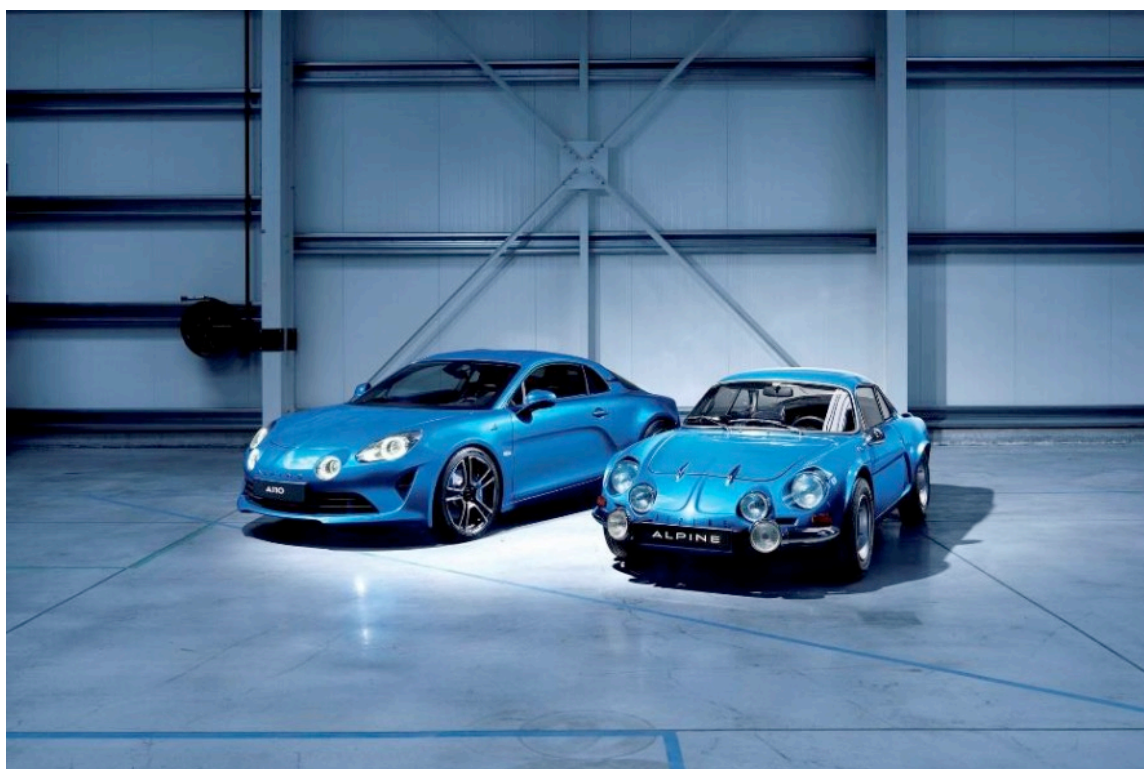


HISTORIE ZNAČKY ALPINE

20.06.2022

ALPINE, TO JE HISTORIE ZNAČKY, ALE TAKE HISTORIE LIDÍ A POSLEZE DNES I HISTORIE ZNOVUZROZENÍ ZNAČKY.



OBSAH

I.	RODINA "RENAULT"	3
II.	JEAN RÉDÉLÉ, ŠAMPION AUTOMOBILOVÝCH ZÁVODŮ.....	4
III.	ZROZENÍ ALPINE V R. 1955.....	6
IV.	OD ALPINE K ALPINE-RENAULT, od r. 1973 DO R. 1995.....	8
V.	INOVATIVNÍ VÝVOZNÍ POLITIKA	11
VI.	OBROZENÍ ALPINE	12
VII.	ZÁVODĚNÍ V GENECH ALPINE.....	14
VIII.	ALPINE: PŘÍBĚH LIDÍ.....	19
IX.	VÝROBA ALPINE V ČÍSLECH.....	21
	1. VÝROBA VOZŮ PRO SILNIČNÍ ZÁVODY ALPINE VE FRANCII.....	21
	2. LICENČNÍ VÝROBA ALPINE V ZAHRANIČÍ	21
	3. VÝROBA VOZŮ PRO ZÁVODNÍ OKRUHY	21
	3.1 SPORT PROTOTYPY	21
	3.2 MONOPOSTY.....	21
X.	NĚKOLIK ZÍSKANÝCH TITULŮ ALPINE.....	22

I. RODINA "RENAULT"

Jean Rédélé byl starším synem Madeleine Priurové a Emila Rédélé, koncesionáře Renault v Dieppe a bývalého mechanika Ference Szisze, prvního "továrního jezdce" Renault Frères, vítěze Grand-Prix de la Sarthe r. 1906 v Le Mans a závodníka, který obsadil druhé místo v Grand-Prix de l'ACF v Dieppe r. 1907.

Emila Rédélé zaměstnal sám Louis Renault na samém počátku 20. století. Jeho syn Jean měl po celý život ve své kanceláři malý obraz připomínající Sziszovy vynikající sportovní výkony za volantem velkého třináctilitrového Renaultu, s podporou jeho otce.

Mladý Emile Rédélé se ke konci první světové války na žádost Louise Renaulta usadil v Dieppe a otevřel tam v Thiersově ulici zastoupení značky Renault. Oženil se s Madeleine Priurovou a o dva roky později, 17. května 1922, se narodil Jean-Emile-Amédée Rédélé. Manželé měli ještě dva syny, Pierra v r. 1924 a Clauda v r. 1931. Rodina byla ve skutečnosti početnější, neboť Emile Rédélé k sobě vzal manželčinu rodinu a bratrance Jacques a Roger Priurovi byli stejně nerozluční jako tři bratři Rédélé.

Jean Rédélé po řádných studiích v Normandii maturoval během druhé světové války a seznámil se s tak rozdílnými osobnostmi, jako byli Antoine Blondin, Gérard Philippe nebo Edmond de Rothschild. Stal se podprefektem, poté změnil orientaci a dostal se na HEC (Vysoká škola obchodní) v Paříži. Tam si osvojil ekonomické i obchodní znalosti a úspěšně absolvoval v říjnu 1946, přičemž zprávu o své praxi zaslal generálnímu ředitelství Renaultu. Jean Rédélé v ní uvedl několik novátorských pohledů na obchodní strategii největší znárodněné francouzské automobilky natolik přesvědčivě, že si ho generální ředitel Renaultu povolal do Boulogne-Billancourt... aby mu pomohl tyto představy prosadit. Byl po svém otci jmenován oficiálním koncesionářem v Dieppe.

Jean Rédélé se tak ve svých čtyřadvaceti letech stal nejmladším automobilovým dealerem ve Francii.

V r. 1950 se začal věnovat automobilovým závodům, neboť soudil, že „závody jsou nejlepší zkušební sériových modelů a vítězství je nejlepším prodejním argumentem“. Pro svoje starty si přirozeně vybral model 4 CV.

II. JEAN RÉDÉLÉ, HVĚZDA AUTOMOBILOVÝCH ZÁVODŮ

Jean Rédélé se již v lednu 1950 zúčastnil se svým soukromým modelem Renault 4 CV XX. Rallye Monte-Carlo. Spolujezdcem mu byl Marcel Deforge, vedoucí koncesionářského servisu v Dieppe, ale zbrzdil je sníh a dojeli po časovém limitu.

Druhého závodu se zúčastnil 24. července. Šlo symbolicky o velkou výzvu, neboť se jednalo o „první Rallye de Dieppe“. Na svém území a před čtyřiceti dalšími soupeři prosadil svůj Renault 4 CV na první místo před výkonnějšími Peugeot 203 a Salmson.

Tisk vyzdvihl toto vítězství a Renault mu již v r. 1951 nabídl účast v XXI. Rallye Monte-Carlo s vozem typu „1063“ čili ve verzi 4 CV „spécial course“. Skončil čtvrtý ve své třídě, poté druhý v druhém ročníku závodu Rallye de Dieppe. Začala jeho kariéra pilota. První místo v první Rallye de Dax, páté v Rallye du Dauphiné, třetí v hrůzostrašném Marathon de la Route (silniční maraton) na trase Lutych – Řím – Lutych, opět třetí v Tour de France Automobile, sezonu zakončil vítězstvím v Tour de Belgique.

Po analýze chování vozu 4 CV Jean Rédélé usoudil, že by byl neporazitelný, kdyby karoserie byla lehčí a lépe profilovaná. Odjel tedy do Itálie za návrhářem Giovannim Michelottim a objednal u něho verzi „4 CV Spéciale Sport“, kterou měla vyrobít karosárna Allemano. Než byl vůz dodán, zúčastnil se s vozem „4 CV 1063“ tři hlavních soutěží mezinárodního sportovního kalendáře.

Nyní tvořil tým s přítelem Louisem Ponsem, zástupcem Renault v Paříži a Etampes – městě, jehož byl místostarostou. Oba muži se rozhodli, že budou financovat vývoj a prodej pětirychlostní převodovky, kterou vyvinul André-Georges Claude a která se ukázala jako velmi účinná. Společně se zúčastnili „Mille Miglia“, závodu v délce 1 500 kilometrů na otevřených silnicích bez přestávek na trase Brescia – Řím – Brescia. Zvítězili ve své kategorii a překonali všechny rekordy, když v cíli zanechali své pronásledovatele za sebou o déle než hodinu.

Jako oficiální jezdec Renault v závodě 24 hodin Le Mans 1952 vedl Rédélé za volantem svého 4 CV ve své kategorii až do třinácté hodiny v neděli, čili dvě hodiny před cílem, když musel závod vzdát. Vynahradil si to při Tour de France Automobile, kde skončil třetí v celkové klasifikaci, což byl vzhledem k jeho relativně skromnému vozu výkon. Rok 1952 byl pro mladého koncesionáře rokem triumfu.

Koncem roku se Jean Rédélé oženil s Michelle Escoffierovou, jejíž otec byl jedním z nejvýznamnějších koncesionářů Renaultu, zejména díky autoservisu Grand Garage de la Place de Clichy ve Forestově ulici, vlajkové to lodi Charlese Escoffiera.

V r. 1953 Rédélé a Pons zvítězili ve své třídě v „Mille Miglia”, opět se 4 CV 1063, ale Rédélé už se nemohl dočkat, až usedne do vozu „Renault Spéciale”, objednaného v Itálii. Symbolicky s ním čekal na čtvrtý ročník závodu Rallye de Dieppe. Již při této první jízdě s „Renault Spéciale” Rédélé zvítězil v celkové klasifikaci. Předstihl přitom dva Jaguary a jeden Porsche.

Zdvojnásobil sázku při rychlostním dnu na okruhu v Rouenu. V červenci se Jean Rédélé při své třetí jízdě s „Renault Spéciale” prosadil v závodě o pohár Lisabonu v Portugalsku. Rok zakončil skvěle účastí v Tour de France Automobile a skončil třetí v celkové klasifikaci.

V r. 1954 se Rédélé a Pons prosadili v závodě „Mille Miglia”, který se stal jejich modlou, poté v Critérium des Alpes. „Právě projíždění Alpami za volantem mého 4 CV Renault mě nejvíc bavilo. Rozhodl jsem se tudíž nazývat své budoucí vozy Alpine. Bylo zapotřebí, aby moji klienti cítili stejné potěšení z řízení vozů, které jsem chtěl stavět”, líčil Jean Rédélé. Sezónu doplnili vítězstvím v závodě Lutych-Řím-Lutych jako minulého roku a druhým místem v Tour de France, rovněž jako minulého roku. Po sezoně 1954, stejně úžasné jako sezóna 1953, byl Jean Rédélé považován za vynikajícího pilota, což byl kompliment, který ho přímo dojal, i když v hloubi duše si byl vědom, že si záhy bude muset vybrat mezi řízením svých vozů a řízením svého podniku.

Charles Escoffier totiž vložil peníze do řady „Coach” A 106, zatímco Jean Rédélé měl dostat na starost vůz „Rédélé Spéciale”, jeho druhý vůz vyrobený speciálně pro něho v Itálii. Protože na jeho rozvoji nemohl pracovat zcela sám, postoupil ho svému příteli Jean-Claudovi Galtierovi, dalšímu mladému koncesionáři Renaultu se sídlem v Grenoblu, a sám závodil s vozem Coach. Oba vynikli: Galtier zvítězil v „Mille Miglia” na voze „Rédélé Spéciale”, zatímco Rédélé s vozem „Coach” skončil druhý! Toto dvojí umístění přimělo Jeana Rédélé k vytvoření vlastní značky: měla nést název „Alpine” a sídlit zároveň v Paříži ve Forestově ulici a v Dieppe na avenue Pasteur.

III. ZROZENÍ ALPINE V R. 1955

Jean Rédélé si záhy uvědomil potenciál automobilové značky, kterou chtěl vybudovat na jednoduchých základních principech: automobil inovativní koncepce s jednoduchou, ale závodění schopnou mechanikou pod lehkou a přitažlivou karoserií, s maximálním využitím sériových dílů pro dosažení nízké pořizovací ceny a nízkých servisních nákladů v poměru k výkonnosti.

Druhým cílem, který si Jean Rédélé stanovil, byla podpora domácímu motorsportu s udělováním licencí v mezinárodním měřítku.

Vozy „Renault Spéciale” a „Rédélé Spéciale” byly stavěny na platformě 4 CV s polyesterovou karoserií a několik úpravami sportovního charakteru. Jean Rédélé se okamžitě vydal hledat výrobce v zahraničí a první pokus učinil v USA. Nový vůz s názvem „Le Marquis” byl vystaven na autosalonu v New Yorku v r. 1954, avšak záležitost dále nepokročila. Souběžně se Coach financovaný jeho tchánem Charlesem Escoffierem stal první Alpine, kterou vyslal do světa jeho zeť Jean Rédélé.

Spol. s r. o. „Société des Automobiles Alpine” byla založena 25. června 1955 a Jean Rédélé začátkem července osobně představil tři vozy coach A 106 (A jako Alpine a 106 s odkazem na mechaniku 1062 vozů 4 CV, která mu posloužila jako dárcé orgánů. První byl modrý, druhý bílý, třetí červený. Tím bylo řečeno vše. „Francouzské auto, jehož barvy se zaskví na silnicích i na závodech”. Generálního ředitele Pierra Dreyfuse a ředitele výzkumu a vývoje Fernanda Picarda vozy přesvědčily. Jean Rédélé 6. října 1955 oficiálně uvedl svou značku a své vozy u příležitosti 42. ročníku pařížského autosalonu. Stály vedle „Etoile filante”, vozu konstruovaného inženýry Renaultu a Turbomeca, který právě překonal světový rychlostní rekord turbínových vozů dosažením rychlosti 308 km/hod na Solném jezeře v USA.

Společnost „Société RDL”, založená Jeanem Rédéléem a sídlící v Dieppe, objednala u Giovannioho Michelottiho kabriolet a převzala ho r. 1957. Styl tohoto kabrioletu s čistými a jednoduchými liniemi definitivně ocejchoval značku Alpine. Jeho výroba zůstala utajena, ale o několik let později inspirovala Jeana Rédélé při vývoji jeho mýtické berlinetty.

V r. 1958 se A 106 vyvinula v A 108. Nejprve na dřívější platformě, a poté od r. 1960 s páteřovým rámem jako skutečnou inovací a tajemstvím hbitosti a obratnosti Alpine. Poznamenejme, že Colin Chapman, inženýr a tvůrce Lotusu souběžně uvedl Lotus „Elan” se stejným typem páteřového rámu.

Předtím koncipoval vůz „Lotus 7”, z něhož vyšel vůz Caterham.

Výrobou tohoto vozu byl pověřen Roger Prieur, bratranec Jeana Rédélé, v dílnách na Pasteurově avenui v Dieppe, hned za prostorami koncese Renaultu v Thiersově ulici, kterou řídil Jacques Prieur, další bratranec Jeana Rédélé. Vládl rodinný duch a nábor dělníků se prováděl kooptací.

Když bylo vyrobeno 251 vozů, vozy coach a coupé postoupily místo kabrioletu a berlinettě.
Rodil se mýtus.

První klienti z řad sportovců dosáhli pěkných výkonů (Feret, Greder, Vinatier...) a značku začaly uznávat i některé herecké a jiné hvězdy (Isabelle Aubret, El Cordobes, Jean-Pierre Marielle...). Z A 108 s motorem Dauphine Renault rychle vznikl vůz A 110, jehož dárce orgánů byl Renault 8. Využil tohoto významného zlepšení k mírné změně designu zadní části.

Model A 110 dosáhl obchodních úspěchů. Prostory na Pasteurově avenui, což byly spíše dílny než továrna, byly skutečným včelínem, v němž administrativní ředitel Etienne Desjardins se věnoval účetnictví, Roger Prieur, který vedl výrobu vozů pro stále početnější klientelu, a Gilbert Harivel, odpovědný za nový tým „Équipe Compétition“, připravoval nejprve vozy pro rallye, později pro vytrvalostní závody (prototypy) a posléze formulové monopost. Jako zázrakem, vysvětlitelným pouze entusiasmem, vše probíhalo hladce: výroba A 110 neustále postupovala, přibývala vítězství v rallye, úspěchy Prototypů v Le Mans Alpine proslavily („Nejrychlejší tisícovka na světě“) a Henri Grandsire, mistr France F3 na Alpine, ztělesnil Michela Vaillant, závodníka z komiksu, v televizi, kde řídil vozy Alpine-Vaillant!

Jean Rédélé zřídil novou pařížskou pobočku a otevřel zastoupení Renault 3 na Fochově bulváru v Epinay sur Seine, kam přenesl sídlo obchodního ředitelství Alpine. Vůz A 110 se pravidelně vyvíjel. Nejprve byl vybaven motorem 1108 cm³, poté 1255 cm³, dále 1565 cm³, a 1605 cm³. Estetické změny byly nevýznamné, ale četné: mřížka se čtyřmi světlomety, širší blatníky, přední chladič, tlačítka dveří, odmontovatelný zadní spoiler atd. až do r. 1977 – posledního roku výroby (1600 SX s motorem 1647 cm³).

Vozu berlinetta bylo vyrobeno asi 7500 kusů a zaskvěl se všude, kde se objevil (rallye, okruhy, rallycross, závody do vrchu, závody na ledě atd.).

IV. OD ALPINE K ALPINE-RENAULT, od r. 1973 DO R. 1995

Rostoucí úspěšnost Alpine díky berlinettě A 110 přiměl Jeana Rédélé k založení druhé výrobní jednotky v Thiron-Gardais (Eure et Loir).

Tato továrna byla plodem dohody mezi Jeanem Rédélé a Philippem Lamiraultem, obchodním ředitelem Renault pro Evropu, který byl rovněž starostou tohoto městyse v Eure et Loir.

Jean Rédélé čelil rostoucímu počtu objednávek na berlinetty, které dílna na Pasteurově avenui nestačila uspokojovat, a Philippe Lamirault hodlal industrializovat své venkovské městečko. Továrna v Thiron-Gardais tudíž měla vyrábět podvozky a sestavené, natřené a vybavené karoserie A 110, které se následně převážely kamiony do Dieppe, kde dostaly mechanické díly. Tato výrobní jednotka, řízená spolupracovníkem Danielem Vuem v Dieppe, byla provozuschopná až do svého odkoupení Renaultem, který ji změnil pro svou firmu „Bernard Moteurs” (zemědělské stroje).

Souběžně s tímto nárůstem průmyslové kapacity vymyslel Jean Rédélé zcela nové auto: A 310, představené na Ženevském autosalonu 1971. Tento vůz, který narýsoval osobně Jean Rédélé s pomocí Yvese Legala (Alpine) a Michela Beligonda (Renault), byl určen k prosazení značky v oblasti sportovních vozů a vozů GT. Při zachování tradičního rozvoru 2,27 metrů (jako Porsche 911) bylo toto auto úspěchem estetické vyváženosti. Jean Rédélé pro ně založil nový průmyslový areál: továrnu na avenue de Bréauté.

Byla koncipována jako moderní, racionální a funkční ve spolupráci s konstrukční kanceláří „Renault Ingénierie”, a společností SERI pro stavbu nových závodů.

Vůz A 310 a novou továrnu v Dieppe však zasáhla ropná krize v r. 1973 a v jejím důsledku citelně poklesl prodej.

Vůz A 310 se přesto pravidelně vyvíjel a nalézal odbytiště. Po čtyřválcí 1605 cm³ 140 k v r. 1971 byl vybaven již v r. 1974 vstřikováním a poté od září 1976 motorem V6 2700 cm³ 150 k, převzatým od Renaultu 30 TS. V r. 1981 získal zadní nápravu od nového Renaultu 5 Turbo. Poté, co ho bylo vyrobeno přes 11 600 kusů (2340 kusů ve verzi čtyřválec a 9287 kusů ve verzi šestiválec), zatáhl za sebou oponu v r. 1985 ve prospěch nového modelu GTA.

Mezitím byl s úspěchem uveden Renault 5 Alpine. Vyrobito se ho v letech 1976 až 1980 56 000 kusů ve verzi s nepřepřlovaným motorem a v letech 1981 až 1984 23 000 kusů ve verzi s přeplňováním turbodmychadlem.

Výrobní proces nového GTA (Grand Tourisme Alpine) byl velmi inovativní. Karosérie z plastů byla jako první v Evropě vyráběna vysokotlakým vstřikováním. Díky této technice byla polyesterová karoserie přilepena k podvozku, který tak získal výjimečnou tuhost. Kromě této rozhodující technologické inovace vykázalo auto rekordně nízký součinitel odporu vzduchu, spojilo výkon a střídmost s absolutním komfortem, i když bylo vzdáleno spartánské koncepci berlinetty, ale odpovídalo koncepci pro rychlou a sportovní dálkovou turistiku. GTA byl zpočátku vybaven motorem 2849 cm³ 160 k dosahujícím rychlosti přes 230 km/hod. O několik měsíců později se na trhu objevila verze turbo s kompresorem Garrett T3 s mezichladičem vzduch/vzduch a elektronickým vstřikováním Renix (původně vyvinutým společně Renaultem a Bendixem). Vykázala výkon 200 k a tisk toto nejrychlejší auto francouzské výroby nazval „silniční stíhačkou“.

Vznikly z něho dvě vzácné verze. Nejprve závodní „Europa Cup“ (nehomologovaná pro silnice), která měla jezdit předzávody o víkendech Grand Prix Formule 1 v letech 1985 až 1988 (69 kusů). Poté verze „US“ s výklopnými světlomety, určená k exportu do USA v rámci obchodních a průmyslových dohod s „American Motors“, filiálkou Renaultu v USA (21 kusů).

V r. 1989 byla nabídnuta limitovaná číslovaná série (100 kusů) verze „Mille Miles“ jako pocta prvním vítězným Alpine Jeana Rédélé. Poté v r. 1990 verze „Le Mans“, další pocta vítězstvím Alpine v nejslavnějších ze slavných závodů 24 hodin, nabízená s novým motorem, mechanikou V6 Turbo a velmi efektní upravenou karoserií.

V r. 1990 byl nabízen vůz A 610 s turbo motorem 2963 cm³ pro evropskou sportovní klientelu. Exceloval svým dynamickým chováním hodným chvály a tak jednomyslně byl hodnocen i v tisku. Nicméně si nacházel klientelu s mírnými potížemi a navzdory speciální, velmi exkluzivní řadě „Magny-Cours“ zmizel koncem r. 1995 z katalogu po vyrobení 818 kusů, dnes ji velmi vyhledávají milovníci výkonných G.T.

Jean Rédélé vždy důvěřoval Renaultu. Díky tomuto vzájemnému porozumění byly vozy vyráběné v Dieppe nazvány Alpine-Renault již koncem r. 1967, kdy byla značka Jeana Rédélé pověřena oficiálním zastoupením Renaultu při závodech.

Správa Renaultu souběžně dopřála Alpine výhody ze smlouvy o propagaci, podepsané s Elf, která umožnila uvolnit dodatečný rozpočet na závody, zatímco Philippe Lamirault vpustil do prodejní sítě koncesionářů Renaultu vozy A110 a poté i A310.

Alpine od té doby nosily na přední kosočtverec Renault a ekonomické vazby se utužovaly. Nakonec v r. 1973 nabyly konkrétní podoby převzetím podílu Renaultu v

kapitálu Alpine ve výši 70 %. Následně byla Nouvelle Société Alpine řítena jako akciová společnost s ředitelstvím a dozorčí radou. Ve vedení stanuly tři osobnosti Alpine: Jacques Thoridnet, ředitel továrny v Dieppe, Etienne Desjardins a Jacques Cheinisse, zatímco Jean Rédélé zasedl v dozorčí radě.

V r. 1976 byla Alpine odebrána její činnost v oblasti sportu ve prospěch nového subjektu Renault Sport za vedení Gérarda Larrousse a o dva roky později konstrukční kancelář. Z Alpine v Dieppe se stal Berex (Bureau d'Études et de Recherches Expérimentales, (Konstrukční a experimentálně vývojová kancelář), jejímž řízením byl pověřen Georges Douin.

Po ukončení výroby v A610 začala továrna v Dieppe – která si ovšem na budově hrdě ponechala logo Alpine – vyrábět četné sportovní modely pro Renault Sport. Po hbitém „Renault 5 Alpine“, v důsledku skvělých výkonů na Rallye Monte-Carlo 1978 láskyplně nazvaném „skateboard“, vyráběla ohromný „Renault 5 Turbo“ (1820 kusů ve verzi „Turbo“ se specifickým interiérem v letech 1980 až 1982 a 3292 kusů ve verzi „Turbo 2“ v letech 1983 až 1986).

Továrna v Dieppe vyráběla od r. 1996 do 1999 rovněž model Spider (1685 kusů).

Poté se začala psát saga Clio R.S., jichž se v letech 2000 až 2019 vyrobilo přes 104 210 kusů a Mégane II R.S., uvedeného v r. 2003 a v letech 2007 a 2008 zvoleného „Sportovním automobilem roku“, jehož se vyrobilo 22 455 kusů.

Mimo to ještě Clio V6, v letech 2002 až 2005 vyrobeno 1333 kusů, a různé soutěžní vozy, například Clio Cup (700 ks), Mégane Trophy (13 ks) a Formule Renault FR 2.0 (112 ks) a FR 3.5 (26 ks).

V. INOVATIVNÍ VÝVOZNÍ POLITIKA

Po dvojnásobném pokusu v USA a v Belgii, kde se smontovalo několik Coachů v Herstalu, rozhodl se Jean Rédélé postoupit o stupeň výš. Pochopil, že budoucnost náleží internacionalizaci. Byl si vědom, že jeho podnik, který se ještě neopírá o silnou Régie Renault, nemá dost finančních prostředků na založení a rozvoj vývozní sítě s „oficiálními dovozci“. Spíše než vývoz proto navrhl partnerům průmyslový projekt. Jeho argumenty byly prosté: Alpine jsou konstrukčně jednoduché a lze vyrábět i s nekvalifikovaným personálem, a auta jsou to spolehlivá, neboť se opírají o široce dostupné mechanické součásti Renaultu.

Nejprve zamířil do Brazílie. Rychle se dohodl s Willys Overland do Brazil, která již vyráběla Dauphine v licenci Renaultu. Od r. 1960 berlinetty A108 kupé a kabriolet, vyráběné na strojích z Dieppe, vycházely z dílen v Sao Paulo pod názvem Interlagos, což je název tamějšího slavného automobilového okruhu. Smlouva platila šest let a umožnila výrobu více než tisíce sportovních vozů.

Druhou cílovou zemí se stalo Španělsko. Jean Rédélé – který zaměstnal jednoho inženýra pro zdárný rozvoj této politiky externího rozvoje – se spojil s FASA, společností, která také vyráběla ve Španělsku Dauphine v licenci. Díky této spoluúčasti obou podnikatelů, jimž účinně asistovali oba projektoví vedoucí, jeden španělský a jeden francouzský, se v letech 1964 až 1978 vyrobilo ve Valladolidu téměř dva tisíce Alpine FASA.

Posílen tímto dvojnásobným úspěchem oslovil Jean Rédélé mexickou společnost Dina, která také právě uzavřela smlouvu s Renaultem na výrobu Renaultu 8. Od r. 1963 se tak za pomoci výše uvedeného mladého inženýra Jean-Pierra Limondina začaly na předměstí Mexika vyrábět vozy Dinalpin. Po výrobě sedmi set vozů spolupráce v r. 1971 skončila.

Poslední pokus se uskutečnil tentokrát na žádost Renaultu s Bulharskem. Vozy Renault 8 se vyráběly v továrně v Plovdivu, vlastněné Renaultem s účastí bulharského státu. Někteří vedoucí činitelé země by rádi měli národní sportovní vůz, pročež se zrodil Bulgaralpine, jehož se koncem šedesátých let vyrobilo asi padesát kusů.

V každé vyrábějící zemi vozy Alpine závodily a vítězily s takovými šampiony jako Emerson Fittipaldi, budoucí mistr světa F1 a vítěz Indianapolis s Interlagos, Carlos Sainz, budoucí mistr světa rallye s FASA, Ilja Čubrikov, mistr Východní Evropy s Bulgaralpine atd. U nás vítězil na A110 v automobilových soutěžích legendární Vladimír Hubáček.

Souběžně s touto výrobou v licenci se prováděla tradiční vývozní politika s podporou filiálek Renault. Renault Německo dovezl četné A310 a GTA do země, která přitom má sportovních vozů bohatě. Významnými dovozci Alpine jsou Belgie a Švýcarsko, stejně jako Velká Británie, Itálie a Japonsko.

VI. OBROZENÍ ALPINE

Vedoucí Renaultu nikdy nezapomněli na obrození Alpine s vědomím, že mají v portfoliu „zlatý nuget“, ale muselo překonat dvě překážky.

První překážkou byla možnost praktického užití značky v celém světě, což ještě před několika lety nebylo možné, neboť jméno používal jiný výrobce v určité části světa. Tento bod se rychle vyřešil.

Druhá překážka byla samozřejmě ekonomického rázu. Stvořit auto není snadné, ale je to možné. Vyrobit ho, homologovat a distribuovat je už něco jiného. Ještě těžší je prosadit ho trvale pod jeho vlastní identitou, přičemž jde o super výzvu, která byla přijata.

Úspěch koncepční studie Alpine A 110-50 na oslavu padesátého výročí berlinetty, který jel předváděcí jízdu na okruzích v Monaku a Le Mans, nadšení diváků Rallye Monte-Carlo Historique 2013, kde závodilo pět A 110, tisková zpravodajství oznamující obrození Alpine, vše bylo důkazem velkého očekávání. Pan Jean Rédélé zemřel 10. srpna 2007, ale nezapomeňme, že v r. 2003 prohlásil v Dieppe: „Když jsem založil společnost Alpine, netušil jsem, že o půl století později si bude Alpine vážit celý svět a že vzbudí takové nadšení“.

Návrhářské, inženýrské a nákupní týmy věnující se Alpine souběžně dokončily celkový koncept sériového vozu a ukotvily styl tohoto prvního obrozeného vozu se šípovitým A, nazvaného jako jeho slavný starší sourozenec A 110. Nyní pracují na konceptu kus po kuse na modelování a industrializaci. Historická továrna v Dieppe za tímto účelem počínaje rokem 2014 využila významné investice, zatímco některé „muly“ už jezdí a testují určitá technická řešení a inovace.

Koncem ledna 2015 byla veřejnosti představena maketa 1:1 Alpine Vision Gran Turismo, nového hrdiny počítačové hry, u příležitosti výstavy „Concept Cars et Design Automobile pod dómem Invalidovny, načež se začátkem února začlenil do salonu „Rétromobile“. Toto krásné auto nadzvedlo cípek závoje nad stylem budoucích Alpine: důmyslná kombinace sportovního charakteru a modernosti při bezvýhradném respektu k DNA značky.

Historie poté zrychlila svůj běh s prezentací showcaru nazvaného Alpine Célébration, určeného k oslavě 60. výročí značky, na závodech 24 hodin Le Mans 2015. Tento showcar následně vzbudil senzaci na akci Festival of Speed (Festival rychlosti) v Goodwoodu.

V únoru 2016 bylo obnovení Alpine úředně potvrzeno u příležitosti mezinárodní tiskové konference v monackém přístavu, vysoce symbolickém místě pro značku, která po dvakrát zvítězila v Rallye Monte-Carlo. Show-car Alpine Vision, představený při této příležitosti, předznamenal připravovaný sériový vůz. Tento nový model měl dosáhnout výkonu 252 k a vážit pouze 1083 kg jako vynikající poměr váha/výkon, což byla charakteristika, která umožnila úspěchy vozů Alpine vyvinutých Jeanem Rédélé a jeho týmy. Tyto dva hlavní prvky vývoje tohoto vozu umožnily respektovat DNA značky, lehkost a hbitost.

Koncem r. 2016 oznámila Alpine zahájení příjmu předběžných objednávek Alpine A 110 Premiere Edition, série limitované na 1955 kusů s odkazem na rok vzniku značky Jeana Rédélé. Celá tato limitovaná série byla zamluvena... za méně než týden.

Prodej Alpine A 110 Premiere Edition byl zahájen koncem r. 2017 a pokračoval v Evropě v r. 2018 v 60 prodejních místech, ale také v Asii (Japonsko, Singapur, Austrálie). V r. 2018 byly rovněž uvedeny nové verze A 110 nazvané Pure a Legende. V březnu 2019 zařadili novináři, členové poroty volby evropského vozu roku (COTY), Alpine A110 na druhé místo konečné klasifikace mezi více než 60 vozy uvedenými v r. 2018. Tento model od svého uvedení získal četné ceny v soutěži Sportovní vůz roku, udělované novináři v několika evropských zemích.

Sotva byl A 110 uveden, Alpine vyvíjela souběžně silnější verzi A110S (292 k) se specifickým podvozkem, u něhož byly provedeny změny v přesnosti řízení a stabilita při vysokých rychlostech, aby se uspokojila náročnější sportovně založená klientela. Tato druhá verze se začne prodávat koncem r. 2019.

Alpine nadále zvětšuje svůj katalog a v r. 2020 nabízí verzi A110 GT Legende, k dnešnímu dni elegantnější podání A110, odhalenou vedle verze A110 Color Edition. V tomto roce, bohatém na novinky, je rovněž zahájen program individualizace Atelier Alpine.

V rámci strategického plánu „Renauluce“, který oznámil 14. ledna 2021 Luca de Meo, generální ředitel skupiny Renault, odhalila Alpine své dlouhodobé plány prosazení značky na špici inovací.

Aktivita Alpine Cars, Renault Sport Cars a Renault Sport Racing jsou nyní spojeny do jediného subjektu pod skvící se značkou Alpine. Společně pokládají základy automobilové značky „nové generace“, určené náročným a zaníceným klientům.

Nová organizace, zesílení součinnosti skupiny Renault a Alliance a spolupráce s vybranými partnery jsou hlavními oporami výrobního plánu Alpine. Tento plán zahrnuje 100% elektrický sportovní kompakt (segment B) založený na platformě Alliance CMF-B EV, 100% elektrický sportovní cross-over (segment C) založený na platformě Alliance CMF-EV a jako náhradní 100% elektrický produkt za A110, vyvíjený Společně s britským Lotusem.

VII. ZÁVODĚNÍ V GENECH ALPINE

Alpine je sportovní značka, která má závodění v krvi. Všechny její vozy jsou toho důkazem, jak co do stylu tak co do chování. Tento obdivuhodný image se samozřejmě zapsal na silničních závodech i v rallye, ale prototypy Alpine vítězily i v nejznámějších vytrvalostních závodech, počínaje 24 hodinami Le Mans, královnou závodů ve sportovním kalendáři. Uspěly i v závodech formulových monopostů, nejnáročnější disciplíně automobilového sportu, a v rallycrossu.

V rallye začalo vše s vozy Coach A106. několik jezdců dovedlo tento první vůz Alpine k vítězství nezávisle na Jeanovi Rédélé. Za několik let vytvořili první sestavu profesionálních pilotů. Byli to Jean Feret (budoucí vítěz Rallye Monte-Carlo 1958 na Dauphine, poté ředitel sportovní propagace Renaultu), Henri Greder nebo Jean Vinatier. Posledně jmenovaný byl sám o sobě pamětihodností automobilového sportu. Pilotoval vůz 2 CV barquette v závodě Bol d'Or 1953, následně po různých pokusech (Salmson, Aston Martin, Alfa Romeo) získal jeden z prvních coach Alpine a zúčastnil se s ním závodu Mille Miles (Tisíc mil): bylo mu 23 let a už měl za sebou pěknou kariéru, která se urychlila s vozy DB Panhard, poté René Bonnet a Abarth, až v r. 1964 dostal od Jeana Rédélé vozy Alpine: prototyp pro 24 hodin Le Mans, monopost Formule 2 Alpine Gordini a samozřejmě berlinette pro rallye. Souběžně závodil za Régie Renault, jejímž oficiálním jezdcem také byl. Ostatně téhož r. 1964 dosáhl svého prvního velkého vítězství s vozem Renault 8 1100 Gordini v závodě Tour de Corse. Dosáhl četných úspěchů, neboť byl puntičkářský, metodický, inteligentní, ctil mechaniku, vytrvalý a rychlý. nejvíce se pyšnil získáním zlatého poháru v závodě Coupe des Alpes (Alpský pohár). Takovou trofej se mohli pochlubit jen Britové Ian Appleyard a Stirling Moss. Poté, co pilotoval 3litrový Alpine A220 3 v Le Mans, stal se v r. 1969 na berlinettě mistrem Francie rallye. Následně nastoupil do funkce sportovního ředitele nejprve u Fordu, pak u Fiat Abarth a poté do významných funkcí ve Fédération Française de Sport Automobile. Jean Vinatier v roce 1968 slavně zvítězil také v Rallye Vltava v bývalém Československu. Samozřejmě na Berlinette A110 ...

Nástup A110 na trasách rallye otevřel kariéru dalším jezdcům. Jmenujme Gérarda Larrousse, který by byl vyhrál Rallye Monte-Carlo 1968, kdyby ho nezaskočila sněhová pokrývka, kterou na trasu naházeli diváci dychtiví silných zážitků. Larrousse později řídil prototypy Alpine a následně se stal ředitelem stáje F1 Renault.

Velký dojem však vyvolal zejména tým „Mušketýrů“ založený sportovním ředitelem značky Jacquesem Cheinisse. Skládal se z rychlého Jean-Luca Thériera, perfekcionisty Bernarda Darniche, důkladného Jean-Pierra Nicolase a geniálního Jean-Clauda Andrueta působil impozantně. Částečně ho posílilo několik talentovaných pilotů, např. Ove Anderson, který ostatně přinesl Alpine vavříny v Rallye Monte-Carlo 1971.

Tento rok 1971 byl rokem triumfu v mistrovství světa rallye, cosi jako mistrovství světa pro jezdce ještě před jeho vyhlášením. Předchozího r. 1970 byl Jean-Claude Andruet korunován jako mistr Evropy v rallye. Tento vynikající jezdec již získal titul mistra Francie v rallye za r. 1968. Následoval ho v r. 1969 Jean Vinatier, načež v r. 1970 titul získal zpět neuvěřitelný Jean-Claude. V r. 1971 přišla řada na Jean-Pierra Nicolase a v r. 1972 získal korunu Bernard Darniche. Čtvrtý mušketýr Jean-Luc Thérier se stal mistrem Francie, ale ještě úžasnější byl soukromý jezdec, který převzal štafetu a získal korunu dva roky za sebou, v r. 1974 a 1975. Jmenoval se Jacques Henry sám prováděl údržbu svých aut ve svém malém servisu v Lure!

Berlinette stála na nejvyšším stupni vítězů po osm let, zejména v oné výjimečné sezoně 1973, kdy navzdory omezenému rozpočtu v porovnání s jinými konkurenty Alpine bez zaváhání ulovila trofej mistra světa rallye – absolutní grál.

Modrý tým počátkem roku 1973 dosáhl obrovského úspěchu, když získal pět z prvních šesti míst ve velmi obtížné Rallye Monte-Carlo. Ba co víc, berlinetty dojevy za sebou : Andruet, Anderson a Nicolas, Thérier a Piot získali pátá a šestá místa! "Biche", spolujezdkyně Jean-Clauda Andrueta, uznala „Ještě nikdy jsem nejela rallye tak rychle“.

Onoho roku si Jean-Luc Thérier připsal další sportovní výkon: skončil třetí v Rallye Švédska, skutečném soukromém revíru skandinávských jezdců. Další vítězství v mistrovské soutěži v Rallye Portugalska (Thérier před Nicolasem), poté vítězství Darniche v Rallye du Maroc, kterou přitom jel poprvé. Thérier se prosadil v Řecku na šotolině a pod žhoucím sluncem v Rallye Acropole. V Rakousku připravila Darniche o vítězství smůla, zatímco Thérier zvítězil v Itálii v Rallye de San Remo. Vrcholu bylo dosaženo na Korsice, kde Alpine-Renault dojevy na prvních třech místech jako na MS 1973, při prvním setu prvního mistrovství světa rallye: Nicolas před Piotem a Thérierem.

Alpine-Renault v konečné klasifikaci rozdrtila konkurenci: 155 bodů před Fiat Abarthem (81 bodů) a Fordem (76 bodů).

Když A310 nastoupil po A110, byl také „závodně“ pokřtěn. S motorem 4válec Gordini ho dovedli k vítězství Jean-Pierre Nicolas, Jean-Luc Thérier a neuvěřitelný Jean Ragnotti, načež ho prosadil Guy Fréquelin na mistrovství Francie v rallye v r. 1977 s motorem V6. Tuto impozantní ságu ukončil až nástup obávaného Renaultu 5 Turbo, vyráběného rovněž v Dieppe.

Pokud jde o sportovní prototypy, Alpine začaly s 24 hodin Le Mans 1963 pod vedením Josého Rosinskiho. I zde prokázaly Alpine originalitu zaměřením na „indexy výkonnosti“ spíše než na absolutní vítězství. S malými motory Gordini 1000 nebo 1300 cm³, se prosadily v těchto klasifikacích zvláště díky své aerodynamice. V r. 1964 vyhráli svou třídu Henry Morrogh a Roger Delageneste na M64 s motorem 1 149 cm³.

V r. 1966 A210 posádky Cheinisse-Delagenesta podruhé zvítězil v energetickém indexu. Všechny čtyři prototypy Alpine dojely do cíle a ujely přes čtyři tisíce kilometrů, což se žádnému francouzskému vozu nepodařilo předtím ani potom, ani v Le Mans ani jinde.

V r. 1968 Alpine představila vůz A220 s třilitrovým motorem Gordini V8. Spolehlivost však utrpěla vibracemi a po dalším nezdaru v r. 1969 byl program prototypů uložen k ledu. Vzkříšen byl v r. 1973 s dvoulitrovým vozem A440 V6, který dosáhl vrcholu historickým vítězstvím Jean-Pierra Jaussauda a Didiera Pironiho na voze Alpine Renault A442-B v ročníku 1978 24 hodin Le Mans. Zvítězili absolutně, zatímco jezdci rallye Ragnotti-Fréquelin se s druhým vozem A442 umístili jako čtvrtí. Po těchto výkonech byl program Vytrvalostních závodů ukončen a nastoupil program Formule 1 Renault s motorem 1500 cm³ Turbo, který byl nástupcem A500, monopostu vyvinutého vedoucím konstrukční kanceláře Alpine Andrém de Cortanze.

Alpine triumfovala i v monopostech. Již v prvním roce své oficiální účasti získala značka Alpine titul mistra Francie Formule 3 s talentovaným jezdce Henrim Grandsirem. V r. 1971 se stal mistrem Francie Patrick Depailler na proslulých Alpine A364 "Dinosaure" a v r. 1972 ho následoval Michel Leclère. Téhož roku získala Alpine titul mistra Evropy F3 družstev před obávanými anglickými týmy.

Alpine se rovněž zaskvěly v dalších disciplínách: v rallycrossu, kde byli mistry Francie tři ročníky za sebou: Jean Ragnotti r. 1977, Bruno Saby r. 1978 a Jean-Pierre Beltoise r.1979, kromě titulu mistra Evropy Rakušana Herberta Grünsteidla v r. 1977 nebo v závodech do vrchu (Jean Ortelli, Marcel Tarres a stovky dalších jezdců).

Návrat do soutěží

Když byl v r. 2012 spuštěn projekt obrození značky Alpine, záhy následovalo rozhodnutí o účasti šípovitého A ve vytrvalostních závodech. Alpine se spojila s týmem Signature, založeným a vedeným Philippem Sinaultem, ověřeným čtenými vítězstvími v závodech monopostů na okruzích celého světa. Tak se zrodil tým Signatech Alpine, který reprezentoval značku na šampionátu European Le Mans Series (ELMS) již na začátku sezony 2013.

Návrat modrých vozů na evropské okruhy vzbudil senzaci získáním prvního titulu mistra Evropy vytrvalostních závodů vozu Signatech Alpine, prototypu nazvaného A450 s číslem 36 a piloty Nelsonem Panciaticim a Pierrem Raguesem. Tým se zúčastnil téhož šampionátu v r. 2014 a získal další titul koncem sezony s posádkou Paul-Loup Chatin, Nelson Pantiatoci a Oliver Webb. Díky evropskému titulu v r. 2013 byl tým Signatech Alpine pozván na 24 hodin Le Mans a umístil se jako třetí v kategorii LMP2 slavného závodu. Po těchto dvou titulech za sebou Alpine rozhodla vykročit k mistrovství světa vytrvalostních závodů (WEC), pouhé dva roky po svém návratu do motoristického sportu.

V této první sezoně v kategorii LMP2 mistrovství světa vytrvalostních závodů se objevil tým Signatech Alpine s vozem A450b na nových okruzích a poprvé stanul na stupních vítězů v závodě 6 hodin Fuji, poté poprvé zvítězil v závodě 6 hodin Shanghai s Nelsonem Panciaticim, Paul-Loupem Chatinem a Vincentem Capillairem. Tým zakončil sezonu 2015 čtvrtým místem v šampionátu.

Pro sezonu 2016 zvyšuje Alpine výkon a zúčastňuje se mistrovství světa vytrvalostních závodů v kategorii LMP2 se dvěma vozy nazvanými A460 – č.35 s jezdci Nelsonem Panciaticim, Ho-Pin Tungem a Davidem Chengem, a č. 36 s piloty Nicolas Lapierre, Stéphane Richelmi a mladým Kaliforněanem Gustavo Menezesem. Pro Signatech Alpine šlo o sezonu snů se 4 vítězstvími vozu č. 36, z toho jedno ve 24 hodin Le Mans před 250 000 diváků a 3 umístěními na stupních vítězů. Tyto výsledky umožnily týmu skončit v čele kategorie LMP2 mistrovství světa a získat trofej ve vytrvalostních závodech FIA týmů i jednotlivců. Krásný dárek na oslavu oficiálního obnovení značky Alpine s uvedením na trh nového Alpine A110. V r. 2017 výsledky týmu o něco poklesly, nicméně zvítězil v šestihodinovce v americkém Austinu, a stanul čtyřikrát na stupních vítězů. Signatech zakončil sezonu na třetím místě šampionátu LMP2 FIA WEC.

Koncem tohoto roku oznámila zřízení nového šampionátu nazvaného Alpine Elf Europa Cup, s odkazem na stejnojmenný šampionát zřízený značkou v r. 1985 předzávody Velkých cen Formule 1. Vůz pro tento nový šampionát byl vyvinut a sestaven partnerským týmem Alpine při mistrovství světa vytrvalostních závodů Signatech na bázi nového sériového vozu A 110. Byl vybaven stejným motorem 1,8

I Turbo se zvýšeným výkonem 270 k, spojeným se specifickou sekvenční převodovkou snášející zatížení závodních jízd. Vůz A110 Cup měl rovněž všechna nezbytná vybavení pro manévrování při závodních jízdách. V této soutěži v r. 2018 zvítězil Pierre Sancinéma a tato soutěž byla pořádána i v letech 2019 a 2020 na nejkrásnějších evropských okruzích.

Pokud jde o vytrvalostní závody, roky 2018 a 2019 byly spojeny a označeny za Supersezonu FIA WEC. Signatech Alpine se jí zúčastnil s vozem Alpine A470. tato sezona se vyznačovala tou zvláštností, že se v ní pořádaly dva závody 24 hodin Le Mans za jednu sezonu. Signatech Alpine zvítězil v obou vydáních těchto mýtických závodů a znovu získal titul mistra světa LMP2 v soutěži týmů i jednotlivců se zkušeným Nicolasem Lapierrem, Brazilcem Andrém Négrao a pilotem/podnikatelem Pierrem Thirietem.

V r. 2018 partnerství se mezi Alpine a Signatech prohloubilo a vznikla verze GT4 vozu A110. Tato verze, silnější a aerodynamičtější než A110 Cup, ztělesnila návrat Alpine na okruhy po boku nejprestižnějších značek. Všechny A110 GT4 se zúčastnily za soukromé stáje, ale využívaly služeb továrny Signatech. Při jedné z prvních svých účastí koncem r. 2018 zvítězil A110 GT4 týmu CMR v závodě International GT Cup v Bahrajnu, kdy za volantem seděl Pierre Pierre Sancinéma, první vítěz Alpine Elf Europa Cup, a Pierre-Alexandre Jean.

V sezoně 2019-2020 se tým Signatech Alpine znovu zúčastnil šampionátu FIA WEC s vozem Alpine A470, řízeným Nicolasem Lapierrem, Andrém Négrao a pilotem/podnikatelem Pierrem Raguesem, a skončil na šampionátu 5. ve své kategorii.

V této době však ještě zbývala disciplína, do níž se Alpine ještě nevrátila navzdory seznamu téměř třiceti vítězství na evropských i světových šampionátech v letech 1968 až 1975. Šípovité A mělo automobilový sport v genech, Alpine a Signatech se rozhodly zahájit vývoj vozu pro rallye, založeného na sériovém A110. Vůz byl určen pro kategorii R-GT homologovanou FIA. Tento vůz byl vyvíjen v dílnách Signatech Alpine v Bourges a dynamické zkoušky prováděl pilot Manu Guigou, ověnčený četnými tituly mistra Francie rallye v kategorii 2 poháněných kol. Alpine A110 Rally byl stejně jako Alpine Cup a GT4 zahrnut do programu klientských závodů. Začátkem r. 2020 se vůz poprvé zúčastnil první rallye s Françoisem Delecourem, vicemistrem světa rallye za r. 1993, a své první vavříny získal již při svém druhém závodě na mistrovství Francie rallye s Manu Guigouem za volantem. Pilot i jeho A110 Rally zopakují totéž při třetí rallye tohoto mistrovství a zakončili sezonu získáním titulu mistra Francie 2020. Aby rok skončil jak nejlépe možno, pilot Pierre Ragues z týmu Signatech Alpine en WEC se zúčastnil s vozem A110 Rally rallye Monza a zvítězil v

kategorii R-GT již v první Alpine Rally mistrovství světa. Vůz se zdál jako stvořený pro nová vítězství ve speciálech celého světa.

V letech 2021 a 2022 program Alpine v automobilovém sportu nabral na síle s účastí značky na mistrovství světa Formule 1 pod názvem Alpine F1 Team, aniž lze opomenout postup do královské kategorie (LMP1) vytrvalostního mistrovství světa FIA WEC pod názvem Alpine Endurance Team.

VIII. ALPINE: PŘÍBĚH LIDÍ

Automobilová značka, to jsou samozřejmě vozy, ale také lidé. Často veřejnosti neznámí, tito inženýři, technici, dělníci, zaměstnanci, vedoucí a ředitelé hrají rozhodující úlohu. Dokázat zvolit správná řešení při vývoji auta, zajistit jeho spolehlivost již při výrobě, dokázat je přitažlivě nabízet klientele, aby po něm zatoužil kdekdo... to jsou jejich každodenní výzvy.

K Jeanovi Rédélé, Jacquesi Cheinisseovi, Etiennovi Desjardinsovi nebo Rogerovi Priurovi je nutno přidat tým závodních mechaniků řízený Gilbertem Harivelem, konstrukční kancelář Richarda Bouleaua, Bernarda Dudota a Andrého de Cortanze, přínos Marcela Huberta, „krále větru“ a aerodynamiky, vývojáře a testovacího jezdce Maura Bianchiho a Alaina Serpagiho (mistr Evropy dvoulitrových prototypů 1974) kteří dokázali, že „řídít auta je příjemné a zábavné“, zatímco Bernard Pierangeli se staral o obchodní rozvoj.

Seznam továrních jezdců je úctyhodný a nelze je všechny vyjmenovat. Známi jsou na přeskáčku 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 Fréguelin, Michel Leclère, Marie-Claude Beaumont, Patrick Tambay et bien d'autres. On retiendra en particulier Jean-Claude Andruet, Bernard Darniche, Jean-Pierre Nicolas, Jean-Luc Thérier a Jean Ragnotti. Jean-Claude Andruet, pan Nervák Boule de nerfs, nesmírně talentovaný pilot je i dnes v plné práci. Nikdo nezapomene na jeho dvojnásobný titul mistra Francie a mistra Evropy rallye v r. 1970, ani na jeho výkon v Rallye Monte-Carlo 1973, kterou vyhrál, ani na jeho vítězství na Korsice, ani na jeho entuziasmus.

Bernard Darniche je krajně talentovaný pilot, když se daří, se svým spolujezdcem Alainem Mahém, vícenásobný vítěz Tour de Corse, hrdina Tour de France, věčný nespokojenec, trucovitý, ale rozhodně kráčí za vítězstvím včetně neznámých tratí, například v r. 1973 v Maroku.

Jean-Pierre Nicolas, klidná síla, neotřesitelný za jakékoli situace na trati, vždy číhající na velkou příležitost, jako v r. 1978 na Rallye Monte-Carlo. Pilot mnoha tváří, vynikající realizátor, dokáže vítězit s předním i zadním pohonem a bez okázalosti, leč účinně.

Jean-Luc Thérier, možná nejvíce intuitivní ze všech jezdců rallye. Za volantem neobyčejně zručný, zvládnutím smyku až bere dech, bezpříkladně drzý a s fantastickým smyslem pro humor.

A co říci o Jeanovi Ragnottim, skutečném maskotovi Renaultu. své řemeslo s oblibou charakterizuje jako „řezač zatáček“, je rovněž provazolezec, kaskadér, akrobat, ale zejména mazaný pilot. Dokáže řídit cokoli, jezdí za Alpine rallye, rallycross nebo vytrvalostní závody (24 hodin Le Mans). Stále se stejným nadšením soutěží ve VHC za volantem Alpine A110 skupina IV nebo Le Mans Classic za volantem A442-B nebo A443.

Všichni udržují živou vzpomínku na krásnou historii Alpine, propagují image dieppského výrobce a sdružují nadšení a zaujetí, které značka vzbuzuje jak ve Francii, tak v zahraničí. Kluby Alpine existují v Belgii, Německu, Velké Británii, Itálii, Nizozemsku, Japonsku, Norsku, Švédsku, Spojených státech, Kanadě atd.

IX. VÝROBA ALPINE V ČÍSLECH

1. VÝROBA SÉRIOVÝCH SILNIČNÍCH VOZŮ ALPINE VE FRANCII

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

2. LICENČNÍ VÝROBA VOZŮ ALPINE V ZAHRANIČÍ

BRAZÍLIE (INTERLAGOS)	1500 (1962-1966)
ŠPANĚLSKO (FASA)	1900 (1963-1978)
MEXIKO (DINALPIN)	700 (1964-1972)
BULHARSKO (BULGARALPINE)	50 (1967-1970)
CELKEM	4 150

3. VÝROBA VOZŮ PRO ZÁVODNÍ OKRUHY

3.1 SPORT PROTOTYPY

Proto 4 válec řadový	17
Proto 8 válec V	8
Proto 6 válec V	12
TOTAL	37

3.2 MONOPOSTY

Formule 3	26
Formule 2	112
Formule 1	2
TOTAL	140

X. NĚKOLIK ZÍSKANÝCH TITULŮ ALPINE

PROTOTYPY

- 1963 : MISTR FRANCIE SPORT PROTOTYPE (J. ROSINSKI / M 63)
- 1964 : MISTR FRANCIE SPORT PROTOTYPE (R. DELAGENESTE / M 64)
- 1974 : MISTR EVROPY ZNAČEK (A. SERPAGGI / A441)
- 1978 : VÍTEŽSTVÍ VE 24 HODIN LE MANS (D. PIRONI - J.P JAUSSAUD / A442 B)

MONOPOSTY

- 1964 : MISTR FRANCIE F3 (H. GRANDSIRE / P.64)
- 1971 : MISTR FRANCIE F3 (P. DEPAILLER / A360)
- 1971 : MISTR FRANCIE FORMULE RENAULT (M. LECLERE / A361)
- 1972 : MISTR FRANCIE F3 (M. LECLERE / A364)
- 1972 : MISTR EVROPY F3 (EQUIPE ALPINE / A364)
- 1972 : MISTR EVROPY FORMULE RENAULT (A. CUDINI / A366)

RALLYCROSS

- 1977 : MISTR FRANCIE (J. RAGNOTTI / A310 V6)
- 1977 : MISTR EVROPY (H. GRÜNSTEIDL / A310 V6)
- 1978 : MISTR FRANCIE (B. SABY / A110)
- 1979 : MISTR FRANCIE (J.P. BELTOISE / A310)

RALLYES

- 1967 : MISTR ŠPANĚLSKA (B. TRAMONT / A110)
- 1968 : MISTR FRANCIE (JEAN-CLAUDE ANDRUET / A110)
- 1968 : MISTR ŠPANĚLSKA (B. TRAMONT / A110)
- 1969 : MISTR FRANCIE (J. VINATIER / A110)
- 1970 : MISTR EVROPY (J.C ANDRUET / A110)
- 1970 : MISTR FRANCIE (J.C ANDRUET / A110)
- 1970 : MISTR BULHARSKA (I. ČUBRIKOV / A110)
- 1970 : MISTR RUMUNSKA (G. PUIU / A110)
- 1971 : MISTR INTERNATIONAL RALLYE (TÝM ALPINE / A110)
- 1971 : MISTR FRANCIE (J.P NICOLAS / A110)
- 1971 : MISTR BULHARSKA (I. ČUBRIKOV / A110)
- 1972 : MISTR FRANCIE (B. DARNICHE / A110)
- 1972 : MISTR ČESKOSLOVENSKA (V. HUBÁČEK / A110)
- 1973 : MISTR SVĚTA (TÝM ALPINE / A110)
- 1973 : MISTR FRANCIE (J.L THERIER / A110)
- 1973 : MISTR ČESKOSLOVENSKA (V. HUBÁČEK / A110)
- 1974 : MISTR FRANCIE (J. HENRY / A110)
- 1974 : MISTR ČESKOSLOVENSKA (V. HUBÁČEK / A110)

1974 : MISTR POLSKA (B. KRUPA)
1975 : MISTR FRANCIE (J. HENRY / A110)
1975 : MISTR ČESKOSLOVENSKA (V. HUBÁČEK / A110)
1975 : MISTR MAĎARSKA (A. FERJANCZ)
1976 : MISTR ČESKOSLOVENSKA (V. HUBÁČEK / A110)
1977 : MISTR FRANCIE (G. FREQUELIN / A310)
1980 : MISTR FRANCIE (J. RAGNOTTI / R5 ALPINE)
1995 : MISTR FRANCIE VHC (J.C REDELE / A110)

Kromě tohoto neobyčejného seznamu je také – a zejména – připomenout, že Alpine-Renault má na kontě více než tisíc vítězství získaných amatérskými jezdci v četných závodech národních a regionálních šampionátů v rallye, závodech do vrchu a slalomech. Alpine je tak vozem šampionů všeho druhu.

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.skalickova@renault.cz
media.renault.cz