning en snelheidsregelaar staat het dagelijkse gebruiksgemak van de A110 Première Edition op hetzelfde niveau als zijn rijplezier. Het Alpine Telematics-systeem biedt bestuurders dan weer de mogelijkheid om hun rondetijden op circuitdagen te registreren en hun prestatiecijfers op te slaan.

De A110 Première Edition beschikt ook over het MySpin-connectiviteitssysteem dat het scherm van de smartphone van de bestuurder 'overneemt' om een veilig en eenvoudig gebruik mogelijk te maken en het gebruiksgemak van de auto te onderstrepen.

Antony Villain, hoofd design bij Alpine, legt uit: "Voor een autoliefhebber als ik is de kans om een nieuwe Alpine te ontwerpen natuurlijk een droom die uitkomt. De A110 Berlinette was zo'n iconische auto dat het voor de hand lag om hem als referentie te gebruiken voor het nieuwe model. We probeerden ons voor te stellen hoe de A110 van de zesde of zevende generatie er zou uitzien als het model nooit van de markt was verdwenen. Het was belangrijk om de link met het verleden te leggen, maar het design moest ook naar de toekomst van Alpine kijken en het moderne karakter van de auto uitstralen."

"Het eerste dat we deden toen we het project in 2012 op gang trokken, was een workshop organiseren. Ik nam mijn team mee om de Jean Rédélé Collection in Parijs te bezoeken. Daar wordt een dertigtal klassieke Alpines bewaard, van de A110 over de A310 tot de Le Mans-bolides, enz. Ik vroeg mijn ontwerpers om heel snel een auto te schetsen, in minder dan dertig seconden. De idee bestond erin om de hoofdtrekken van een Alpine te vatten en zo het DNA en de geest van het merk bloot te leggen.

Renault België Luxemburg – Directie Communicatie

Mozartlaan 20, 1620 Drogenbos

Tel.: + 32 (0)2 334 78 51 – Fax: + 32 (0)2 334 76 18

Site: www.renault.be en www.media.renault.be

Zo hebben we de belangrijke elementen bepaald – de koplampen, de vouw in de motorkap en de gebeitelde flanken, maar ook de enkele lijn die van de voorkant naar de achterkant loopt en de erg lage achterkant, die door zijn brede wielkasten een heel specifieke look krijgt. Al die aspecten vinden we vandaag ook terug op de A110 Première Edition, waardoor ook de moderne interpretatie een volwaardige Alpine is.

Geschiedenis van Alpine

- In 1955 opgericht door de Fransman Jean Rédélé
- Originele A110 Berlinette gelanceerd in 1962
- Fabriek van Dieppe gebouwd in 1969
- Alpine overgenomen door de Renault-groep in 1973

Alpine dankt zijn bestaan aan een man: Jean Rédélé. De Fransman, die in 1922 werd geboren in Dieppe, was een echte autoliefhebber en een begenadigd piloot en mecanicien. In zijn jonge jaren studeerde hij in Parijs alvorens hij in zijn thuisstad een Renault-concessie opende. Als gedreven en competitieve rallypiloot zette Rédélé zijn Renault 4CV in het begin van de jaren vijftig in voor diverse autosportevenementen en waardeerde hij zijn auto jaar na jaar op.

Rédélé behaalde een aantal overwinningen in zijn klasse in befaamde wedstrijden zoals de Mille Miglia en het Critérium des Alpes (ook bekend als 'Coupe des Alpes'). Rédélé zag een gat in de markt en vestigde – daarin aangemoedigd door zijn autosportsuccessen – zijn eigen sportwagenbedrijf in 1955. Hij koos de naam Alpine als verwijzing naar het Criterium des Alpes, de race die elk jaar in de Zuid-Franse Alpen werd gereden en waar hij zijn grootste verwezenlijking behaalde.

De smalle en bochtige Alpenwegen gaven Rédélé niet alleen een naam voor zijn onderneming, maar bepaalden ook de fundamentele set van technische principes die de basis zou vormen voor elke Alpine. Rédélé wist dat puur vermogen of brute kracht een auto niet noodzakelijk snel maakten op een bochtig rallycircuit. Daar heb je een laag gewicht, compacte afmetingen en een wendbaar onderstel voor nodig.

Zijn eerste auto was de Coach A106, die op het platform van de Renault 4 CV stond. Later kwamen hiervan een Cabriolet en Coupé Sport-versie. In 1958 wordt de mechaniek van de Renault Dauphine ingebouwd, onder de typebenaming A108. In 1960 wordt de eerste Berlinette voorgesteld, type A108, met een geheel eigen balkchassis. Maar het was pas bij het debuut van de A110 Berlinette in 1962 dat zijn jonge onderneming vaste grond onder de voeten kreeg. Vanaf 1967 werkten Alpine en Renault nauw samen en werden de auto's van Alpine verkocht en onderhouden door Renault-concessies.

Tegen het begin van de jaren zeventig was Alpine een grote naam in de hoogste rallydiscipline. In 1971 won het merk voor het eerst de befaamde Monte Carlo Rally en in 1973 volgde een tweede zege. Datzelfde jaar won Alpine ook de constructeurstitel in het Wereldkampioenschap Rally, zijn hoogste onderscheiding ooit. Rédélé had zijn droom gerealiseerd.

En al die tijd bleef de verkoop van Alpines voor de weg stijgen. Rédélé bouwde daarom een specifieke fabriek in Dieppe in 1969 – waar vandaag ook de volledig nieuwe A110 van de band rolt – en in 1971 ging de nieuwe coupé A310 in productie. Twee jaar later werd Alpine overgenomen door de Renault-groep.

Alpine behaalde zijn grootste wapenfeit in 1978: de totaaloverwinning in de 24 Uren van Le Mans. De fabriek bleef nieuwe en innovatieve wegmodellen bouwen doorheen de jaren zeventig en tachtig, waaronder de A310 V6, de GTA en de A610.

In 1995 werd de productie van Alpines stopgezet. Op veertig jaar tijd werden er meer dan 30.000 wegmodellen gebouwd, evenals meer dan honderd eenzitters en raceprototypes. Tijdens de slapende jaren hielden Alpine-liefhebbers het merk wereldwijd in leven door clubs op te richten en diverse Alpine-modellen in te schrijven voor autosportevenementen. Nu breekt een nieuw hoofdstuk aan in de geschiedenis van Alpine.

Alpine-oprichter Jean Rédélé zei ooit: "Ik koos de naam Alpine voor mijn onderneming omdat dit adjectief voor mij als geen ander het rijplezier op bergwegen belichaamt. Ik had nooit zoveel plezier als toen ik met mijn 4CV met vijf versnellingen door de Alpen reed en het was essentieel voor mij dat mijn klanten datzelfde rijplezier konden ervaren in de auto die ik wou bouwen. In dat opzicht is de naam Alpine zowel symbolisch als perfect gekozen."

Renault België Luxemburg – Directie Communicatie

Mozartlaan 20, 1620 Drogenbos

Tel.: + 32 (0)2 334 78 51 – Fax: + 32 (0)2 334 76 18

Site: www.renault.be en www.media.renault.be

Belangrijke data voor Alpine

1955	Oprichting van “Société des Automobiles Alpine”. Lancering van de Coach A106
1960	Lancering van de Berlinette A108
1962	Lancering van de Berlinette A110
1971	Eerste overwinning in de rally van Monte Carlo Lancering van de coupé A310
1973	Alpine wint constructeurstitel van Wereldkampioenschap Rally. Overname door de Renault-groep
1976	Lancering van de A310 V6
1978	Alpine wint de 24 Uren van Le Mans
1985	Lancering van de GTA
1991	Lancering van de A610
1995	Stopzetting van de productie van Alpine
2012	Aankondiging van een nieuw autoproject voor Alpine
2015	Voorstelling van de Alpine Célébration Concept-racewagen tijdens de 24 Uren van Le Mans
2016	Herlancering van Alpine aangekondigd en voorstelling van de Alpine Vision

Alpine in de autosport

- Oprichter Jean Rédélé nam deel aan tal van rally's en wegraces
- De hoogtepunten in de geschiedenis van het merk waren de zeges in het Wereldkampioenschap Rally en Le Mans
- Alpine nam deel aan alle vormen van de autosport, van eenzitterraces tot rally's en uithoudingswedstrijden
- In 2016 won Alpine Le Mans en de LMP2-klasse van het FIA World Endurance Championship

De prestaties, wendbaarheid en duurzaamheid van zijn auto's bewijzen op het hoogste niveau van de autosport was cruciaal voor Jean Rédélé. Alpine draaide decennialang mee aan de top van de rallysport en circuitracerij en behaalde een reeks van overwinningen die men van zo'n bescheiden constructeur niet zou verwachten. Met dezelfde ambitieuze en vastberaden geest neemt Alpine vandaag de dag deel aan het FIA World Endurance Championship. De monomerkcompetitie Alpine Europa Cup demonstreert dan weer de inherente wendbaarheid en prestaties op het racecircuit.

Hoewel Alpine het meest bekendstaat om zijn rallyexploitatie in de jaren zestig en zeventig en voor zijn zege in de 24 Uren van Le Mans in 1978 heeft het merk aan zowat alle racedisciplines deelgenomen. Alpine bouwde niet minder dan zeventig eenzitters, waaronder twee Formule 1-bolides en een 37-tal prototypes voor uithoudingsraces.

Ook bewees de constructeur zijn kunnen in verscheidene rallycrosskampioenschappen, terwijl amateurpiloten meer dan 1.000 individuele zeges behaalden in klimkoersen, clubraces en autotests. Autosport is dus ontegensprekelijk een kernonderdeel in het DNA van Alpine.

Bij de oprichting in 1955 was de onderneming van Rédélé evenzeer een racewagenbouwer als een constructeur van sportwagens voor de weg. De Fransman had reeds een reputatie opgebouwd als een begenadigd piloot dankzij een reeks klassezeges in topevenementen zoals de rally Critérium des Alpes. Door deel te nemen in aangepaste Renaults 4CV bewees Rédélé al snel zijn vermogen om auto's voor te bereiden voor de autosport.

Tegen het begin van de jaren zestig namen auto's van Alpine in heel Europa deel aan rally's en wegraces, alsook aan circuitraces. In 1963 won het aerodynamische M63-prototype met lange staart – de eerste gerichte circuitwagen van het merk – het Franse sportwagenkampioenschap. Het jaar erna deed het verbeterde M64-prototype die prestatie nog eens over en won het de zege in zijn klasse in Le Mans.

In datzelfde jaar won de Fransman Henri Grandsire het Franse F3-kampioenschap met Alpines eerste Formule 3-bolide. Kort daarna volgde nog een reeks kampioenschapszeges: de A110 schreef de wedstrijd op zijn naam in Spanje, Frankrijk, Bulgarije, Roemenië, enz. In 1971 eigenden drie exemplaren van de A110 zich het hele podium van de befaamde Monte Carlo Rally toe, een verwezenlijking die het merk twee jaar later nog eens overdeed. Die dominante prestaties op de bochtige, besneeuwde wegen van de Monte Carlo Rally hebben Alpine geen windeieren gelegd, want later dat jaar won het merk de constructeurstitel van het Wereldkampioenschap Rally.

In 1978 behaalde Alpine een van zijn meest gevierde autosportsuccessen. Aan het stuur van het sportprototype A442B wonnen Didier Pironi en Jean-Pierre Jaussaud de 24 Uren van Le Mans door het ruim 12 kilometer lange Circuit de la Sarthe 369 keer af te leggen. Tegen het midden van de jaren negentig had Alpine 26 nationale en internationale rallytitels, vier rallycrossstitels en zes titels met eenzitters op zijn naam staan.

Door die decennia van succes als springplank te gebruiken, keerde Alpine in 2013 terug naar de frontlinie van de autosport in samenwerking met de Franse renstal Signatech. Die terugkeer was onmiddellijk een schot in de roos: het prototype A450 won de titel in de Europese Le Mans Series bij de eerste poging en opnieuw in 2014.

Daarna gaf Signatech-Alpine het beste van zichzelf in het Wereldkampioenschap Rally om eens te meer mee te spelen op wereldniveau. In zijn eerste jaar schreef de A450B de LMP2-klasse van de 6 Uren van Shanghai op zijn naam. In 2016 won zijn opvolger, de A460, vier van de negen

Renault België Luxemburg – Directie Communicatie

Mozartlaan 20, 1620 Drogenbos

Tel.: + 32 (0)2 334 78 51 – Fax: + 32 (0)2 334 76 18

Site: www.renault.be en www.media.renault.be

manches om Alpine de LMP2 WEC-titel te schenken. De felst bevochten zege was die van de 24 Uren van Le Mans. Alpine bleef ook in 2017 racen in het Fiat World Endurance Championship en won de zege in zijn klasse in de 6 Uren van het Circuit of the Americas.

In nauwe samenwerking met de eigen ingenieurs van Alpine ontwikkelde Signatech ook een racevariant van de A110, de A110 Cup. De competitiewagen zag zijn vermogen stijgen tot 270 pk, terwijl zijn gewicht daalde tot nauwelijks 1.050 kilogram en is de ultieme uitdrukking van de opmerkelijke wendbaarheid en sensationele circuitprestaties van de A110.

Bovendien heeft Alpine een monomerkcompetitie voor de A110 Cup aangekondigd. Vanaf 2018 zullen zes manches worden gereden op enkele van de meest iconische circuits van Europa, waaronder Silverstone in het Verenigd Koninkrijk en Spa-Francorchamps in België. De Alpine Europa Cup, die zal worden beheerd door Alpines FIA WEC-partner Signatech, bewijst opnieuw het engagement van Alpine in de autosport.

Bernard Ollivier, deputy managing director van Alpine: "Alpine is een van die zeldzame automerken die zijn gegroeid uit de autosport. Jean Rédélé richtte Alpine op vanwege de successen die hij behaalde in de autosport. Toen we Alpine lieten herrijzen, besloten we al heel vroeg dat het merk ook opnieuw zou gaan racen.

Dat was een belangrijke beslissing, want racen zit Alpine in het bloed. Het merk heeft in de loop der jaren zo veel bereikt in de autosport en ik ben verheugd te kunnen zeggen dat we dat verhaal hebben voortgezet door de Europese Le Mans Series en de LMP2-klasse van het FIA World Endurance Championship te winnen.

We waren het er ook over eens dat het autosport-DNA van Alpine aanwezig moest zijn in de serieversie van de A110. Daarom hebben we de Alpine Europa Cup aangekondigd. Met enkele kleine aanpassingen wordt de A110 een sensationele racewagen, die zijn inherente prestaties en wendbaarheid in de verf zet. Het kampioenschap zal amateurpiloten ook in staat stellen om een belangrijk deel te worden van de autosportgeschiedenis van Alpine."

Technische gegevens

Alpine A110 Première Edition

Brandstoftype	Benzine
Motortype	1.8 4-cilindermotor 16v, turbo
Maximumvermogen	252 pk - 2.000 t/min
Maximumkoppel	320 Nm
Architectuur	middenmotor, achterwielaandrijving
Transmissietype	7-traps DCT, natte koppeling
Leeggewicht (DIN)	1.103 kg
Verhouding vermogen/gewicht	228 pk/ton
Afmetingen	4.180/1.798/1.252 (onbeladen)
Wielbasis	2.420 mm
Spoorbreedte, vooraan	1.556 mm
Spoorbreedte, achteraan	1.553 mm
Onderstel	Dubbele wishbone-ophanging rondom
Remmen voor	Vaste remklauwen met 4 zuigers, schijfremmen van 320 mm
Remmen achter	Zwevende remklauwen met enkele zuiger, schijfremmen van 320 mm
Luchtweerstandscoefficiënt	Cd: 0,32
SCx	Cd*A: 0,621 (A 1,94 m²)
Brandstoftank	45 liter
Kofferinhoud voor	100 liter
Kofferinhoud achter	96 liter
Velgen en banden	205/40 R18 (voor) - 235/40 R18 (achter)
Topsnelheid	250 km/u
Acceleratie	0-100 km/u in 4,5 seconden
Brandstofverbruik (gemengde NEDC-cyclus)	6,1 l/100 km
Emissies	138 g/km CO₂

Renault België Luxemburg – Directie Communicatie

Mozartlaan 20, 1620 Drogenbos

Tel.: + 32 (0)2 334 78 51 – Fax: + 32 (0)2 334 76 18

Site: www.renault.be en www.media.renault.be