



SPORTOVNÍ VOZY ALPINE RENAULT PATŘÍ
K UZNÁVANÝM AUTOMOBILOVÝM IKONÁM.
A NEJEN V RODNÉ FRANCII.

▲ Kupé Alpine Renault 1300
ročníku 1976 na původních
litých kolech

SPORTOVCI Z DIEPPE

Značku Alpine založil Jean Rédélé (1922–2007), jehož otec od dvacátých let prodával automobily Renault v přístavním městě Dieppe na břehu průlivu La Manche. Mladý Rédélé přenechal vedení prodejny a servisu svému bratranci, sám raději od počátku padesátých let závodil s upravenými vozy Renault 4 CV s motorem v zádi a pustil se i do stavby vlastních kupé.

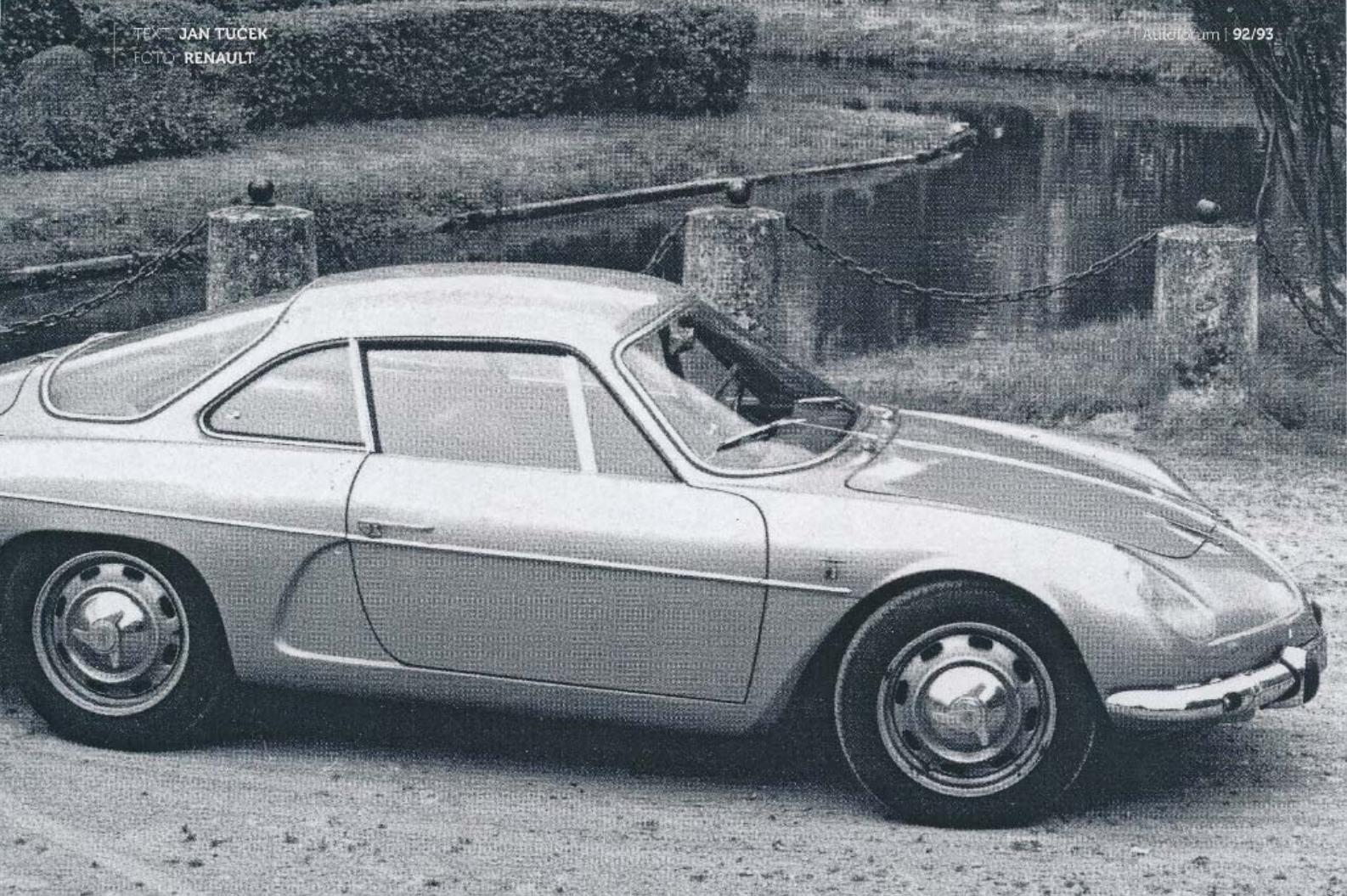
V létě 1955 představil první vůz Alpine určený zákazníkům, sportovní kupé A 106 postavené na upraveném podvozku R 4 CV a opatřené dvoumístnou laminátovou karoserií. Na přelomu padesátých a šedesátých let převzaly štafetu nové vozy A 108 s páteřovým rámem tvořeným ocelovou rourou kruhového průřezu, nezávislým

zavěšením všech čtyř kol a čtyřválcem z Renaultu Dauphine za zadní nápravou.

Říkali jí Berlinette

Nejslavnější kapitola v historii malé automobilky z Dieppe se začala psát v říjnu 1962 na pařížském autosalonu, kde mělo premiéru kupé Alpine A 110 vybavené motorem z tehdy nového Renaultu 8.

Linie nadčasově krásného kupé A 110 označovaného jako Berlinette (nejblížším českým ekvivalentem je „kupátko“) vznikaly postupně, základem byl návrh kabrioletu, který už v roce 1957 vytvořil italský



▲ Berlinette A 110 ročníku 1963 se vyznačovala dynamickým profilem

▼ První verze kupé A 110 se dvěma světlomety na snímku z roku 1963

▼ Vzácný kousek: sportovní kabriolet A 110 v podobě z roku 1963



stylista Giovanni Michelotti. O necelé tři roky později jej Jean Rédelé upravil do podoby kupé s panoramatickým zadním oknem, podle jeho návrhu pak modeláři zhodnotili makety a formy.

První dva exempláře Berlinette typu A 108 se v září 1960 zúčastnily automobilové Tour de France a o pár týdnů později patřily k magnetům pařížského autosalonu. Definitivní podobu – nyní už coby typ A 110 – získala Berlinette v roce 1962. Kupé dostalo větší boční okna a nové tvarovanou záď ozdobenou vodorovnými světlými z Renaultu 8, autorem úprav byl mladý výtvarník Serge Zuliani.

Zbrusu nový čtyřválec OHV s pětkrát uloženým klikovým hřidelem dával z objemu 956 cm³ v úpravě pro kupé výkon 55 k SAE (40,5 kW). Z Renaultu 8 pocházela i čtyřstupňová prevodovka, kotoučové brzdy na všech čtyřech kolech a řada dalších komponentů.

Kupé A 110 mělo rozvor 2100 mm, rozchod kol 1250 mm vpředu a 1220 mm vzadu, bylo dlouhé 3850 mm, široké 1460 mm a vysoké

pouhých 1130 mm. Jeho pohotovostní hmotnost nepřevyšovala 600 kg a na patnáctipalcových kolech uhánělo rychlosť až 170 km/h. Spotřebovalo kolem 8 až 10 l benzínu na 100 km, v přídi umístěná nádrž na 32 l paliva tedy nebyla nijak předimenzovaná.

Počátky výroby byly skromné: v roce 1963 vyjelo z Dieppe pět desítek „kupátek“ A 110, o rok později necelá stovka. V sezóně 1964 se do kupé začal montovat větší motor 1108 cm³ naladěný na 66 k SAE (48,5 kW), v roce 1965 přibyly „ostřejší“ verze o výkonu 85 a 95 k SAE (62,5 a 70 kW) a také závodní model GTH, z jehož čtyřválce 1149 cm³ dokázal ladič Marc Mignotet vytáhnout 105 k SAE (77 kW).

Sportovně založení jezdci si mohli za příplatek objednat tvrdší odpružení, řízení se strmějším převodem a pětistupňovou převodovku. Vozy modelového roku 1965 už měly palivovou nádrž zvětšenou na 38 l.

Od roku 1963 se vedle kupé ve velmi malých počtech vyráběl dnes už téměř zapomenutý sportovní kabriolet A 110 s pláténou střechou. ▶



▲ Alpine Renault A 110
ročníku 1970 ve službách
francouzského četnicka

▼ Pohled na výrobní linku
nově postavené továrny
v Dieppe z roku 1970

► Na zakázku, po jednotlivých kusech stavěný otevřený vůz nicméně figuroval v nabídce až do sezóny 1969.

Podobně jako řada konkurentů dávala malá automobilka z Dieppe v šedesátých letech přednost údajům o výkonu podle optimističtější americké normy SAE, my se však od této chvíle budeme držet skromnějších, ale realitě bližších čísel podle německé normy DIN.

V létě 1965 debutovala Alpine A 110 1300 vybavená čtyřválcem 1296 cm³ odvozeným z motoru Renault 8 Gordini. Díky dvěma dvojitým karburátorům Weber, nové hlavě s půlkulovými spalovacími prostory a řadě dalších úprav dával tento motor „čistých“ 102 k (75 kW). Byl opatřen chladičem oleje a kupé s ním dokázalo překonat hranici 200 km/h.

Jako první měl model 1300 pod světlomety malé otvory pro vstup vzduchu překryté dvojicí tenkých lesklých lišt, u zadních kol byly stejně jako u „gordinky“ zdvojené tlumiče.

Novinkou podzimu 1966 bylo kupé A 110 1500 poháněné upraveným motorem z Renaultu 16. Čtyřválec OHV s blokem i hlavou z hliníkové slitiny osazený jedním dvojitým karburátorem dával z objemu 1470 cm³ výkon 78 k (57 kW) a standardně byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou, za příplatek však mohl dostat i pětistupňovou. Byl to tentýž motor, který Renault dodával do Anglie, kde jej Lotus montoval do kupé Europe. V něm byl ovšem otočen čelem vzad, měl své místo před zadní nápravou, zatímco v „alpince“ za nápravou. Za něj se však už nevešel chladič, který bylo nutné přestěhovat do příde kupé A 110 1500.

Kupé s jedenapůllitrovým motorem nebylo na trhu úspěšné, během necelých dvou let se prodaly jen čtyři desítky exemplářů, z nichž



několik odebrala dopravní služba francouzského četnicka. V roce 1966 překročila produkce vozů A 110 hranici 200 kusů, v roce následujícím se vyhoupla na 280 vozů.

Léta rozmachu

Více než 60 % z nich tvořily vozy s označením 1300 G a 1300 S. Od podzimu 1966 vyráběné „kupátko“ 1300 G převzalo čtyřválec 1255 cm³ o výkonu 90 k (66 kW) a pětistupňovou převodovku z vozu Renault 8 Gordini 1300. Model 1300 S poháněl již zmíněný motor 1296 cm³ tentokrát vydávaný na 110 k (81 kW) a opět spojený s pětistupňovou převodovkou. Kupé udělovalo maximální rychlosť přes 200 km/h.

Novinkou sezóny 1967 byla také možnost objednat kupé A 110 s dvojicí předních dálkových světlometů, jež byly dodatečně zabudovány do oblé příde.

Od roku 1967 se kupé A 110 vyráběla nejen v Dieppe, ale i v nově postaveném pobočném závodě v Thiron-Gardais u Chartres. Pouze



▲ Ove Anderson a David Stone s „alpinkou“ vyhráli Rallye Monte Carlo 1971

▼ Alpine Renault 1600 SC převzala závěsy zadních kol typu A 310 (1974)

▼ Vlevo otáčkoměr se stupnicí do 8000 ot/min, vpravo rychloměr do 240 km/h



montáž poháněcího ústrojí a dokončovací práce probíhaly v materšské továrně. Objekt v Thiron-Gardais financoval Renault v rámci smlouvy, podle níž se mimo jiné na přídí kupé A 110 objevil dobré známý kosočtverec a na zadní spolu s ním nápis Alpine Renault. Zároveň je Renault zařadil do své prodejní a servisní sítě.

Jean Rédélé tak řešil situaci, kdy kapacita stávajících provozů v Dieppe nestačila uspokojovat rostoucí poptávku a výstavba nové továrny v průmyslové zóně na okraji přístavního města se teprve připravovala. Stavět se začalo v létě 1968 a už v květnu 1969 se výroba stěhovala do moderního závodu, jehož projekt dodal a zčásti financoval Renault.

Mezitím se na podzim 1968 – pro modelový rok 1969 – změnila podoba „kupátek“ A 110. Nově tvarovanou přídí nyní standardně zdobily dva páry světlometů; hlavní pod aerodynamickými kryty měly průměr zvětšený z dřívějších 160 na 180 mm, blíže středu vozu přibyly dálkové světlometry.

Objemnější blatníky zvětšily šířku kupé na 1520 mm, lem výrezu zadního blatníku si vynutil zkrácení boční chromované lišty. Dveře i kapoty

dostaly nová těsnění odolnější proti vodě i prachu. Nabídku pro sezónu 1969 obohatilo kupé A 110 1600 poháněné čtyřválcem 1565 cm³ o výkonu 92 k (68 kW) převzatým z Renaultu 16 TS. Všechny „alpinku“ ročníku 1969 mohly za příplatek dostat třináctipalcová litá kola, většinou obutá do pneumatik Dunlop SP Sport.

Celkem bylo v roce 1969 vyrobeno 636 vozů Alpine Renault A 110, včetně dvou stovek kupé 1600 a posledních osmi desítek vozů poháněných motorem 1108 cm³. Ve srovnání s rokem předchozím vzrostla produkce téměř na dvojnásobek.

V modelovém roce 1970 se stalo nejdostupnější „alpinkou“ kupé s označením 1300 „85“ vybavené čtyřválcem 1289 cm³ o výkonu 72 k (53 kW) převzatým z Renaultu 12 TS. Špičku nabídky pro běžné zákazníky tvořila A 110 1600 S, jejíž motor 1565 cm³ se zvýšeným stupněm komprese a dvěma dvojitými karburátory Weber dával 122 k (90 kW), takže s ním „kupátko“ uhánělo rychlostí až 215 km/h.



▲ V předjaří roku 1971 debutovalo 2+2místné kupé Alpine Renault A 310

▼ Vozy modelového roku 1976: odleva A 310, A 110 1600 SX a A 110 1300

▼ Poslední v dlouhé řadě: „kupátko“ Alpine Renault 1600 SX ročníku 1977



► Výroba kupé A 110 kulminovala v letech 1970 a 1971 na úrovni 1262 a 1403 vozů, z nichž kolem 40% mělo motor 1,6 l. V lednu 1971 obsadily tovární „alpinku“ A 110 všechna tři místa na stupních vítězů při Rallye Monte Carlo a skvěle tak propagovaly svoji značku. „Ostře“ tovární vozy skupiny 4 měly tehdy čtyřválec převrtaný na 1596 cm³ s deklarovaným výkonem 155 k (114 kW).

V březnu 1971 slavilo premiéru v Ženevě zcela nové 2+2místné kupé Alpine Renault A 310, v témže roce celková produkce vozů Alpine Renault dosáhla rekordních 1523 automobilů.

„Tristadesítka“ se začala výrazněji prosazovat v roce 1972, kdy tvořila 40% z 1421 vyrobených vozů.

Modelového roku 1972 už se nedožily „alpinku“ 1300 G a 1300 S, vedle A 310 figurovaly v ceniku jen modely A 110 1300 „85“ a 1600 S. V březnu 1973 debutovalo modernizované kupé A 110 1600 SC, jež se na první pohled odlišovalo od dřívějšího modelu 1600 S litými koly z nové A 310.

Poslední roky

Naverk neviditelnou, ale podstatnou změnou bylo, že model 1600 SC převezl z „tristadesítky“ také zavěšení zadních kol na dvojicích nad sebou umístěných trojúhelníkových závěsů a poháněcí ústrojí. Tvořil je čtyřválec 1605 cm³ osazený dvěma dvojitými karburátory a vyladěný na 126 k (93 kW) v kombinaci s pětistupňovou převodovkou. Souběžně se vyráběl i exportní model 1600 SI o stejném výkonu, ale s motorem opatřeným elektronicky řízeným vstřikováním paliva.

Zatímco tradiční rozvor 2100 mm zůstal nezměněn, rozchod kol modelu 1600 SC dosáhl hodnot 1315 mm vpředu a 13456 mm vzadu. Do palivové nádrže z pružného plastu uložené v přidi, za náhradním kolem, se vešlo 50 l benzínu.

Lehce zvětšený objem válců sériového vozu umožnil homologovat tovární kupé A 110 skupiny 4 ve třídě do 2000 cm³. „Ostře“ motory pro sezónu 1973 měly objem 1796 cm³ a výkon kolem 170 k (125 kW). Vozy Alpine Renault A 110 1800 dominovaly v roce 1973 v prvním ročníku světového šampionátu v rallye a vybojovaly pro značku s kosočtvrcem mistrovský titul.



▼ Na sněhu: Jean-Claude Andruet si jede pro vítězství v Rallye Monte Carlo 1973

▲ Takhle létal Bernard Darniche s „alpinkou“ při Portugalské rallye 1973

▼ Snímek na rozloučenou: vlevo kupé A 110 1600 SX, vpravo A 310 V6 (1977)



V září 1973 získal Renault většinový podíl a převzal kontrolu nad firmou Alpine. Následovala řada racionalizačních opatření, výroba vozů Alpine Renault byla soustředěna do nového závodu v Dieppe a továrna v Thiron-Gardais začala místo „alpink“ vyrábět sekačky na trávu.

Kupé A 110 modelového roku 1974 dostala místo klik dveří malá tlačítka, model 1600 SC měl nově odnímatelné zadní čelo karoserie připevněné šrouby, jež usnadňovalo údržbu a případnou výměnu motoru. Základní model 1300 tuto výmoženos získal v červnu 1974. Palivová krize srazila v sezóně 1974 odbyt vozů z Dieppe o čtvrtinu pod hranici tisíc kusů, z produkce šesti stovek kupé A 110 připadlo 70 % na levnější model 1300.

Na podzim 1975 byla představena lehce modernizovaná kupé modelového ročníku 1976. Obešla se bez tradiční chromované lišty na boku a dostala nové pryžové bloky na nárazníky. Vedle modelu 1300 se objevila nová verze 1600 SX vybavená čtyřválcem z Renaultu 16 TX, který s jedním dvojitým karburátorem dával z objemu 1647 cm³

výkon 95 k (70 kW). Kupé o hmotnosti 710 kg dosahovalo na litých kolech s pneumatikami rozměru 165 HR 13 rychlosť 195 km/h.

Připomeňme, že model 1300 si zachoval původní zavěšení zadních kol na výkynních polonápravách, zatímco kupé 1600 SX stejně jako dřívější (a o poznání výkonnéjší) model 1600 SC, jenž z nabídky zmizel, mělo vzadu dvojice trojúhelníkových ramen.

Od podzimu 1976 se vyráběla jen jediná tradiční Berlinette, model 1600 SX. Kupé vybavené novou palubní deskou už nemělo otvory pro vstup vzduchu pod světlomety, mohlo se však pochlubit osobitě tvarovanými litými koly připomínajícími civky páskového magnetofonu. Stejná kola mělo i modernizované kupé Alpine Renault A 310 V6 nově vybavené šestiválcem 2664 cm³ naladeným na 150 k (110 kW). Ale o tom až někdy jindy.

Na tomto místě jen připomeňme, že poslední z necelých osmi tisíc klasicky střízených „alpink“ opustily továrnu v Dieppe koncem července 1977. □