



## **PERSDOSSIER ALPINE**

23 januari 2013

### **INLEIDING**

Sommige automerken zijn onsterfelijk, welke tegenslagen ze ook al eens hebben meegemaakt. We denken dan uiteraard aan Rolls-Royce en Bugatti maar ook aan Aston Martin en Maserati. Ook Alpine hoort in dat rijtje thuis.

Al bijna zestig jaar of drie generaties van autobestuurders biedt rijden met een Alpine een intens en zeldzaam genot. Wie dat genot ooit heeft geproefd, zal het niet licht vergeten. En wie er vandaag nog van kan genieten, deelt het graag. Anderen dromen ervan.

Alpine is de geschiedenis van een merk, maar ook een geschiedenis van mensen en binnenkort een geschiedenis die zich herhaalt.

### **INHOUDSOPGAVE**

- I. EEN 'RENAULT'-FAMILIE**
- II. JEAN RÉDÉLÉ, RACEKAMPIOEN**
- III. DE OPRICHTING VAN ALPINE**
- IV. VAN ALPINE TOT ALPINE-RENAULT**
- V. EEN INNOVATIEF EXPORTBELEID**
- VI. DE COMPETITIE: DE NATUURLIJKE HABITAT VAN ALPINE**
- VII. ALPINE: EEN VERHAAL VAN MENSEN**
- VIII. DE ALPINE-PRODUCTIE IN CIJFERS**
- IX. ENKELE TITELS DIE ALPINE IN DE WACHT HEEFT GESLEEPT**



## PERSDOSSIER ALPINE

### I. EEN 'RENAULT'-FAMILIE

Jean Rédélé is de oudste zoon van Madeleine Prieur en Emile Rédélé, Renault-concessiehouder in Dieppe, en voormalige mecanicien van Ferenc Szisz, de eerste 'fabriekspiloot' van Renault Frères, winnaar van de Grote Prijs van Sarthe in 1906 in Le Mans en tweede in de Grote Prijs van de ACF in Dieppe in 1907.

Emile Rédélé werd nog door Louis Renault zelf in dienst genomen in het prille begin van de twintigste eeuw. Zijn zoon Jean heeft in zijn bureau thuis nog steeds een klein schilderij als aandenken aan de exploten van Szisz in de grote Renault met een cilinderinhoud van dertien liter, bijgestaan door zijn vader.

Na de Eerste Wereldoorlog vestigt de jonge Emile Rédélé zich op vraag van Louis Renault in Dieppe en opent hij er een Renault-concessie in de rue Thiers. Hij trouwt met Madeleine Prieur en twee jaar later, op 17 mei 1922, wordt Jean-Emile-Amédée Rédélé geboren. Het koppel krijgt later nog twee zonen, Pierre in 1924 en Claude in 1931. In werkelijkheid is het gezin echter groter want Emile Rédélé vangt ook de familie van zijn echtgenote op. De neven Jacques en Roger Prieur zijn bijna onafscheidelijk van de drie gebroeders Rédélé.

Na een degelijke opleiding in Normandië legt Jean Rédélé tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn Baccalaureaatsproef af en ontmoet hij tal van uiteenlopende mensen, waaronder Antoine Blondin, Gérard Philipe en Edmond de Rothschild. Hij wil oorspronkelijk onderprefect worden maar kiest later toch een andere richting en trekt naar de HEC in Parijs. Daar volgt hij zowel economische als commerciële studies en behaalt hij in oktober 1946 zijn diploma, nadat hij een stageverslag heeft opgestuurd naar de Algemene Directie van Renault. Daarin beschrijft Jean Rédélé heel overtuigend enkele vernieuwende standpunten over de commerciële strategie van de grootste Franse constructeur, zo overtuigend zelfs dat hij door Pierre Dreyfus, de algemeen directeur van Renault, in Boulogne-Billancourt wordt uitgenodigd. Om hem te helpen zijn ideeën in de praktijk te brengen, wordt hij als opvolger van zijn vader benoemd tot officieel concessiehouder in Dieppe.

Jean Rédélé is op dat ogenblik vierentwintig en wordt zo de jongste concessiehouder van Frankrijk.



## PERSDOSSIER ALPINE

Vanaf 1950 werpt hij zich op de autosport, die hij omschrijft als “**de beste testbank voor seriemodellen**”. Een zege in de competitie beschouwt hij dan ook als “**het beste verkoopargument**”. Hij verkiest uiteraard de gloednieuwe Renault 4CV als promotie-instrument.

### II. JEAN RÉDÉLÉ, RACEKAMPIOEN

In januari 1950 zet Jean Rédélé zijn persoonlijke 4CV in voor de 20e Rally Monte-Carlo. Zijn copiloot is Marcel Delforge, de chef werkplaats van de concessie in Dieppe, maar de sneeuw veroorzaakt te veel oponthoud, waardoor ze buiten de tijd aankomen.

Op 24 juli neemt hij deel aan zijn tweede race. De uitdaging is vooral symbolisch, aangezien het om de ‘1e Rally van Dieppe’ gaat. Voor zijn eigen publiek en tegen veertig andere deelnemers ment hij zijn 4CV naar de eerste plaats, voor de veel krachtigere Peugeots 203 en Salmsons.

De zege wordt bejubeld door de pers en de Régie Renault, die hem in 1951 voorstelt om de 21e Rally Monte-Carlo te rijden met een ‘1063’, de speciale raceversie van de 4CV. Hij eindigt vierde in zijn klasse en daarna tweede in de 2e Rally van Dieppe. Zijn pilotencarrière is meteen gelanceerd. Hij wordt eerste in de 1e Rally van Dax, vijfde in de Rallye du Dauphiné, derde in de schrikwekkende Marathon de la Route die de deelnemers van Luik naar Rome en terug naar Luik brengt, eveneens derde in de ‘Tour de France Automobile’ en tot slot eerste in de Ronde van België.

Nadat hij het weggedrag van de 4CV heeft geanalyseerd, meent Jean Rédélé dat deze onklopbaar zou zijn als het koetswerk lichter en beter geprofileerd is. Hij trekt daarom naar Italië voor een ontmoeting met stylist Giovanni Michelotti en bestelt bij hem een ‘4CV Spéciale Sport’, die wordt gebouwd door Allemano. In afwachting van de levering neemt hij met de 4CV 1063 deel aan drie belangrijke proeven op de internationale autosportkalender.

Hij vormt een team met zijn vriend Louis Pons, Renault-concessiehouder in Parijs en Etampes, de stad waar hij ook adjunct-burgemeester is. Beide mannen besluiten de ontwikkeling en commercialisering te financieren van een vijfversnellingsbak die gecreëerd is door André-Georges Claude, die bijzonder efficiënt zal blijken. Samen nemen ze deel aan de slopende ‘Mille Miglia’ in Italië, een race over 1 500 kilometer open wegen, van Brescia naar Rome en terug naar Brescia. Ze winnen hun categorie en verbrijzelen alle records door ruim een uur voor hun achtervolgers de eindmeet te halen.



## PERSDOSSIER ALPINE

Rédélé, die door Renault officieel wordt ingezet in de 24 Uren van Le Mans in 1952, domineert met zijn 4CV de hele race en rijdt zondag om 13 uur, twee uur voor de finish, aan kop wanneer hij moet opgeven. Hij neemt echter revanche in de 'Tour de France Automobile', waar hij derde eindigt in het algemene klassement, een hele krachttoer gezien de relatief bescheiden auto. In 1953 winnen Rédélé en Pons hun klasse in de 'Mille Miglia', nog steeds met de 4CV 1063 maar Jean Rédélé staat te trappelen van ongeduld om met de in Italië bestelde 'Renault Spéciale' te kunnen racen. Om symbolische redenen wacht hij tot de 4e Rally van Dieppe om hem in te zetten. Van bij zijn eerste race wint Rédélé het algemene klassement met zijn 'Renault Spéciale'. Hij gaat daarbij twee Jaguars en een Porsche vooraf.

De inwoner van Dieppe verdubbelt de inzet op het circuit van Rouen tijdens de snelheidsmeeting. In juli, bij zijn derde deelname werpt de 'Renault Spéciale' van Jean Rédélé zich op als winnaar van de Lissabon Cup in Portugal. Om het jaar in schoonheid af te sluiten, vergaren Rédélé en Pons in de 'Tour de France Automobile' een derde plaats in het algemene klassement, achter twee Alfa Romeo's. 1952 is een zegejaar voor de jonge concessiehouder. Op het einde van het jaar huwt Jean Rédélé met Michelle Escoffier, wiens vader een van de belangrijkste Renault-concessiehouders is: hij bezit namelijk de Grand Garage op de Place de Clichy in de rue Forest, het vlaggenschip van Charles Escoffier.

In 1954 tonen Rédélé en Pons zich de sterksten in de 'Mille Miglia', die hun lievelingsrace wordt, en later in het Criterium des Alpes. "In de Alpen heb ik het meest genoten van mijn Renault 4CV. Daarom heb ik besloten mijn toekomstige auto's de naam 'Alpine' te geven. Ik wou mijn klanten laten proeven van datzelfde rijplezier door zelf een auto voor hen te bouwen," verklaart Jean Rédélé later. Net als het jaar ervoor voltooiën ze hun seizoen met de zege in Luik-Rome-Luik en een tweede plaats in de 'Tour de France Automobile'. Na seizoen 1954, dat al even uitzonderlijk is als dat van 1953, wordt Jean Rédélé beschouwd als een groot piloot, een compliment dat hem diep beroert, ook al weet hij in zijn binnenste dat hij vroeg of laat zal moeten tussen kiezen tussen de autosport en de leiding over zijn bedrijf.

Charles Escoffier bestelt inderdaad een reeks A106-'coaches' terwijl Jean Rédélé zijn 'Rédélé Speciale' in ontvangst neemt, de tweede auto die speciaal voor hem wordt gebouwd in Italië. Aangezien hij deze niet alleen kan ontwikkelen, geeft hij hem door aan zijn vriend Jean-Claude Galtier, een andere jonge Renault-concessiehouder uit Grenoble, terwijl hij zelf met de coach rijdt. Beide schitteren: Galtier won de 'Mille Miglia' met de 'Rédélé Spéciale' terwijl Rédélé tweede eindigt in zijn 'Coach'! Na die dubbelzege besloot Jean Rédélé zijn eigen merk in het leven te roepen: het krijgt de naam 'Alpine' en is zowel gevestigd in de Parijse rue Forest als in de avenue Pasteur te Dieppe.



## PERSDOSSIER ALPINE

### III. DE OPRICHTING VAN ALPINE

Jean Rédélé is zich al snel bewust van het potentieel van een automerk dat steunt op eenvoudige basisprincipes: een innovatief ontwerp, met een eenvoudige maar competitieve motor, onder een licht en aantrekkelijk koetswerk dat zo veel mogelijk serieonderdelen gebruikt om de kostprijs en onderhoudskosten zo laag mogelijk te houden in verhouding tot de prestaties.

Het tweede principe van Jean Rédélé bestaat erin om zijn nationale activiteiten een boost te geven door internationale licenties te geven.

De 'Renault Spéciale' en 'Rédélé Spéciale' worden gebouwd op het platform van een 4CV met een koetswerk in polyester en enkele sportief getinte wijzigingen. Jean Rédélé zoekt onmiddellijk partners om ze in het buitenland te laten bouwen en richt zich daartoe eerst op de Amerikaanse markt. De auto, die wordt gelanceerd onder de naam 'Le Marquis', wordt in 1954 voorgesteld op het Autosalon van New York maar daar blijft het uiteindelijk bij.

Parallel daarmee wordt de coach, die gefinancierd wordt door zijn schoonvader Charles Escoffier, de eerste Alpine die verdeeld wordt door diens schoonzoon, Jean Rédélé.

Op 25 juni 1955 wordt de besloten vennootschap 'Société des Automobiles Alpine' opgericht, en begin juli stelt Jean Rédélé zelf drie A106-coaches voor (met de 'A' van 'Alpine' en 106 als verwijzing naar de 1062-motor van de 4CV, die als orgaandonor diende). De eerste is blauw, de tweede wit en de derde rood. Daarmee is alles gezegd. "Een Franse auto om onze driekleur te laten schitteren op de weg en in de autosport". Pierre Dreyfus, Algemeen Directeur, en Fernand Picard, Directeur des Etudes et Recherches van de Régie, zijn overtuigd. Op 6 oktober 1955 lanceert Jean Rédélé officieel zijn merk en zijn auto's ter gelegenheid van het 42e autosalon van Parijs. Ze staan er naast de 'Etoile Filante', een auto die wordt ontworpen door de ingenieurs van Renault en Turbomeca en die op de Amerikaanse zoutvlakten het wereldsnelheidsrecord voor turbinevoertuigen verbetert met een topsnelheid van 308 km/u.

De Société RDL, opgericht door Jean Rédélé en gevestigd in Dieppe, bestelt bij Giovanni Michelotti een cabriolet, die begin 1957 wordt geleverd. De stijl van die zuiver en eenvoudig gelijnde cabriolet zal definitief zijn stempel drukken op Alpine. De productie blijft vertrouwelijk maar zal Jean Rédélé enkelen jaren later inspireren wanneer hij de mythische Berlinette ontwerpt.

In 1958 evolueert de A106 tot A108. Eerst met het oude platform en vervolgens vanaf 1960 met een buizenchassis, een echte innovatie, die aan de basis ligt van de wendbaarheid van de



## PERSDOSSIER ALPINE

Alpines. Parallel daarmee lanceert Colin Chapman, de ingenieur die Lotus creëerde, zijn Lotus Elan met hetzelfde type van buizenchassis. Hij heeft daarvoor de '7' ontworpen, waarvan de Caterham is afgeleid.

Het is Roger Prieur, de neef van Jean Rédélé, die de productie van deze auto voor zijn rekening neemt in de lokalen aan de avenue Pasteur in Dieppe, vlak achter de Renault-concessie van de rue Thiers, die wordt geleid door Jacques Prieur, de andere neef van Jean Rédélé. Hier domineert de familiegeest en worden werknemers aangeworven op basis van coöptatie.

Na 251 geproduceerde exemplaren ruimen de coach en later de coupé plaats voor de cabriolet en de Berlinette.

Zo ontstaat stilaan de mythe van Alpine.

De eerste sportieve klanten zorgen voor mooie prestaties (Feret, Greder, Vinatier, enz.) en het merk begint stilaan bekendheid te verwerven, ook bij bepaalde sterren (zoals Isabelle Aubret, El Cordobes en Jean-Pierre Marielle). De A108 met Renault Dauphine-motor wordt al snel opgevolgd door de A110, die de Renault 8 als orgaandonor gebruikt. Hij profiteert van deze aanzienlijke verbetering om zich een licht hertekende achterkant aan te meten.

Met de A110 kunnen we spreken van een commercieel succes. De vestiging aan de avenue Pasteur, die meer weg heeft van een werkplaats dan van een fabriek, is een echt mierennest, waar Administratief Directeur Etienne Desjardins de wetten van de analytische boekhouding moet laten gelden, die niet altijd stroken met de eisen van Roger Prieur, die er alsmaar meer auto's moet bouwen voor zijn klanten, en van Gilbert Harivel, de verantwoordelijke van het nieuwe competitieteam, die er eerst rallyauto's, later uithoudingsprototypes en nog later snelheidseenzitters moet bouwen. Toch verloopt alles gesmeerd, een wonder dat men alleen kan toeschrijven aan het enthousiasme van de medewerkers: de productie van de A110 groeit gestaag, de rallyzeges worden opgestapeld en de successen van de prototypes in Le Mans maken Alpine beroemd ('de snelste liter benzine ter wereld'). Henri Grandsire, Frans kampioen F3 met Alpine, geeft bovendien op televisie gestalte aan Michel Vaillant, die met Alpine-Vaillants rijdt!

Jean Rédélé richt een nieuwe Parijse afdeling op met de opening van een Renault-concessie op de boulevard Foch 3 in Epinay sur Seine, waar hij de commerciële directie van Alpine vestigt. De A110 evolueert regelmatig: de oorspronkelijke motor van 1 108 cm<sup>3</sup> groeit later tot 1 255 cm<sup>3</sup>, 1 565 cm<sup>3</sup> en 1 605 cm<sup>3</sup>. De esthetische wijzigingen zijn klein maar talrijk: radiatorrooster met vier koplampen, verbrede vleugels, radiator vooraan, deurknoppen, demonteerbare achterschort,



## PERSDOSSIER ALPINE

enz. In 1977, het laatste productiejaar, is hij geëvolueerd tot de 1600 SX, met een motor van 1 647 cm<sup>3</sup>.

De Berlinette wordt uiteindelijk op zo'n 7 500 exemplaren gebouwd en schittert in alle disciplines van de autosport waar hij wordt ingezet (rally, circuit, rallycross, klimkoersen, ijsraces, enz.).

### IV. VAN ALPINE TOT ALPINE-RENAULT

Het groeiende succes van Alpine dankzij de A110 Berlinette verplicht Jean Rédélé om een tweede productie-eenheid op te richten in Thiron-Gardais (Eure et Loir).

Die fabriek is de vrucht van een akkoord ondertekend tussen Jean Rédélé en Philippe Lamirault, Commercieel Directeur Europa van Renault, die eveneens burgemeester is van het kleine plaatsje in Eure et Loir.

Jean Rédélé wordt geconfronteerd met een zodanige stijging van het aantal bestellingen voor de Berlinette dat het atelier aan de avenue Pasteur niet langer volstaat en Philippe Lamirault wil zijn plattelandstadje industrialiseren. De fabriek van Thiron-Gardais zal dan ook chassis en geassembleerde, gelakte koetswerken met A110-opschrift produceren, die vervolgens per vrachtwagen naar Dieppe worden gebracht om er van hun mechaniek te worden voorzien. Deze eenheid, die wordt geleid door Daniel Vue, een werknemer uit Dieppe, blijft operationeel tot de overname door Renault, die ze toewijst aan Bernard Moteurs, het landbouwmachinefiliaal van de Régie.

Parallel met die uitbreiding van de industriële capaciteit ontwerpt Jean Rédélé een volledig nieuwe auto: de A310, die in 1971 op het autosalon van Genève wordt voorgesteld. Deze wagen, die door Jean Rédélé zelf wordt ontworpen met de hulp van Yves Legal (Alpine) en Michel Beligond (Renault), heeft als doel om het merk een plaats te geven in de wereld van de sport- en GT-wagens. Hij behoudt zijn traditionele wielbasis van 2,27 meter (net als bij de Porsche 911) en is een toonbeeld van esthetiek. Voor deze wagen creëert Jean Rédélé een nieuwe fabriek aan de avenue de Bréauté.

De moderne, rationele en functionele fabriek wordt uitgedacht in samenwerking met het 'Bureau d'Etudes de Renault Ingénierie', dat gelast is met de bouw van nieuwe fabrieken via de 'Seri'.

De A310 en de nieuwe fabriek van Dieppe worden echter het slachtoffer van de aardoliecrisis in 1973, die het verkoopvolume sterk naar omlaag haalt.



## PERSDOSSIER ALPINE

Toch evolueert de A310 regelmatig en vindt hij zijn markt. Na de viercilinder van 1 605 cm<sup>3</sup> met 140 pk in 1974 krijgt hij in 1974 een directe injectie en in september 1976 een 2.7 V6-motor met 150 pk, die wordt overgenomen uit de Renault 30 TS. In 1981 krijgt hij de achtertrein van de nieuwe Renault 5 Turbo. Na een productie van meer dan 11 600 exemplaren (2 340 van de viercilinder en 9 287 van de V6) gaat hij met pensioen en ruimt hij plaats voor de nieuwe GTA in 1985.

Intussen wordt de Renault 5 Alpine met groot succes gelanceerd. Hij wordt gebouwd op 56 000 exemplaren in de atmosferische versie (1976 tot 1980) en op 23 000 exemplaren in de turboversie (1981-1984).

De nieuwe GTA (Grand Tourisme Alpine) gebruik een bijzonder innovatief productieprocedé. Zijn koetswerk is het eerste in Europa dat wordt gemaakt volgens het principe van hogedrukinjectie. Dankzij die techniek kan het koetswerk in polyester op het chassis worden gelijmd, wat een uitzonderlijke stijfheid verzekert. Behalve die doorslaggevende technologische innovatie kan de auto ook een record-SCx voorleggen, waardoor hij prestaties en zuinigheid aan een absoluut comfort paart. Daarmee wijkt hij ook af van het Spartaanse concept van de Berlinette en neigt hij meer naar dat van de sportieve en snelle Gran Turismo. De GTA wordt oorspronkelijk voorzien van een 2 849 cm<sup>3</sup> grote motor met 160 pk die hem meer dan 230 km/u snel maakt. Enkele maanden later wordt een turboversie op de markt gebracht, die een beroep doet op een Garrett T3 met lucht-luchtwisselaar en de elektronische injectie 'Renix' (ontwikkeld door Renault en Bendix). Die krachtbron levert 200 pk, maakt hem tot de snelste productiewagen van Frankrijk en levert hem in de pers de bijnaam 'straaljager voor de weg' op.

Van deze versie worden twee zeldzame versies afgeleid. In de eerste plaats is er de 'Europa Cup' (niet gehomologeerd voor de weg), die van 1985 tot 1988 (69 exemplaren) wordt ingezet voor races in het 'voorprogramma' van Grote Prijzen Formule 1. Later volgt ook de versie 'US' met inklapbare koplampen, bestemd voor export naar de V.S. in het kader van commerciële en industriële akkoorden met 'American Motors', het Renault-filiaal in de V.S. (21 exemplaren).

In 1989 wordt de beperkte en genummerde reeks 'Mille Miles' (honderd exemplaren) voorgesteld als eerbetoon aan de eerste succesvolle Alpines van Jean Rédélé. Nog later in 1991 wordt de versie 'Le Mans' voorgesteld, opnieuw een hommage aan de zeges van Alpine in de overbekende 24-Urenrace. Deze versie beschikt over een V6 turbomotor met katalysator en een knap hertekend koetswerk.

In 1990 kan het sportieve Europese publiek kennismaken met de A610 met een turbomotor van 2 963 cm<sup>3</sup>. Deze uitstekende wegauto oogst heel wat bijval met zijn dynamische rijgedrag, dat wordt erkend door de voltallige pers. Toch heeft hij het wat moeilijk om klanten te vinden en ondanks de bijzonder exclusieve reeks 'Magny-Cours' verdwijnt hij eind 1995 uit de catalogus na





## PERSDOSSIER ALPINE

818 geproduceerde exemplaren. Daardoor is hij vandaag de dag erg in trek bij de liefhebbers van performante GT's.

Jean Rédélé heeft altijd vertrouwen gehad in Renault. En dankzij die verstandhouding gaan de in Dieppe geproduceerde auto's vanaf eind 1967 door het leven als Alpine-Renault. Op datzelfde ogenblik wordt het merk van Jean Rédélé officieel aangesteld als Renault-vertegenwoordiger in de competitie.

Parallel daarmee laat de Régie Alpine profiteren van het samenwerkingscontract met Elf, waardoor er een bijkomend competitiebudget vrijkomt, terwijl Philippe Lamirault het netwerk van Renault-concessiehouders de toelating geeft om A110 en later de A310 te verkopen.

De Alpines dragen van toen af de Renault-ruit op hun motorkap en de economische banden worden alsmaar nauwer. In 1973 worden ze uiteindelijk geconcretiseerd door een participatie van Renault in het kapitaal van Alpine (70%). Van toen af wordt de 'Nouvelle Société Alpine' beheerd als een Naamloze Vennootschap met Raad van Bestuur en Adviesraad. In de Raad van Bestuur zetelden drie Alpine-medewerkers: Jacques Thoridnet, Directeur van de fabriek in Dieppe, Etienne Desjardins en Jacques Cheinisse. Jean Rédélé wordt uitgenodigd om te zetelen in de Adviesraad.

In 1976 trekt Alpine zich terug uit de autosport ten voordele van een nieuwe entiteit, Renault Sport, onder leiding van Gérard Larrousse en, twee jaar later, het studiebureau. Alpine in Dieppe wordt het studiebureau 'Berex' (Bureau d'Etudes et de Recherches Exp  rimentales) waarvan de leiding wordt toevertrouwd aan Georges Douin.

Na de stopzetting van de productie van de A610 zal de fabriek in Dieppe, die nog steeds trots het Alpine-logo op zijn muren draagt, tal van sportieve modellen bouwen voor rekening van Renault Sport. Na de wendbare Renault 5 Alpine, die na zijn schitterende prestaties in de Rallye Monte-Carlo 1978 de bijnaam 'skateboard' krijgt, bouwt ze de verbijsterende Renault 5 Turbo (1 820 exemplaren van 1980 tot 1982 in de turboversie met specifiek interieur en 3 292 exemplaren van 1983 tot 1986 in de versie 'Turbo 2').

De fabriek van Dieppe bouwt ook de Spider van 1996 tot 1999 (1 685 exemplaren).

Daarna volgt de saga van de Clio R.S., waarvan tussen 2000 en nu 67 000 exemplaren worden gebouwd, en de Mégane R.S., die in 2003 wordt gelanceerd en in 2007 en 2008 wordt uitgeroepen tot 'Sportieveling van het Jaar' en waarvan 22 455 stuks worden gebouwd.



## **PERSDOSSIER ALPINE**

En dan hebben we het nog niet gehad over de Clio V6 (1 333 exemplaren tussen 2002 en 2005) en de verschillende competitieversies zoals de Clio Cup (700 stuks), Mégane Trophy (13 stuks) en de Formule Renault FR 2.0 (112 stuks) en FR 3.5 (26 stuks).

Vandaag de dag krijgt de Alpine-fabriek in Dieppe opnieuw een centrale plaats dankzij het aangekondigde partnerschap met Caterham om sportieve auto's met Alpine-DNA te ontwikkelen en te bouwen.

### **V. EEN INNOVATIEF EXPORTBELEID**

Na een dubbele poging in de V.S. en later in België, waar enkele coaches worden gebouwd in Herstal, besluit Jean Rédélé een hogere versnelling in te schakelen. Hij heeft begrepen dat internationale groei de toekomst is. Hij is zich ervan bewust dat zijn onderneming, die nog niet steunt op of gesteund wordt door de Régie Renault, niet over de financiële middelen beschikt die nodig zijn om een exportnetwerk met 'officiële invoerders' uit te bouwen. Eerder dan auto's uit te voeren, stelt hij zijn partners daarom een industrieel project voor. Zijn argumenten zijn eenvoudig: een Alpine is eenvoudig te bouwen, zelfs voor niet-gekwalificeerd personeel, en de auto's zijn betrouwbaar omdat ze gebruik maken van Renault-mechaniek die op grote schaal wordt gebouwd.

Zijn eerste doelwit is Brazilië. Hij sluit al snel een akkoord met Willys Overland do Brazil, dat reeds een Renault-licentie heeft om de Dauphine te bouwen. Vanaf 1960 wordt in de ateliers in Sao Paulo de A108 Berlinette in coupé- en cabrioletvorm gebouwd onder de naam Interlagos, een verwijzing naar het befaamde autocircuit in de buurt. Het contract zal zes jaar lopen en maakt het mogelijk om meer dan duizend sportwagens te produceren.

Het tweede land waar hij zijn zinnen op zet, is Spanje. Jean Rédélé, die een ingenieur in dienst heeft genomen om dat beleid van internationale ontwikkeling te realiseren, neemt contact op met FASA, de Spaanse automobielereniging die eveneens de Dauphine bouwt in licentie. Dankzij de uitstekende verstandhouding tussen beide zaakvoerders, die op doeltreffende wordt aangevuld door de verstandhouding tussen de twee projectleiders (een Spanjaard en een Fransman), worden er tussen 1964 en 1978 bijna tweeduizend FASA-Alpines gebouwd in Valladolid.

Gesterkt door dat dubbele succes richt Jean Rédélé zijn pijlen op de Mexicaanse onderneming Dina, die net een contract met Renault heeft ondertekend om de Renault 8 te bouwen. Met de hulp van Jean-Pierre Limondin, de jonge ingenieur over wie we het al hadden, worden er vanaf 1963 Dinalpins gebouwd in de voorsteden van Mexico. De samenwerking wordt in 1971 stopgezet na zevenhonderd gebouwde wagens.



## PERSDOSSIER ALPINE

Op vraag van Renault wordt er nog een laatste poging ondernomen, dit keer met Bulgarije. In de fabriek van Plovdiv, die Renault samen met de Bulgaarse overheid uitbaatte, wordt de Renault 8 gebouwd. Bepaalde leiders in het land zoeken een nationale sportwagen en zo ontstaat de Bulgaralpine, waarvan eind jaren zestig een vijftigtal exemplaren worden gebouwd.

In elk productieland hebben de Alpines geracet en gewonnen met kampioenen zoals Emerson Fittipaldi, later ook Wereldkampioen F1 en winnaar in Indianapolis voor Interlagos, Carlos Sainz, later Wereldkampioen rally voor de FASA, Ilia Tchubrikov, Oost-Europees kampioen voor Bulgaralpine, enz.

Parallel met de productie onder licentie wordt een traditioneel exportbeleid uitgewerkt met de steun van de Renault-filialen. Zo importeert Renault Duitsland heel wat exemplaren van de A310 en GTA in een land dat nochtans zelf rijk is aan sportieve wagens. Ook België en Zwitserland voeren heel wat Alpines in, net als Groot-Brittannië, Italië en Japan.

## VI. DE COMPETITIE: DE NATUURLIJKE HABITAT VAN ALPINE

Alpine is een sportief merk dat racen in het bloed heeft. Alle modellen van het merk geven blijk van een sportieve stijl en een sportief rijgedrag. Dat uitzonderlijke imago wordt uiteraard opgebouwd op rallyparcours maar Alpine zegeviert ook met prototypes in de grootste uithoudingsraces, te beginnen met de 24 Uren van Le Mans, de grootste race op de kalender. Het merk wordt ook bekroond bij de eenzitters, de meest veeleisende tak van de autosport, en in de rallycross, een discipline die in alle omstandigheden een maximale robuustheid vereist.

In de rallywereld begint het allemaal met de A106 Coach. Enkele piloten laten deze eerste Alpine triomferen zonder dat Jean Rédélé hoeft in te grijpen. Op enkele jaren tijd vormen ze het eerste legertje beroespiloten. We hebben het over mensen als Jacques Feret (later winnaar van de Rallye Monte-Carlo 1958 met een Dauphine en Directeur de la Promotion Sportive bij Renault), Henri Greder en Jean Vinatier. Die laatste groeit zelfs op zijn eentje uit tot een monument van de autosport. In 1953 neemt hij met een 2CV barquette deel aan de Bol d'Or en na tal van andere ervaringen (Salmson, Aston Martin, Alfa Romeo) koopt hij een van de eerste Alpine-coaches, die hij inzet in de Mille Miglia: op 23-jarige leeftijd heeft hij al een mooie carrière achter zich. Die carrière raakt in een stroomversnelling met DB Panhard, René Bonnet en Abarth, alvorens hij vanaf 1964 voor de Alpines van Jean Rédélé kiest: een prototype voor de 24 Uren van Le Mans, een eenzitter voor de Formule 2 Alpine Gordini en natuurlijk een Berlinette voor rally's. Parallel daarmee racet hij ook voor de Régie Renault waar hij officieel piloot is. Nog in 1964 behaalt hij



## PERSDOSSIER ALPINE

trouwens zijn eerste grote zege met een Renault 8 1100 Gordini in de Ronde van Corsica. Met respect voor de mechaniek toont de nauwgezette, goed georganiseerde, intelligente piloot zich taai en snel en sleept hij heel wat zeges in de wacht. Zijn grootste trots is een Gouden Beker van de Coupe des Alpes. Alleen de Engelsen Appleyard en Stirling Moss kunnen nog een dergelijke trofee voorleggen. Nadat hij met de Alpine A220 met drielitermotor heeft deelgenomen aan Le Mans wordt hij in 1969 Frans Rallykampioen met de Berlinette. Daarna volgt een carrière als Sportief Directeur bij Ford en later bij Fiat Abarth, alvorens hij belangrijke functies opneemt bij de Franse autosportvereniging (Fédération Française de Sport Automobile).

De lancering van de A110 in het rallycircuit zal heel wat piloten een nieuwe carrière bezorgen. We denken bijvoorbeeld aan Gérard Larrousse, die de Rallye Monte-Carlo 1968 zou gewonnen hebben, als hij niet verrast was geweest door een plek sneeuw, die per ongeluk was aangebracht door toeschouwers op zoek naar sensatie. Later zal Larrousse met prototypes van Alpine racen om nadien Directeur van de renstal Renault F1 te worden.

Maar het is vooral het team 'Mousquetaires', opgericht door Sportief Directeur Jacques Cheinisse, dat geschiedenis zal schrijven. Het team dat bestaat uit waaghals Jean-Luc Thérier, perfectionist Bernard Darniche, de sterke Jean-Pierre Nicolas en de geniale Jean-Claude Andruet doet het erg goed. Het wordt geregeld aangevuld met getalenteerde piloten zoals Ove Anderson, die trouwens in 1971 de Rallye Monte-Carlo wint voor Alpine.

In datzelfde jaar triomfeert Alpine ook in het Internationale Rallykampioenschap, de voorloper van het Wereldkampioenschap, zeg maar. Dat succesvolle jaar volgt op 1970, waarin Jean-Claude Andruet tot Europees Rallykampioen wordt gekroond. Daarvoor behaalt de uitmuntende piloot reeds de titel van Frans Rallykampioen in 1968. In 1969 moet hij de zege aan Jean Vinatier laten maar in 1970 neemt de onklopbare Jean-Claude zijn titel terug. In 1971 is het de beurt aan Jean-Pierre Nicolas en in 1972 ging de eer naar Bernard Darniche. De vierde 'musketier', Jean-Luc Thérier, wordt uiteindelijk Frans kampioen maar nog uitzonderlijker is de privépiloot die hem opvolgt door in 1974 en 1975 twee keer op rij kampioen te worden. Zijn naam is Jacques Henry en hij onderhoudt zijn auto's zelf in zijn kleine garage in Lure.

Acht jaar lang staat de Berlinette op de hoogste trede van het podium en in het bijzonder tijdens het uitzonderlijke seizoen 1973, wanneer Alpine ondanks een erg beperkt budget in vergelijking met de andere deelnemers de titel van Wereldkampioen Rally nastreeft als ging het om de heilige graal.

En reeds bij de eerste race verrast het blauwe team vriend en vijand door in de erg moeilijke Rallye Monte-Carlo vijf van de eerste zes plaatsen in de wacht te slepen. Beter nog: de





## PERSDOSSIER ALPINE

In 1966 volgt een tweede zege in de energie-index met de A210 van Cheinisse-Delageneste en vooral een groepssucces want de vier prototypes van Alpine hebben bij hun aankomst meer dan vierduizend kilometer gereden, wat geen enkele Franse wagen hen ooit heeft voorgedaan, noch hier, noch elders.

In 1968 stelt Alpine een A220 met 3.0 V8 Gordini-motor voor. Trillingen gaan echter ten koste van de betrouwbaarheid en na nog een mislukking in 1969 wordt het Prototype-programma in de koelkast gestoken. In 1973 wordt het opnieuw opgestart met de A440 met een 2-liter V6-motor om te eindigen met de historische zege van Jean-Pierre Jaussaud en Didier Pironi met de Alpine Renault A442-B in de 24 Uren van Le Mans 1978. Ze behalen de eindoverwinning, terwijl rallyrijders Ragnotti-Fréquelin met een tweede A442 de vierde plaats behalen. Na die prestaties wordt het Endurance-programma stilgelegd ten voordele van Renaults Formule 1-wagen met 1.5 turbomotor, die in de plaats komt van de A500, een eenzitter ontwikkeld door André de Cortanze, de verantwoordelijke van het studie bureau Alpine.

Ook bij de eenzitters boekt Alpine heel wat succes. Vanaf 1964, het eerste jaar dat het merk officieel deelneemt, won Alpine de titel van Frans kampioen Formule 3 met de getalenteerde Henri Grandsire. In 1971 wordt Patrick Depailler tot Frans kampioen gekroond met de beruchte Alpine A364 'Dinsaure' en in 1972 is het de beurt aan Michel Leclère. Datzelfde jaar wordt Alpine ook uitgeroepen tot Europees kampioen F3 bij de teams, en gaat het de befaamde Engelse teams vooraf.

Alpine schittert ook in andere disciplines: in de rallycross – waar Jean Ragnotti (1977), Bruno Saby (1978) en Jean-Pierre Beltoise (1979) drie jaar op rij de titel van Frans kampioen behalen voor Alpine en de Oostenrijker Herbert Grünsteidl in 1977 Europees kampioen wordt – maar ook in klimkoersen (Jean Ortelli, Marcel Tarres en honderden andere piloten).



## PERSDOSSIER ALPINE

### VII. ALPINE: EEN GESCHIEDENIS VAN MENSEN

Een automerk draait niet alleen om auto's maar ook om mensen. De ingenieurs, technici, arbeiders, werknemers, kaderleden en directie zijn vaak minder bekend bij het grote publiek maar spelen toch een doorslaggevende rol. De juiste keuzes maken bij het ontwerpen van een auto, ze betrouwbaar kunnen maken vanaf de productie, ze op een aantrekkelijke manier kunnen aanbieden aan de klanten, ze aanlokkelijk kunnen maken voor iedereen. Dat is hun dagelijkse uitdaging.

Naast Jean Rédélé, Jacques Cheinisse, Etienne Desjardins en Roger Prieur, is er ook het team van racemecaniciens onder leiding van Gilbert Harivel, het team van het Studiebureau van Richard Bouleau, Bernard Dudot en André de Cortanze, de steun van Marcel Hubert, de 'koning van de wind' en de aerodynamica, de afstellers Mauro Bianchi en Alain Serpaggi (Europees kampioen bij de prototypes met 2-litermotor in 1974) die zorgen dat de auto's 'aangenaam en leuk rijden', terwijl Bernard Pierangeli zich bezig houdt met de zakelijke ontwikkeling.

De lijst van fabriekspiloten is indrukwekkend en het is onmogelijk zijn om ze allemaal op te sommen. Enkele namen die ons te binnen schieten, zijn 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 en Patrick Tambay. We onthouden ook in het bijzonder Jean-Claude Andruet, Bernard Darniche, Jean-Pierre Nicolas, Jean-Luc Thérier en Jean Ragnotti.

Jean-Claude Andruet, bijgenaamd 'Monsieur Boule de nerfs' is een buitengewoon getalenteerd piloot en staat ook vandaag nog op de barricaden. Niemand zal zijn dubbele titel van Frans én Europees kampioen Rally in 1970 vergeten, noch zijn zege in de Rallye Monte-Carlo van 1973, zijn overwinningen in Corsica of zijn enthousiasme.

Bernard Darniche is een extreem getalenteerd piloot wanneer alles goed gaat en wordt bijgestaan door zijn handlanger Alain Mahé, meervoudig winnaar van de Ronde van Corsica en held van de 'Tour de France Automobile', die weliswaar erg nors en ontevreden overkomt maar tot het uiterste gaat voor de overwinning, ook op onbekend terrein zoals in Marokko (1973).

Jean-Pierre Nicolas, de stille kracht, onverstoort, ongeacht het verloop van de race, steeds op zoek naar een mooie kans, zoals in de Rallye Monte-Carlo in 1978. Deze veelzijdige piloot werpt zich ook op als een uitstekend afsteller en leidt zowel voorwielaangedreven als achterwielaangedreven auto's naar de zege, zonder veel poeha maar uiterst efficiënt.



## PERSDOSSIER ALPINE

Jean-Luc Thérier is misschien wel de meest intuïtieve van alle rallypiloten. Een ongeëvenaarde handigheid aan het stuur, een adembenemend slipartiest, een nooit gezien lef en een fantastische humor.

En wat kunnen we zeggen van Jean Ragnotti, de echte mascotte van Renault. 'Bochtdeskundige' noemt hij zichzelf wel eens en daarnaast is hij ook waaghals, stuntman, acrobaat en vooral een uitstekend piloot. Hij kan met elke auto overweg en rijdt voor Alpine zowel rally's en rallycross als uithoudingsraces (24 Uren van Le Mans). Maar met evenveel enthousiasme rijdt hij VHC-races aan het stuur van een Alpine A110 Groep IV of Le Mans Classic aan boord van een A442-B of A443.

Alpine is een verhaal van mensen met een passie, mensen die tot het uiterste gaan om de vlam brandende te houden. Onder hen zijn ook de hoofdredacteuren van twee tweemaandelijks Alpine-tijdschriften: Jean-Marc Cotteret en zijn magazine 'Mille Miles' en Jean-Jacques Mancel met zijn tijdschrift 'Berlinette Magazine', maar ook de gangmakers van de zowat honderd Alpine-Clubs met duizenden leden.

De 'Association des Anciens d'Alpine', geleid door André Desaubry, die vroeger verantwoordelijk was voor de eenzitters en later de prototypes, telt enkele tientallen 'anciens' en publiceert werken, beheert archieven, investeert in communicatieacties, organiseert tweejaarlijkse evenementen in Dieppe en ligt aan de basis van het 'Monument Jean Rédélé' (beeldhouwer: Druet), dat in 2008, een jaar na het overlijden van de Alpine-stichter, wordt opgericht op een boogscheut van de fabriek van Dieppe.

Allemaal dragen ze de mooie geschiedenis van Alpine uit, promoten ze het imago van de constructeur uit Dieppe en delen ze de passie die het merk zowel in als buiten Frankrijk opwekt. Er bestaan Alpine-clubs in België, Duitsland, Groot-Brittannië, Italië, Nederland, Japan, Noorwegen, Zweden, de Verenigde Staten, Canada, enz.





## PERSDOSSIER ALPINE

### VIII. DE ALPINE-PRODUCTIE IN CIJFERS

#### 1. PRODUCTIE VAN WEGAUTO'S VAN ALPINE IN FRANKRIJK

A106	251	(1955-1959)
A108	236	(1960-1962)
GT4	112	(1963-1965)
A110	7 579	(1961-1977)
A310 4-cil.	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)

**TOTAAL** **26 666**

#### 2. PRODUCTIE VAN ALPINES ONDER LICENTIE IN HET BUITENLAND

BRAZILIË (INTERLAGOS)	1 500	(1962-1966)
SPANJE (FASA)	1 900	(1963-1978)
MEXICO (DINALPIN)	700	(1964-1972)
BULGARIJE (BULGARALPINE)	50	(1967-1970)

**TOTAAL** **4 150**

#### 3. PRODUCTIE VAN RACEWAGENS VOOR HET CIRCUIT

##### 3.1 SPORTPROTOTYPES

Prototype 4 cilinders in lijn	17
Prototype 8 cilinders in V	8
Prototype 6 cilinders in V	12

**TOTAAL** **37**

##### 3.2 EENZITTERS

Formule 3	26
Formule 2	112
Formule 1	2

**TOTAAL** **140**



## PERSDOSSIER ALPINE

### 4. PRODUCTIE VAN RENAULT SPORT IN DIEPPE

R5 ALPINE (ATMOSFERISCH) (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
MÉGANE RS	22 455
MÉGANE TROPHY	13
<b>TOTAAL</b>	<b>188 158</b>

### ALPINE-FABRIEK AVENUE DE BREAUTÉ

Datum ingebruikname	:	mei 1969
Totale oppervlakte	:	35 000 m <sup>2</sup>
Overdekte oppervlakte	:	26 000 m <sup>2</sup>
Personeel	:	± 300 personen

### IX. ENKELE TITELS DIE ALPINE IN DE WACHT HEEFT GESLEEPT

#### PROTOTYPES

- 1963: FRANS KAMPIOEN SPORTPROTOTYPE (J. ROSINSKI / M 63)
- 1964: FRANS KAMPIOEN SPORTPROTOTYPE (R. DELAGENESTE / M 64)
- 1974: EUROPEES KAMPIOEN BIJ DE CONSTRUCTEURS (A. SERPAGGI / A441)
- 1978: ZEGE IN DE 24 UREN VAN LE MANS (D. PIRONI - J.P JAUSSAUD / A442 B)

#### EENZITTERS

- 1964: FRANS KAMPIOEN F3 (H. GRANDSIRE / P.64)
- 1971: FRANS KAMPIOEN F3 (P. DEPAILLER / A360)
- 1971: FRANS KAMPIOEN FORMULE RENAULT (M. LECLERE / A361)
- 1972: FRANS KAMPIOEN F3 (M. LECLERE / A364)
- 1972: EUROPEES KAMPIOEN F3 (TEAM ALPINE / A364)
- 1972: EUROPEES KAMPIOEN FORMULE RENAULT (A. CUDINI / A366)



## PERSDOSSIER ALPINE

### RALLYCROSS

- 1977: FRANS KAMPIOEN (J. RAGNOTTI / A310 V6)
- 1977: EUROPEES KAMPIOEN (H. GRÜNSTEIDL / A310 V6)
- 1978: FRANS KAMPIOEN (B. SABY / A110)
- 1979: FRANS KAMPIOEN (J.P. BELTOISE / A310)

### RALLY'S

- 1967: SPAANS KAMPIOEN (B. TRAMONT / A110)
- 1968: FRANS KAMPIOEN (JEAN-CLAUDE ANDRUET / A110)
- 1968: SPAANS KAMPIOEN (B. TRAMONT / A110)
- 1969: FRANS KAMPIOEN (J. VINATIER / A110)
- 1970: EUROPEES KAMPIOEN (J.C ANDRUET / A110)
- 1970: FRANS KAMPIOEN (J.C ANDRUET / A110)
- 1970: BULGAARS KAMPIOEN (I. TCHUBRIKOV / A110)
- 1970: ROEMEENS KAMPIOEN (G. PUIU / A110)
- 1971: INTERNATIONAAL RALLYKAMPIOEN (TEAM ALPINE / A110)
- 1971: FRANS KAMPIOEN (J.P NICOLAS / A110)
- 1971: BULGAARS KAMPIOEN (I. TCHUBRIKOV / A110)
- 1972: FRANS KAMPIOEN (B. DARNICHE / A110)
- 1972: TSJECHOSLOWAAKS KAMPIOEN (V. HUBACEK / A110)
- 1973: WERELDKAMPIOEN (TEAM ALPINE / A110)
- 1973: FRANS KAMPIOEN (J.L THÉRIER / A110)
- 1973: TSJECHOSLOWAAKS KAMPIOEN (V. HUBACEK / A110)
- 1974: FRANS KAMPIOEN (J. HENRY / A110)
- 1974: TSJECHOSLOWAAKS KAMPIOEN (V. HUBACEK / A110)
- 1974: POOLS KAMPIOEN (B. KRUPA)
- 1975: FRANS KAMPIOEN (J. HENRY / A110)
- 1975: TSJECHOSLOWAAKS KAMPIOEN (V. HUBACEK / A110)
- 1975: HONGAARS KAMPIOEN (A. FERJANCZ)
- 1976: TSJECHOSLOWAAKS KAMPIOEN (V. HUBACEK / A110)
- 1977: FRANS KAMPIOEN (G. FRÉQUELIN / A310)
- 1980: FRANS KAMPIOEN (J. RAGNOTTI / R5 ALPINE)
- 1995: FRANS KAMPIOEN VHC (J.C RÉDÉLÉ / A110)

Behalve dat indrukwekkende palmares moeten we ook – en vooral – de nadruk leggen op het feit dat Alpine-Renault meer dan duizend zeges behaalde in de handen van amateur-piloten in tal



## **PERSDOSSIER ALPINE**

van races van nationale en regionale rallykampioenschappen tot klimkoersen en slaloms. De Alpine is dan ook de auto van alle kampioenen.