

ŽIVOTOPIS JEANA RÉDÉLE

JEAN-LUC FOURNIER, AUTOR KNIHY *JEAN REDELE, MONSIEUR ALPINE*

28/05/2022

Velké automobilové značky jsou často založeny velkými muži, což vyvolává okamžité emoce. Stejně jako Lotus a Colin Chapman je i Alpine okamžitě spojena s Jeanem Rédélé, oba jsou neodmyslitelně spjati se svými automobilovými výtvary. Nezávisle na kvalitě jejich vozů je tato vnitřní síla nepochybně jednou ze složek jejich úspěchu - ale také omezení - jejich společnosti.



Z DIEPPE DO HEC

Jean Rédélé byl úžasná osobnost. Narodil se v Dieppe v roce 1922 a měl jiné ambice než převzít vedení prodejny Renault po svém otci Emilu, muži ze severní Francie, který se osvědčil jako dostatečně dobrý mechanik, aby ho nezaměstnal nikdo jiný než Louis Renault. Po určitou dobu byl Emile řidičem průmyslového magnáta z Billancourtu, než nastoupil do soutěžní dílny, což ho přivedlo do Dieppe během Velké ceny ACF v roce 1907. Po první světové válce se do severofrancouzského přímořského města vrátil, aby si otevřel malou autodílnu a založil autobusovou společnost. S pomocí věna své manželky Madeleine Prieur - dcery tvůrce Compagnie des Fiacres na Avenue Foch v Paříži, kterou si Emile vzal v roce 1920 - otevřel rozsáhlejší garáž na Rue Thiers 33, kterou pojmenoval "Les Grands Garages de Normandie". O několik měsíců později, 17. května 1922, se Madeleine narodilo jejich první dítě, Jean. Manželé měli ještě dva syny, Pierra a Clauda.

Bohužel vypukla druhá světová válka a garáže byly v roce 1941 vybombardovány. Emile a Madeleine se ujali svých osiřelých synovců Jacquese a Rogera Prieur. Rodina měla nyní pět chlapců, přičemž nejstarší Jean se staral o své bratry a bratrance.

Po ukončení střední školy v Dieppe navštěvoval Jean Rédélé v listopadu 1945 obchodní školu HEC v Paříži, aby zde absolvoval rychlokurz. Studium ukončil v říjnu 1946 s vynikajícím hodnocením 16/20 za svou disertační práci o své vizi podnikání a řízení prodejních míst Renault. Svou diplomovou práci zaslal Pierru Dreyfusovi. Druhý nejvyšší představitel Renaultu si jí všiml a ocenil ji natolik, že místo jeho otce Emila přidělil dealerství Renault v Dieppe Jeanu Rédélé! Ve svých čtyřiaadvaceti letech se stal nejmladším prodejcem automobilů ve Francii. Kromě 4 vozů CV vyrobených v Billancourtu začal Jean rozvíjet podnikání v oblasti vyprošťování a dalšího prodeje přebytků vojenské techniky, což zdokonalovalo jeho prodejní schopnosti a zajišťovalo mu lukrativní příjem. Tím prokázal své úžasné schopnosti přizpůsobit se situaci.

NADANÝ ZÁVODNÍK

Než aby si koupil krásný americký luxusní vůz nebo italský sportáček, což se mu nikdy nepodařilo, raději závodil se skromným vozem 4 CV, nejprve v Rallye Monte Carlo 1950 a poté v Rallye Dieppe, kde zvítězil. Tento výkon mu umožnil požádat o koupi vozu 4 CV 1063 určeného pro soutěže. Zpočátku jich bylo vyrobeno pouze dvacet, z toho třináct pro "prodejce sportovních vozů". Za volantem tohoto vozu obsadil v roce 1951 první místo ve své třídě v Dax Rally a Tour of Belgium, druhé místo v Dieppe Rally a třetí místo v Tour de France Automobile a Liège-Rome-Liège. Největšího

vítězství však dosáhl v závodě Milla Miglia v roce 1952, který řídil jeho přítel Louis Pons, prodejce vozů Renault v Etampes a budoucí kmotr Marie Rédélé, Jeanovy nejstarší dcery a také budoucí strýc zesnulého motocyklového šampiona Patricka Ponse. Michelle Rédélé popsala vztah mezi nimi jako "tiché přátelství". To je výstižný popis těchto introvertních osobností, které spolu mluvily jen v případě nutnosti, a proto si uměly porozumět, aniž by musely věci vyslovovat, a pěstovaly si eleganci a diskrétnost, což bylo stálou součástí života Jeana Rédélé i jeho vztahů se spolupracovníky, jako byli Etienne Desjardins, Jacques Cheinisse a Bernard Pierangeli. Stojí za zmínku, že navzdory jejich blízkému vztahu si nikdy netykali a raději zachovávali obvyklý zdvořilý tón a odstup.

Model 1063 byl velmi rychlý, ale drahý a vzácný. Jean Rédélé se proto rozhodl postavit vhodnější vůz. "Nejvíce mě bavilo jezdit se svým 4 CV po Alpách. Objevil jsem potěšení z jízdy po horských silnicích". Tento výrok měl být rozhodující, když Jean Rédélé vybíral název své automobilové značky.

V roce 1952, kromě čtvrtého místa v kategorii (- 750 ccm) v závodě 24 hodin Le Mans s oficiálním vozem 4 CV 1063 a ve spojení s Guyem Lapchinem, učinil Jean Rédélé - kterému bylo třicet let - dvě nová důležitá rozhodnutí. Za prvé, s finanční pomocí svého přítele Louise Ponse získal patenty registrované André-Georgesem Claudem, synem Georgese Clauda, který vyvinul neonovou trubici, kryptonové výbojky a průmyslový proces zkapalňování uváděný na trh pod názvem Air Liquide.

Mezi patenty, které zajímaly Rédélého a Ponse, patří pětistupňová převodovka. Zkonstruovala ji společnost Satecmo a zcela změnila jízdní vlastnosti vozu 4 CV. Příjemná při řazení nahoru a účinná při řazení dolů byla velmi křehká pro ty, kteří s ní špatně zacházeli, ale poskytovala rozhodující plus těm, kteří ji ovládali. Jean Rédélé šel tak daleko, že řekl, že "můžete řadit, aniž by si toho cestující všimli, jako by to byla automatická převodovka". Jean Vinatier, který dlouho jezdil s vozy Renault vybavenými touto převodovkou, vzpomíná na její jedinečné ovládání a říká: "Byla fantastická, ale křehká. V původní skříni nebylo dost místa, protože byla navržena pro tři převodové stupně místo pěti. Přídavné komponenty byly nevyhnutelně poddimenzované, a protože tehdejší ocel nebyla tak kvalitní jako ta dnešní, pro nešikovnějšího člověka to někdy skončilo dost krkolomně. Byla také dražší, protože kromě nevyhnutelného ukončení výroby bylo nutné čelit její ceně: 1 500 franků a originální převodovka, abyste za ni dostali "krabičku 5", tedy přibližně třetinu ceny standardního nového 4CV!"

Tento nákup patentu je významnou ilustrací filozofie Jeana Rédélé. Namísto pořízení komponentů zvyšujících výkon motoru, jako je hlava válců nebo vačkový hřídel, se Jean Rédélé rozhodl pro ty, které zlepšují jízdní vlastnosti. Tento přístup a tento typ výběru zůstal u Alpine neměnný.

ELEGANTNÍ A EFEKTIVNÍ "RENAULT SPECIALES" OD GIOVANNIHO MICHELOTTIHO

Další významnou událostí toho roku bylo setkání Jeana Rédélé s Giovannim Michelottim, mladým designérem narozeným v Turíně v roce 1921, který se vyučil ve "Stabilimenti Farina" u Giovanniho Fariny, bratra Batisty "Pinina" Fariny, a v roce 1949 si založil vlastní designérské studio. Jean a Giovanni sdíleli stejnou zálibu v eleganci a efektivitě, a tak ho Jean Rédélé pověřil, aby navrhl sportovní vůz využívající komponenty, platformu a mechaniku vozu Renault 4 CV, ale samozřejmě elegantnější a hlavně lehčí. Karoserie byla vyrobena z hliníku v dílnách Allemano a vůz vážil pouze 550 kg, tedy o 60 kg méně než malý sedan Renault z oceli.

Jean Rédélé se v prosinci 1952 oženil s Michelle Escoffierovou a o čtrnáct dní později manželé odjeli na svatební cestu do Itálie a vrátili se s vozem, který obsahoval DNA budoucí Alpine. Prozatím nenesl ani toto jméno, ani jméno Rédélé. Jmenoval se prostě "Renault Spéciale", což byl další důkaz diskrétnosti Jeana Rédélého a jeho náklonnosti ke značce Renault. Ihned jej velmi mírně upravil a přihlásil tento Berlinette - to je definice tohoto typu karoserie se dvěma dveřmi, dvěma sedadly a čtyřmi bočními okny - do 4. Rallye de Dieppe. Společně pak na domácí půdě vybojovali fantastické vítězství v celkové klasifikaci před silnějšími vozy, což zopakovali o několik týdnů později na okruhu Rouen les Essarts a poté na konci roku na lisabonském okruhu! Jean Rédélé byl nyní uznáván jako jezdec i jako nekonstruktér. Požádal Michelottiho, aby pro něj navrhl druhý vůz, který by tento dvojí status potvrdil, a v roce 1954 se na palubě vozu 4 CV 1063 věnoval čtyřem významným závodům, z nichž všechny byly plné historie. Vždy v doprovodu svého přítele Louise Ponse byli téměř neporazitelní, zvítězili v Milla Miglia, Coupe des Alpes, "Critérium des Alpes", "Liège-Rome-Liège" a byli druzí v Tour de France Automobile (kategorie - 750 cm³).

POTÍŽE S "COACH"

V roce 1954 se jeho tchán Charles Escoffier a švagr Gérard Escoffier setkali s "Coach" navrženým Jeanem Gessalinem a vyráběným jeho strýci Chappesovými. Ti byli iniciátory "plastových karoserií" ve Francii a držiteli postupu "Chappeho tkaniny", kterou společnost Chaumarat úspěšně prodávala četným automobilovým, námořním a průmyslovým aplikátorům. V této svízelné situaci - kdy Escoffierovi trvali na tom, aby Jean Rédélé uvedl na trh vůz Gessalin, a zároveň na naléhání Pierra Lefaucheuxe, generálního ředitele společnosti Renault, Jean Rédélé nabídl, že dodá formy a nástroje pro svůj "Renault Spéciale", aby se vyráběl ve Spojených státech jako "Le Marquis" - Jean Rédélé prokázal svou schopnost chopit se příležitosti a pracovat ve svém zájmu a zároveň se vyhnout konfliktu se svými partnery. S

vědomím, že tyto projekty nejsou realizovatelné, a také s vědomím, že jeho budoucnost jako výrobce závisí na finanční nezávislosti, ne-li na technické svobodě, objednal u Michelottiho a Allemana "Rédélé Spéciale" odvozený od "Renault Spéciale".

Vůz byl nádherný a výkonný. Jean Rédélé se však dostal do konfliktu se svým tchánem, který si u karosárny Chappe et Gessalin objednal pětadvacet osobních vozů a chtěl, aby je jeho zeť prodával, protože jeho syn Gérard Escoffier dával přednost práci na lodích. Roztržitý a poněkud rozzlobený, ale zdvořilý, se podvolil požadavkům svého tchána. "Rédélé Spéciale", s nímž nikdy nezávodil, prodal svému příteli Jeanu-Claudu Galtierovi, prodejci vozů Renault v Grenoblu a "šťastlivci", s nímž pravidelně lyžoval na svazích Megève. Galtier dobře využil "Rédélé Spéciale" vybavené komponenty zdokonalenými Pierrem Ferrym s lehkými ojnicemi, kovanými písty, specifickým vačkovým hřídelem atd. Na Rallye Neige et Glace a Rallye Lyon-Charbonnières se umístil na stupních vítězů a v roce 1955 vyhrál Milla Miglia před Jeanem Rédélé, který řídil vůz financovaný jeho nevlastním otcem.

Rédélé nakonec souhlasil, že bude používat vůz, který mu vnutil Charles Escoffier. Karoserie vyráběla společnost Chappe Frères v St Maur des Fossés. Mechanické součásti se montovaly v pařížské garáži v ulici Forest, která se po svém vzniku 6. července 1955 stala sídlem společnosti "SARL des Automobiles Alpine". Pierre Dreyfus, nový generální ředitel společnosti Renault po smrtelné nehodě Pierra Lefaucheuxe, se rozhodl pomoci Rédélé tím, že souhlasil s přijetím "Coach Alpine" v červenci naproti prestižní budově X na prestižním nádvoří Renaultu v Billancourtu. Jean Rédélé reagoval příznivě a přivezl tři vozy, jeden modrý, jeden bílý a jeden červený. Vše bylo pochopeno, aniž by to bylo řečeno.

OBTÍŽNÉ SOUŽITÍ

Byl horlivý pracovník a tak trochu samotář. Jeho kancelář se nacházela ve druhém patře "Grands Garages de Clichy" v ulici Forest, kterou vlastnil Charles Escoffier, s nímž se příliš nebavil. Oba muži se jeden druhému vyhýbali, ale každý z nich měl své interní emisary, kteří jim přinášeli informace o "panu Jeanovi" nebo "panu Charlesovi". Nerozuměli si - a především - vůbec spolu nekomunikovali. Jejich vztah však zůstával srdečný, ale odtazitý. "Chappe Frères" přestěhovali svou dílnu ze St Maur des Fossés do Brie Comte Robert v Seine et Marne. Charles Escoffier svému zeti věřil a vytvořil závod "Escobrie", kde se mechanické součásti montovaly v jeho prodejně Renault. V Brie-Comte-Robert, a aby to zdůraznil, objednal tchán u karosárny v Brie kabriolet, který měl být vystaven na pařížském autosalonu v říjnu 1956. Jean Rédélé zuřil, ale vše držel co nejvíc pod pokličkou. Kritizoval však vůz,

který podle něj nebyl dostatečně smyslný ("má plochou zadní část", řekl). Obával se, že kabriolet dodaný Chappém velmi rychle zestárne, protože měl příliš mnoho amerických vychytávek, jako například výrazné zadní blatníky, a byl celkově příliš nevyvážený. Jean Rédélé už věděl, že vůz by neměl mít ustálený design, ale také věděl, jak nákladné jsou hluboké úpravy. Dával přednost nenápadným a průběžným změnám, jakési neustálé adaptaci. Věděl, že si nemůže dovolit vyrábět mnoho, a proto musel stavět na delší životnost. U Michelottiho si objednal třetí model. Měl to být kabriolet v reakci na ten, který navrhli Chappe a Gessalin. Koncem prosince 1956 se Michelle a Jean Rédélé jeli podívat na prototyp do Turína a v lednu 1957 byl vůz dodán do Dieppe.

Tento "Cabriolet A 106" - jehož počáteční výroba měla být omezena na dva exempláře - měl geny budoucího Berlinette. To vedlo ke konstrukci modelu A 108, z něhož měl vzejít ikonický model A110 Berlinette značky Alpine. Rédélé uspěl v tom, co si předsevzal. Byl nezávislým výrobcem a prosadil se jako manažer s jasnou vizí trhu. Podařilo se mu uniknout roli, kterou mu vyhradil jeho tchán. Nechtěl být obchodním ředitelem skupiny Escoffier. Byl generálním ředitelem společnosti Automobiles Alpine a této roli se věnoval 365 dní v roce. Neměl společenské sklony a přenechal je své manželce, milovnici umění (pozn. redakce: byla externí spolupracovnicí časopisu "Connaissance des Arts"), a nebyl ani starostlivým otcem svých dětí, jejichž výchovu a vývoj sledoval zpovzdálí.

MOUDRÝ VÝBĚR JEHO NEJBLIŽŠÍCH SPOLUPRACOVNÍKŮ

Také jako manažer přenechal otěže svým blízkým spolupracovníkům, jako byl Jacques Prieur, jeho bratranec, který řídil prodejnu Renault v Dieppe, nebo Etienne Desjardins, který vedl administrativní řízení společnosti Sociétés Alpine. Věděl, že pouze závodění přinese jeho značce věhlas. Důvěřoval svému týmu závodních mechaniků pod vedením Gilberta Harivela, kterému dal naprostou volnost při náboru, a to až do té míry, že mu jeho oddaní společníci láskyplně říkali "šťavnatý". A k řízení týmu jezdců a soutěžního rozpočtu povolal José Rosinského a poté Jacquese Cheinisse, který tuto funkci kumuloval s funkcí obchodního ředitele, než ji předal Bernardu Pierangelimu.

Řízením obchodního zastoupení Epinay sur Seine, které vzniklo v roce 1967, pověřil svého přítele z dětství Jacquesa Batailleho. Když v roce 1968 otevíral závod Thiron Gardais, povolal Daniela Vueho, jednoho z nejdéle působících spolupracovníků Alpine (pozn. redakce: v personálním rejstříku Alpine má číslo 18), neboť do Dieppe nastoupil ve čtrnácti a půl letech. Když se později začal zajímat o letectví a konkrétně o vývoj vznětového motoru Renault pro lehká letadla, činil tak se svým spolužákem z HEC Bernardem Fragerem, jemuž pomáhal Jean-François Gallo, muž s mnohem větším zdravým rozumem než diplomy. Stejně tak tomu bylo i v případě jachtařského

byznysu s jeho přítelem Pierrem Duclertem. Seznam přátel, kteří se stali spolupracovníky, byl dlouhý. A co bylo nejpозoruhodnější, zrad bylo velmi málo. Každý z mužů, které si Jean Rédélé vybral, mu zůstal věrný. "Měl neuvěřitelné kouzlo a věděl to. Byl svůdný a využíval toho," řekla jeho manželka Michelle. Tuto myšlenku zopakoval i zesnulý José Rosinski, který rád říkal: "Jean Rédélé byl jediný muž, u něhož člověk neodmítl pozvání na večeři ani žádnou akci, i když věděl, že nemá šanci ani z deseti přijmout výzvu. A co bylo nejhorší, podařilo se nám to".

ŠIROKÁ ŠKÁLA AKTIVIT

Ropná krize v roce 1973, zavedení rychlostních limitů, potíže při vývoji modelu A 310 a technické, odborové a finanční problémy spojené s novou továrnou v Dieppe na avenue de Bréauté stály Jeana Rédélé draho. Nezbyvalo mu nic jiného než prodat většinu svého podniku společnosti Renault ještě v témže roce, v němž v roce 1973 vyhrál mistrovství světa v rallye! Prodej byl dokončen v roce 1975, přestože rok 1974 přinesl Alpine Renault opět titul: Mistr Evropy v kategorii prototypů (2000 cm³)!

Od té doby se Jean Rédélé staral o svých šest prodejních míst Renault. A podniky, které zdědil: jako Roseraie Guerin v Servonu (77), nebo vytvořil, jako Scomarine, nebo koupil, jako Scoma v La Loupe (28), která vyráběla kulové čepy, tyče řízení a řadu specifických dílů pro automobilový a letecký průmysl, nebo Novocar, který ze svého skladu v St Ouen l'Aumône (95) dodával zástupcům a prodejcům náhradní díly pro dopravní, zemědělské a průmyslové stroje. Koupil také "Grands Garages Souterrains" na Boulevard Gouvion a věnoval se oceánskému plachtění a péči o své psy plemene Lhasa, přičemž zůstal zcela osamělý. Na veřejných akcích ho téměř nikdo neviděl.

V letech 2002 a 2003 se stal obětí dvou fyzických útoků. Oslaben těmito událostmi a nemocí se navzdory všemu zúčastnil akce pořádané "Association des Anciens d'Alpine" v Dieppe v roce 2003. Bylo to jeho poslední veřejné vystoupení. Zemřel v roce 2007, dvanáct let poté, co Renault ukončil výrobu značky Alpine, a deset let předtím, než byla veřejnosti představena nová Alpine.

Hubert d'Artemare, bývalý marketingový ředitel společnosti Renault, se se mnou o tuto skutečnost podělil, když jsem psal životopis "Jean Rédélé, Monsieur Alpine". "Jean Rédélé byl fascinující osobností díky své eleganci, maskované zdánlivou nenuceností, která mu dodávala zdání odtažitého gentlemana, zatímco on byl impozantní kondotier rozhodný ve svých rozhodnutích a činech."

Ano, člověk Rédélé byl působivý. Stejně jako jeho Berlinettes byl obratný a podmanivý. On i ony jsou nezapomenutelné a možná nenahraditelné.

Příloha 1: Chronologie Jeana Rédélého

Příloha 2: Výsledky Jean Rédélé, řidič

Jean-Luc FOURNIER

Autor knihy Jean Rédélé, Monsieur Alpine - Ilustrovaný životopis

Vydal A.L.B.D.

ISBN: 9-78 2953-137 422

17. května 2022,

pro Alpine Cars

CHRONOLOGIE ŽIVOTA JEANA RÉDELÉ

1922: Jean Rédélé se narodil 17. května v Dieppe.

1946: Rédélé: Absolvuje HEC (povýšení 1946.A).

1950: Debutuje v automobilových závodech jako jezdec

1952: Žení se s Michelle Escoffierovou

1952: Michelotti Coupé

1953: Vítězství v Rallye de Dieppe s vozem Michelotti Coupé

1954: "Rédélé Spéciale"

1955: Narození první dcery Marie

1955: Datum založení Sociétés Alpine

1955: Představení modelu A106

1956: Narození druhé dcery Zoé

1957: Konec kariéry závodního jezdce

1957: Založení společnosti RDL

1958: Představení vozu A108

- 1960: Vytvoření společnosti Alpine Engineering
- 1961: Výroba v Brazílii (Interlagos)
- 1962: Představení modelu A110
- 1962: Narození prvního syna Jeana-Charlese
- 1963: První účast v Le Mans
- 1963: Výroba ve Španělsku (Fasa)
- 1964: Výroba v Mexiku (Dinalpin)
- 1964: První jednosedadlové vozy F2 a F3: první titul ve francouzském šampionátu Formule 3
- 1967: Výroba v Bulharsku (Bulgaralpine)
- 1967: Dohody se společností Renault
- 1967: Továrna Thiron-Gardais
- 1967: Otevření závodu Epinay-sur-Seine
- 1968: Koupě firmy Scoma v La Loupe
- 1968: 1. titul ve francouzském mistrovství v rallye pro Alpine
- 1968: Vyznamenán Národním řádem za zásluhy
- 1969: Nová továrna v Dieppe, Avenue de Bréauté
- 1969: Charles Escoffier, jeho tchán, umírá
- 1971: Konečná akvizice ulice Forest
- 1971: Vyznamenán rytířem Čestné legie
- 1971: Alpine vyhrává mezinárodní mistrovství výrobců
- 1971: Představení modelu A310
- 1972: Alpine, mistr Evropy F3
- 1973: Začátek přestupu k Renaultu
- 1973: Alpine-Renault, mistr světa v rallye
- 1974: Alpine-Renault, mistr Evropy výrobců (dvoulitrový prototyp)
- 1975: Prodej společnosti Renault
- 1978: Renault Alpine, vítěz závodu 24 hodin Le Mans
- 1980: Vytvoření společnosti Scomarine
- 1981: Vytvoření společnosti Scoma Energie
- 1995: Poslední vyrobená Alpine (A610)
- 1999: Znovuobnovení provozu Novocar
- 2001: Otevření ulice Rédélé v Martin-Eglise
- 2007: Jean Rédélé umírá 10. srpna.
- 2008: Pocta na Champs-Élysées
- 2008: Slavnostní odhalení sochy Jeana Rédélé v Dieppe

JEAN RÉDELÉ A JEHO STATISTIKA JAKO ŘIDIČE

1950

20 th Monte Carlo Rally	4 CV 1062	Michel DELFORGE	Out of time
1 st Rallye de Dieppe	4C V 1062		1 st

1951

21 st Monte Carlo Rally	1063/13	SCOTT	4 th (750)
2 nd Rallye de Dieppe	1063/13		2 nd (750)
2 nd Rallye de Dax	1063/13		1 st (750)
3 rd Rallye du Dauphiné	1063/13	François BERTEAUX	2 nd (750)
5 th Rallye Evian Mont Blanc	1063/13		18 th overall
Liège – Rome- Liège	1063/13	BOUCHARD	3 rd (1000)
1 st Tour de France Automobile	1063/13	HAMMERSLEY	3 rd (750)
3 rd Tour of Belgium	1063/13	NAVEZ	1 st (750)

1952

19 th Mille Miglia	1063/44	Louis PONS	1 st (750 Sport)
3 rd Rallye de Dieppe	1063/13		6 th (750)
24 Hours of Le Mans	1063/17	Guy LAPCHIN	4 th (750)
2 nd Tour de France Automobile	1063/13	Paul MOSER	3 rd overall

1953

23 rd Rallye Monte Carlo	1063/44	Louis PONS	250 th
20 th Mille Miglia	1062 kitée	Louis PONS	1 st (750 Sport)
4 th Rallye de Dieppe	Renault Spéciale		1 st overall
24 Hours of Le Mans	Barquette 1066	Louis PONS	Retired
Circuit de Rouen	Renault Spéciale		1 st (750)
12 Hours of Reims	Barquette 1066	Louis PONS	Retired
Lisbon Cup	Renault Spéciale		1 st (1000)
3 rd Tour de France Automobile	1062 kitée	Paul MOSER	2 st production car

1954

21 st Mille Miglia	1063/17	Louis PONS	1 st (750 Tourisme spécial)
17 th Critérium des Alpes	1063/66	Louis PONS	Coupe des Alpes
Liège – Rome- Liège	1063/66	Louis PONS	1 st (750)
4 th Tour de France Automobile	1063/66	Louis PONS	2 nd (750)

1

1955

12 Hours of Sebring (USA)	1063	Louis PONS	Retired
6 th Rallye de Dieppe	Renault Spéciale	Louis PONS	23 rd
22 nd Mille Miglia	Coach Alpine	Louis PONS	1 st (750 Tourisme spécial)
Coupe des Dolomites	Coach Alpine	Louis PONS	2 st (750)
7 th Tour de Belgique	Coach Alpine		Retired

1956

23 rd Mille Miglia	Dauphine Renault		Retired
5 th Tour de France Automobile	Coach Alpine	Louis PONS	Retired

1957

24 nd Mille Miglia	Coach Alpine		Retired
-------------------------------	--------------	--	---------

O společnosti Alpine

Značka Alpine, kterou v roce 1955 založil Jean Rédélé, se prosadila svými sportovními vozy ve francouzském stylu. V roce 2018 značka představuje nový model A110, sportovní vůz věrný nadčasovým zásadám Alpine, kterými jsou kompaktnost, lehkost, agilita a radost z jízdy. V roce 2021 vzniká obchodní jednotka Alpine. Stává se tak značkou, která se věnuje inovativním, autentickým a exkluzivním sportovním vozům skupiny Renault a těží z dědictví a řemeslného umu historického závodu v Dieppe, stejně jako z inženýrského mistrovství týmů Alpine Racing a Alpine Cars.

RENAULT PRESS

+420 602 275 168
 Jitka.skalicova@renault.cz
 media.renault.cz