

LES PLUS BELLES VOITURES D'HIER, D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN

AUTOMOBILES

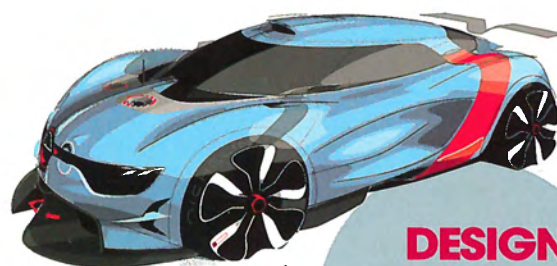
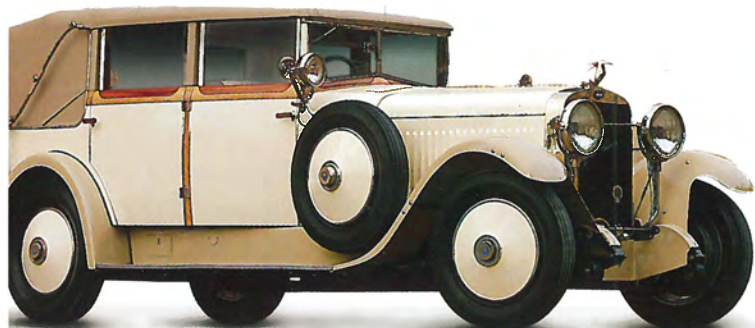
classiques

FERRARI F12BERLINETTA

Hommage
à Sergio
Pininfarina



STYLE UNE HISPANO-SUIZA EXOTIQUE



DESIGN
LA RÉSURRECTION
D'ALPINE

ÉDITIONS
Life

L 14829 - 221 - F: 7,30 €





Renault Alpine A110-50

RÊVE ÉVEILLÉ

Apparue brièvement à Monaco puis à Goodwood, l'Alpine A110-50 annonce la renaissance possible du célèbre label. Cette initiative constituera une étape décisive pour sortir Renault d'une période qui aura été singulièrement avare en glamour.



Les cinquante ans de la fameuse berlinette Alpine A110 ont offert un sensationnel prétexte à la réalisation d'un concept car qui entretient l'espoir d'une renaissance de la marque française de voitures de sport.

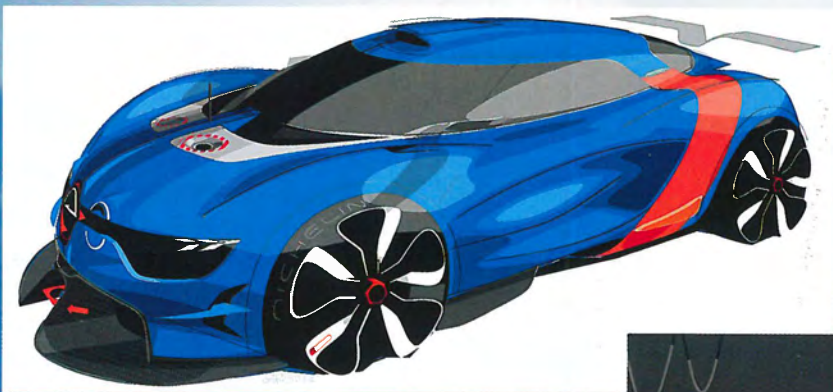
Opération de communication à peine dissimulée ou volonté manifeste de relancer le label ? La vérité, ni blanche ni noire, oscille entre les deux. L'année 2012 restera pourtant gravée dans les mémoires car, jamais depuis que Renault a tiré un trait en 1994 sur une splendide aventure autant humaine que sportive en stoppant la production de l'A610, Alpine n'a été aussi proche de remettre le contact. Ce n'est pas la première fois que la résurrection de la marque agite le comité de direction du Losange, propriétaire de la firme dieppoise depuis le courant des années 1970. Le retour d'Alpine est même devenu un serpent de mer. Ces deux dernières décennies, plusieurs projets ont mobilisé les bureaux d'études. Le dernier en date, proche d'aboutir, devait être dévoilé en grande pompe sous les sunlights d'un salon automobile. Les brochures étaient même imprimées. Toutefois, la crise de 2008 a sonné le glas de cette ambi-

tion. Nombre de ceux qui ont approché ce modèle, qui devait incarner la berlinette du renouveau, n'étaient pas mécontents de voir cet épisode tourner court. Affublée d'un style ingrat, elle ressemblait vaguement à une berlinette Hommel. Elle croupit désormais sous une bâche, au milieu du patrimoine Renault installé dans un hangar de l'usine de Flins.

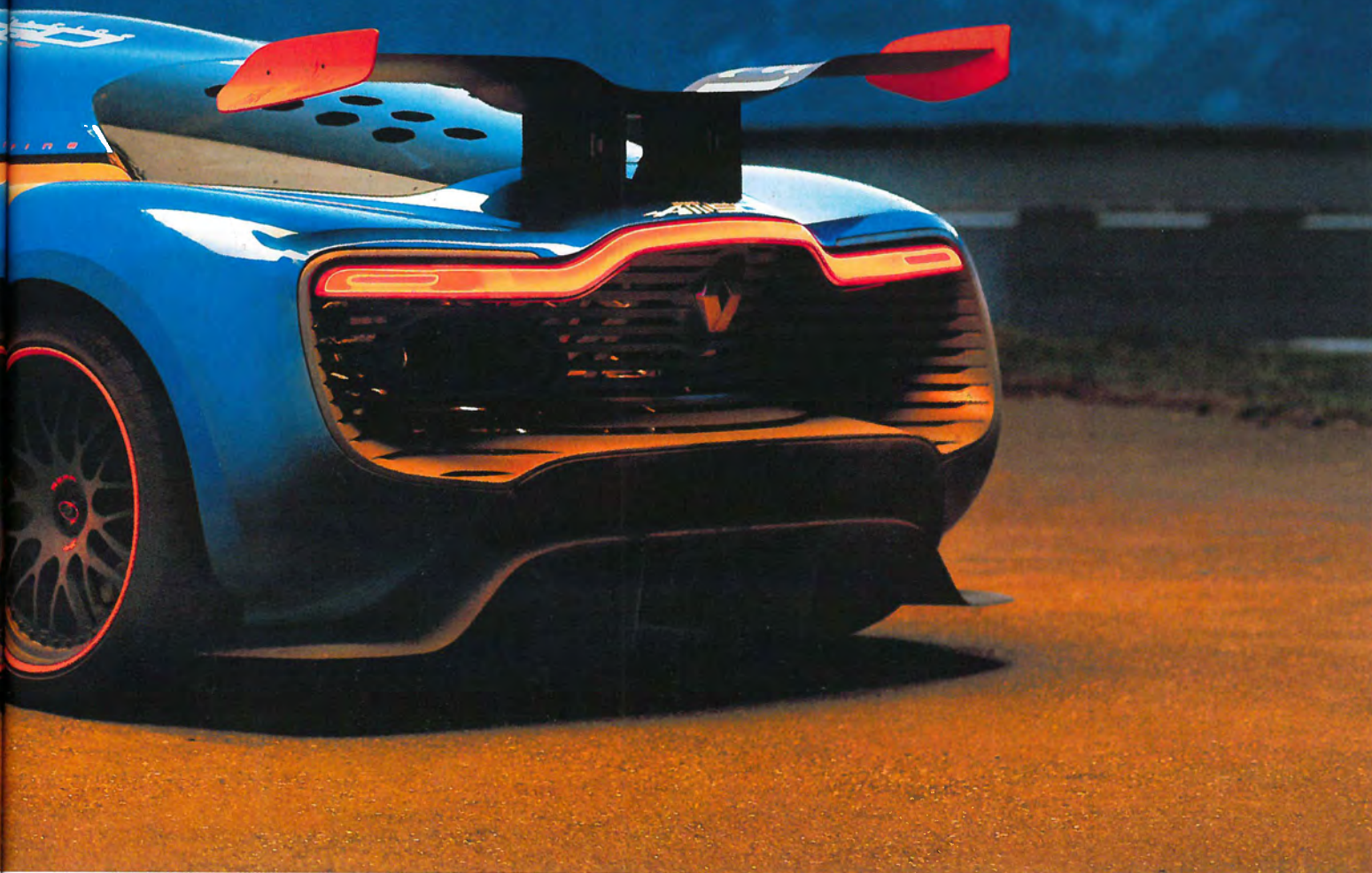
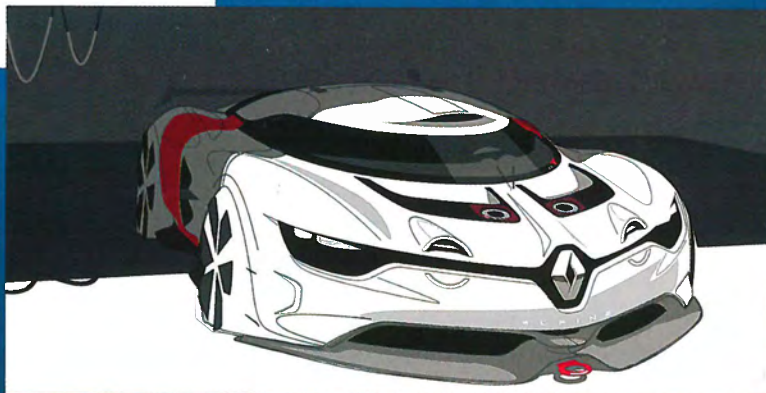
Cette fois-ci, le projet semble autrement mieux préparé. Il est stimulé par Carlos Tavares, directeur général de Renault, passionné de voitures de sport et *gentleman driver* émérite, et par Laurens van den Acker, le designer hollandais nommé en 2009 à la tête du bureau de style de Renault pour insuffler une nouvelle dynamique. L'osmose entre les deux hommes sera-t-elle de nature à créer des miracles, à libérer les énergies et la créativité ? Il est permis de le penser. La relation établie entre les deux hommes forts de la firme de Billancourt n'est pas sans nous rappeler, dans un parallèle saisissant, le tandem couronné de succès que Vincent Besson, directeur des produits, et Jean-Pierre Ploué, patron du design, formèrent chez Citroën. Dans le ciel maussade de la production automobile française, →

La mécanique de la Renault Mégane Trophy a servi de base d'élaboration à la nouvelle Alpine A110-50





Sur le plan du style, le concept car DeZir a donné le ton.



ENTRE LES LIGNES Renault Alpine A110-50



Il s'agissait de retrouver l'esprit de la Berlinette à travers une silhouette râblée.

Laurens van den Acker (à gauche) et Axel Breun (à droite) encadrent les trois principaux designers de l'Alpine.

→ le programme Alpine représente donc une lueur d'espoir. Pour le Losange, ballotté comme les autres généralistes entre l'offensive coréenne et l'invasion des spécialistes allemands sur leurs segments de prédilection, la renaissance d'Alpine s'apparente à un ballon d'oxygène. Née de l'imagination de Jean Rédélé dans le courant des années 1950, cette marque, qui tire son nom des succès sportifs de son fondateur dans les épreuves de montagne, est une pépite. Elle est sans doute l'un des meilleurs atouts de Billancourt. À commencer par les retombées en termes d'image que susciterait son retour, son rôle de locomotive au sein de la gamme Renault et sa contribution à la nécessité de monter en gamme pour dégager des marges de manœuvre financières. Elle contribuerait à redonner du tonus et de l'espérance à une industrie embarquée dans

l'aventure hypothétique de l'électrique. Le logo Alpine pourrait aussi signer les moteurs de Formule 1 qui trustent les victoires. En fait, rien n'est interdit à cette marque qui a tissé un lien indéfectible avec le public. Pour toutes ces raisons, Renault ne pouvait pas choisir moment plus symbolique que les cinquante ans de l'iconique berlinette A110 pour reprendre officiellement la parole sur Alpine.

Lorsque nous poussons les portes du Technocentre de Guyancourt, le bureau d'études du groupe Renault implanté dans les Yvelines, le 4 avril au matin, nous ne sommes qu'une poignée à être dans la confidence. Celle qui ne répond encore qu'au nom de code ZAR porte les désirs d'Alpine. Mise en garde préliminaire : ce véhicule n'est pas destiné à sortir de l'imaginaire. « *Il ne faut pas voir autre chose qu'une déclaration d'intention à travers la maquette que nous vous présentons* », souligne Laurens van den Acker. Réalisées en à peine six mois, les formes de cette « voiture anniversaire » ne sont pas une surprise. Exercice sans doute prémonitoire tant il incarnait la promesse d'une belle sportive, le concept Dezir, qui avait fait sensation lors du Mondial de l'Automobile 2010, a servi de base à la réalisation du proto. Le designer Yann Jarsalle, auteur des deux dessins, a toutefois passablement retouché les volumes et intégré les éléments clés de l'ADN Alpine : les proportions harmonieuses et simples, les projecteurs additionnels qui signent la calandre, le porte-à-faux avant réduit, le pli médian du capot avant, les grands passages de roues, la lunette arrière tridimensionnelle et la poupe tronquée. Si la robe bleue métallisée qui recouvre la peau en carbone de la carrosserie est définitive, l'équipe supervisée par Axel



L'Alpine A110-50 a l'ambition de s'insinuer dans le sillage de la mythique berlinette A110 qui apparut il y a tout juste cinquante ans

Breun, responsable des études du Losange, hésite encore sur le choix de la couleur de la bande décorative barrant chaque flanc : orange ou vert pomme. Ces deux teintes appartiennent bien à l'histoire Alpine, mais elles renvoient plutôt à l'aventure des prototypes A220 aux 24 Heures du Mans qu'aux berlinettes A110 qui ont permis à la marque de remporter le titre de champion du monde des rallyes en 1973. C'est d'ailleurs sur le circuit de F1 de Monaco, plutôt que dans le col du Turini, haut lieu des exploits de l'aïeule, que la direction décida de révéler publiquement la nouvelle berlinette baptisée A110-50 le 25 mai dernier. À l'instar de la voiture originelle, restée sans descendance depuis sa disparition du catalogue en 1977, « l'héritière » partage la même hauteur (1,22 m), mais ses proportions musclées l'installent dans le monde actuel. En 50 ans, la berlinette s'est allongée de 48 cm et élargie de 51 cm !

Passer en quelques mois de la planche à dessin au prototype roulant a nécessité l'usage de la base technique de la Mégane Trophy, une voiture de course à structure tubulaire et V6 central arrière de 400 ch d'origine Nissan. Les éléments du puzzle ont été adaptés et assemblés chez Faster, un atelier réputé dans le milieu de la compétition. Depuis les premiers tours de roues effectués en principauté de Monaco par Carlos Tavares, le pilote acrobate Jean Ragnotti en a pris le volant pour le tournage d'un film publicitaire. Alors que chaque apparition publique soulève des élans d'enthousiasme, la direction de Renault mène une course contre la montre pour raviver la flamme encore incandescente de l'un des fleurons du patrimoine automobile français. Pour transformer le rêve en réalité, le constructeur français cherche un partenaire avec qui il pourra partager les coûts de développement. Produit à Dieppe entre 5 000 et 10 000 unités par an, ce modèle léger (pas plus de 1,2 tonne) et à moteur central arrière d'une puissance de 200 à 250 ch, se situerait entre 35 000 et 40 000 euros. Parmi les partenaires potentiels, on pense en premier lieu à Nissan avec qui la société Renault est liée à travers l'Alliance, mais aussi à Mercedes-Benz qui a signé avec le Losange une coopération dans le domaine des utilitaires, des petites voitures et des véhicules haut de gamme, et enfin à Caterham. Un temps évoquée, la piste Lotus s'est émoussée en raison des difficultés rencontrées par la marque anglaise. Une certitude demeure toutefois : la berlinette du futur s'imprégnera de l'ADN Alpine. Réponse d'ici la fin de l'année 2012. Carlos Tavares s'y est engagé.

PHILIP JONES - PHOTOS D.R.



Rédélé Spécial

Source alpine

Bien avant qu'Alpine ne devienne le bras armé de Renault pour ses activités sportives, et juste avant que les voitures ne se nomment... « Alpine », Jean Rédélé a produit quelques coupés qui auraient pu en constituer les prémices. Notamment « The Marquis », qui vient de revenir des États-Unis.





PERFORMANCES Rédélé Spéciale



Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'automobile française est sinistrée. Les firmes les plus prestigieuses font leurs derniers tours de piste. Talbot remporte les 24 Heures du Mans 1950, mais échoue sur le front des grands prix. Hotchkiss s'impose au rallye de Monte-Carlo en 1949 et 1950 et Delahaye en 1951, mais les deux marques seront liquidées ensemble. Ce sont les derniers feux de labels qui s'éteindront un à un au fil des années 1950. Les industriels concentrent désormais leurs efforts sur la grande série et renoncent à fabriquer des automobiles de grosse cylindrée. La naissance du syndrome de la voiture populaire, seul salut présumé pour l'industrie française, germe au cours de ces trente glorieuses et va plomber définitivement les ambitions des constructeurs hexagonaux. Cette fatalité survit en effet soixante ans plus tard, dans une nation qui a renoncé à toute présence sur les segments « premium » et qui ne fait plus son miel qu'en vendant des produits à bas coût.

L'aménagement intérieur a été miraculeusement préservé dans son état d'origine.



Reste qu'à l'époque, une poignée d'artisans vont se satisfaire des petites cylindrées pour assouvir leur passion. Panhard, Simca et Renault leur en donnent les moyens avec des mécaniques économiques et pimpantes. Avec la 4 CV, qui remet « la France sur quatre roues », la Régie Renault propose un outil accessible aux pilotes amateurs qui se jouent de sa maniabilité, de sa nervosité... et de sa tenue de route acrobatique. Parmi eux, Jean Rédélé, jeune chef d'entreprise, élégant, diplômé de H.E.C., qui a repris en décembre 1946 la concession Renault montée par son père avant la guerre. En 1950, il s'engage au rallye de Monte-Carlo. Il n'a que vingt-huit ans et c'est la première

d'une série de courses où il brille au volant de sa 4 CV. En 1952, associé à Louis Pons, Jean Rédélé gagne dans sa catégorie aux Mille Miglia et il réitérera ce succès en 1953. Mais pour le *gentleman driver*, l'étape suivante serait de s'illustrer sous ses propres couleurs...

Envie de sport

Ils sont des kyriellés à avoir des ambitions identiques. Au départ des 24 Heures du Mans 1953, trois prototypes sont rassemblés sous la bannière de la Régie Renault, mais ils sont l'œuvre d'artisans qui souhaitent commercialiser des sportives bon marché. Le numéro 52 est une barquette du type 1064 aux roues carénées qui a été conçue par Just-Émile Vernet et Jean Pairard, associés sous le label « VP ». Après avoir partagé l'habitacle d'une 4 CV pendant le Tour de France 1951 et les 24 Heures du Mans 1951 et 1952, les deux compères ont développé un prototype à châssis tubulaire habillé par le carrossier Antem et présenté au

Salon de l'Automobile 1952. Le numéro 53 est une autre barquette, du type 1068, qui a été imaginée par Louis Rosier, vainqueur des 24 Heures du Mans 1950. Sa robe, achevée en mars, a été réalisée chez le carrossier italien Rocco Motto. Cette sportive servira de base au cabriolet que Brissonneau lancera en octobre 1956. La troisième voiture, qui porte le numéro 54, est du type 1066. Elle a été concoctée chez DB, atelier créé par Charles Deutsch et René Bonnet. Elle repose sur un châssis poutre recouvert d'une caisse profilée, dotée de petites dérives, dessinée avec l'aide de Jean Dupuis, aérodynamicien chez Dassault. Elle est sortie des ateliers des frères Chappe, carrossiers →

PERFORMANCES Rédélé Spéciale

→ à Saint-Maur, près de Paris, en mai 1953. Au Mans, cette voiture est confiée à Louis Pons et Jean Rédélé, les deux amis ayant été déjà associés dans la victoire de classe au rallye Liège-Rome-Liège 1950, ainsi qu'aux Mille Miglia 1952.

Pendant que les trois prototypes Renault se livrent un combat fratricide dans la Sarthe, les 13 et 14 juin 1953, Jean Rédélé suit les premières prestations de son propre prototype « Renault Rédélé Spéciale », qui a été terminé en décembre 1952. Il a débuté les 9 et 10 mai 1953 au IV^e Rallye de Dieppe, où il a gagné. On le revoit le 28 juin aux Essarts, près de Rouen, porteur du dossard n° 36 et où il est à nouveau victorieux. Le 26 juillet, le même équipage remporte sa catégorie dans les Coupes de Lisbonne. Ce coupé est aussi performant qu'il est charmant. Sa ligne est l'œuvre de Giovanni Michelotti, étoile montante du style



La Rédélé Spéciale pose ici devant une belle collection réunissant la plupart des modèles Alpine.

italien qui collabore avec plusieurs carrossiers turinois. En l'occurrence, c'est avec Allemano qu'il a travaillé pour le compte de Jean Rédélé. Cette officine fait partie des innombrables entreprises qui ont édifié la notoriété de la carrosserie italienne au début des années 1950. Fondé en 1928 à Turin, l'atelier de Serafino Allemano tarda à s'évader des taches prosaïques de la réparation. Il fallut attendre 1947 pour voir scintiller son nom dans les concours d'élégance. Allemano compte parmi les entreprises modestes et prolifiques qui nourrissent le marché parallèle de la « fuori serie », c'est-à-dire des productions hors série. Fiat s'impose forcément comme son fournisseur privilégié, mais Allemano signe aussi des créations sur des bases de Panhard ou de Renault.

Pour tous les sportifs, Renault fournit une version très affûtée de la 4 CV. La Régie commercialise quatre-vingt exemplaires d'une variante « 1063 » qui bénéficie d'une culasse spéciale, de bielles renforcées, d'un vilebrequin équilibré, de soupapes de plus grand diamètre, d'un carburateur Solex double corps et d'un arbre à cames plus pointu. Résultat :



la puissance est portée à 32 ch à 5 200 tr/min. Les Rédélé Spéciale ont probablement utilisé cette mécanique.

Certes sympathique, le coupé Rédélé manque néanmoins de panache. C'est sans doute le reproche que fait Jean Rédélé au carrossier quand il lui passe commande d'un deuxième exemplaire qu'il souhaite plus élancé. Allemano exécute un nouveau modèle, toujours en aluminium, qui semble moins étriqué grâce à sa ceinture de caisse rectiligne. À l'avant, la décoration a été simplifiée. À la place du motif en forme de parenthèse, on trouve quatre barres plus sobres de part et d'autre des deux projecteurs additionnels. Sur l'aile arrière, qui n'est plus marquée par un rebond, la prise d'air a disparu au profit d'une ouïe verticale, semblable à celle que l'on trouve sur la 4 CV de série. Livrée dans les dernières semaines de 1953, la Rédélé Spéciale est fin prête pour être envoyée aux États-Unis. Car, sollicité par un entrepreneur américain, Zark W. Reed, Jean Rédélé a cédé à la tentation d'exporter ses créations outre-Atlantique. Il s'est rapproché de la société Plasticar Inc., domiciliée à Doylestown en Pennsylvannie, spécialisée dans la



fabrication de bateaux en polyester. Cette entreprise a loué un espace à l'Auto Show de New York, au mois de janvier 1954, pour présenter deux voitures : la Rédélé Spéciale, rebaptisée « The Marquis », et la barquette de Rosier, devenue « The Rogue ». Plasticar a de grandes ambitions pour ces deux produits qui fleurent bon le terroir français, mais l'affaire fait long feu. Jean Rédélé n'a pas les moyens de rapatrier sa voiture en Europe. Un pilote amateur la récupèrera puis l'abandonnera. Il faudra attendre l'année 2011 pour qu'un collectionneur français et avisé ne la réimporte dans l'Hexagone pour la restaurer avec le tact que l'on peut apprécier dans ces pages.

Au début de l'année 1953, Jean Rédélé passe commande d'un troisième prototype à Allemano. Quelques retouches sont encore apportées au dessin original pour l'épurer. La face avant est débarrassée de toute ornementation superflue et l'habitacle est légèrement surbaissé. Cette Rédélé Spéciale est livrée à Jean-Claude Galtier, concessionnaire Renault à Grenoble. Elle subit son baptême sportif dans le Critérium Neige et Glace, en février 1955. Le mois suivant,

son propriétaire participe au Rallye Lyon-Charbonnières et finit troisième. Fin avril, la Rédélé Spéciale prend le départ des Mille Miglia. L'équipage, composé de Jean-Claude Galtier et Maurice Michy, termine devant le coach Alpine de Jean Rédélé. Car, d'ores et déjà, ce dernier a tourné la page des Rédélé Spéciale. Son beau-père, Charles Escoffier, concessionnaire à Paris et homme d'influence, lui a en effet imposé un autre projet élaboré chez les frères Chappe. Il s'agit d'un petit coupé, œuvre de fin de compagnonnage de Jean Gessalin, l'un des collaborateurs de cet atelier. Avec regret, Rédélé abandonne donc sa filière italienne et admet que le prototype de Chappe et Gessalin devienne la première « Alpine ».

Le 6 juillet 1955, la création de la Société des Automobiles Alpine est entérinée par le tribunal de commerce de la Seine. Le 3 août, les premières « Alpine A106 Coach » – une bleue, une blanche et une rouge – sont présentées à la direction de Renault. L'histoire d'Alpine commence alors.

SB - PHOTOS XAVIER DE NOMBEL
ARCHIVES GRAND TOURISME

Série limitée

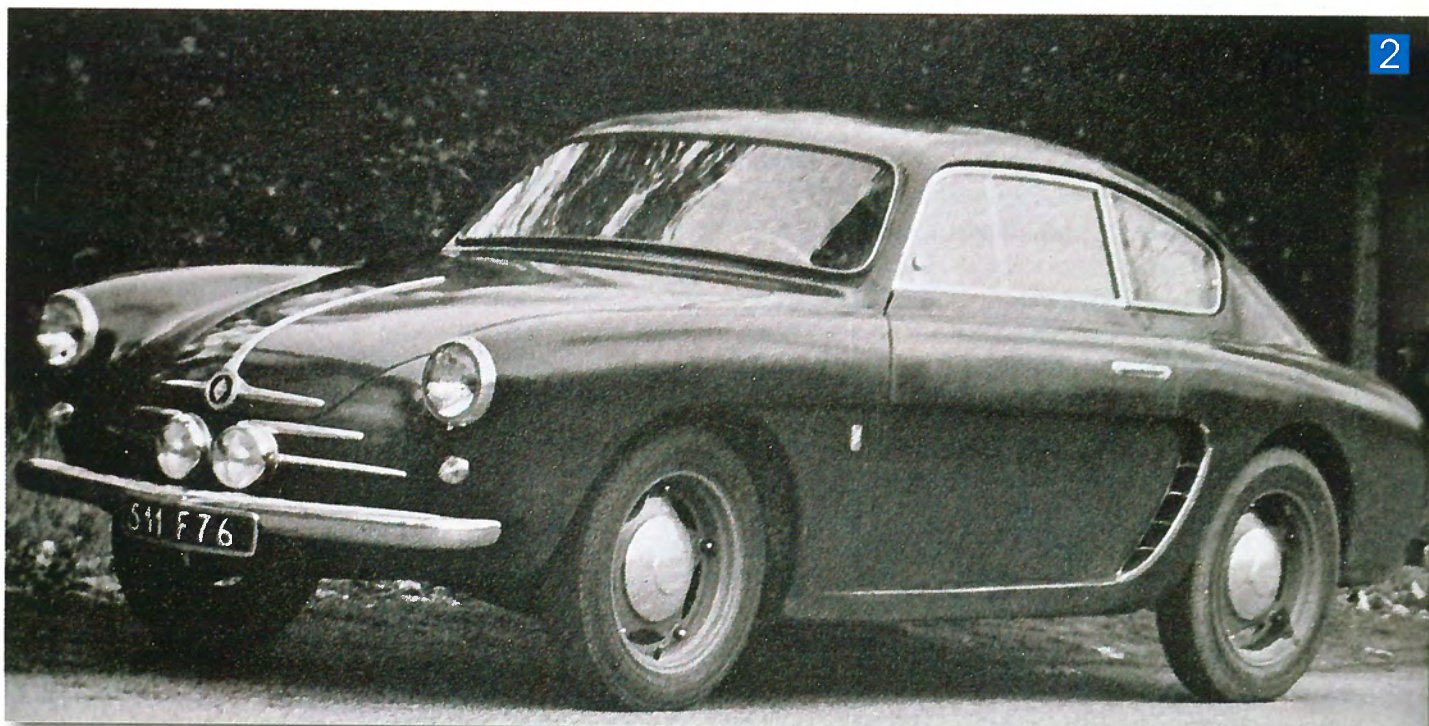
Outre la voiture qui illustre les pages précédentes, deux autres Rédélé Spéciale ont été réalisées chez le carrossier Allemano. Tour d'horizon.

RÉDELÉ SPÉCIALE N° 1

1 Le premier coupé réalisé chez Allemano débute en fanfare au Rallye de Dieppe 1953. Il est piloté par Jean Rédélé que l'on voit ici en col roulé à côté de la voiture. Rachetée par Jean-Claude Galtier, la Renault Rédélé Spéciale réapparaît au Rallye de Dieppe 1955 avant que l'on perde sa trace.

RÉDELÉ SPÉCIALE N° 2

2 Premiers tours de roues pour « The Marquis » avant son départ pour les États-Unis. C'est cette voiture qui est revenue en France au début du troisième millénaire et qui fait l'objet de notre reportage.





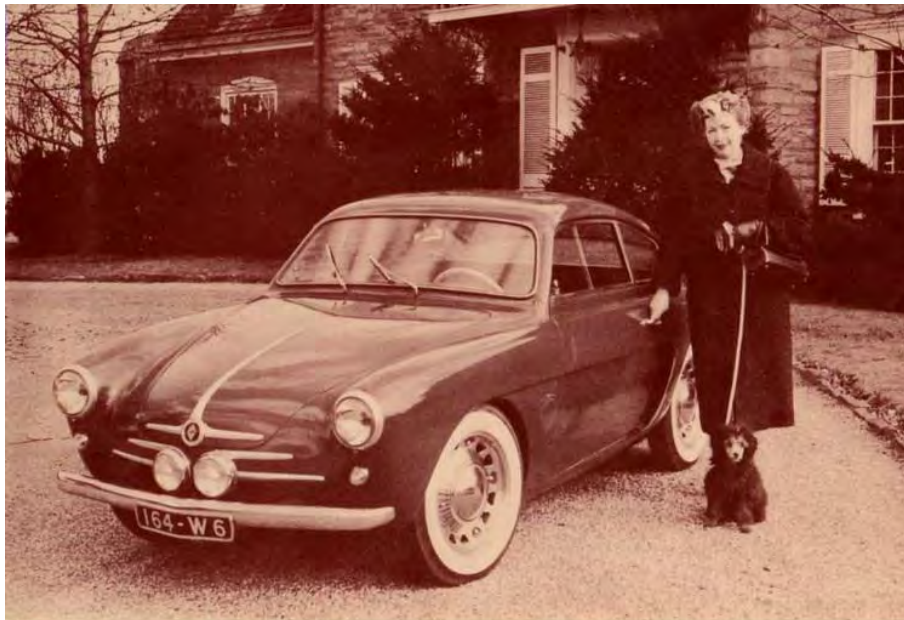
RÉDÉLÉ SPÉCIALE N° 3

3 La troisième Rédélé Spéciale, réalisée en 1954, est destinée à Jean-Claude Galtier. Ici devant le garage de son commanditaire, à Grenoble.

4 Aux Mille Miglia 1955, la Rédélé Spéciale de Galtier termine devant l'Alpine A106 et première de la classe des 750 cm³.

5 Jean-Claude Galtier participe au 8^e Rallye Lyon-Charbonnières, en mars 1955, où il finit troisième. L'année suivante, il vendra sa voiture à Gérard Sevaux qui l'engagera aux Mille Miglia 1957 et au rallye de l'Eure 1958.





Presenting THE WORLD'S **First** REAR ENGINE PLASTIC SPORTS CAR

THE MARQUIS



HONORS WON WITH THE 4CV 2 SEATER COUPE
R1663 MOTOR—5 SPEED TRANSMISSION
Driven by Mr. Jean Rodele

DIEFFE CIRCUIT RALLY	1st Open Class
ROUEN-LES ESSARTS CIRCUIT	ROUEN CUP 1st 750 cc
USRON CIRCUIT	LISEON CUP 1st Open Class up to 1,300 cc 1st 750 cc

The world-famous Renault 4CV engine and chassis . . . combine with the finest American craftsmanship to create the MARQUIS—the world's first rear engine sports car with a custom-built aluminum body which has been designed for reproduction in fiberglass. (Metal body available to order for European reproduction.) Clean, dynamic lines—utilizing the best Foreign and American design principles—give unparalleled grace and lithe new beauty to the American sports car scene. The thoroughbred performance of a true sports car—road-hugging roadability . . . quick, easy steering . . . instantly responsive power to match speeds with the most expensive cars—are just part of the thrill of owning a Marquis. Yet the price is only a trifle above the most popular "standard" American passenger cars.

THE MARQUIS

. . . fashioned for elegance, economy, and speed



For body styling that signifies the ultimate in international dignity, the Marquis offers that continental "look" with full sports car performance. All-weather comfort is provided by its hard-top body at present available on special order in aluminum and later reproduced in fiberglass reinforced plastic body. The performance-proved Renault "750" engine mounted in the rear makes possible an extremely high degree of roadability without need for a space-consuming drive shaft tunnel running down the center. Spare wheel and tire, as well as the battery, mounted under the hood leave ample room for luggage and tools. Equipped with two conventional racing type bucket seats, the Marquis further will accommodate jump seats or additional luggage in the rear. Accessories include all those you would expect to find on a well-equipped modern sports car as exemplified by: an instrument panel that includes a speedometer, a tachometer, fuel, temperature, and oil gauges; sealed beam headlights with dimmer; and self-cancelling turn signals.