

RENAULT CLASSIC
LES CAHIERS PASSION
ALPINE RENAULT A110



50 ANS
A110



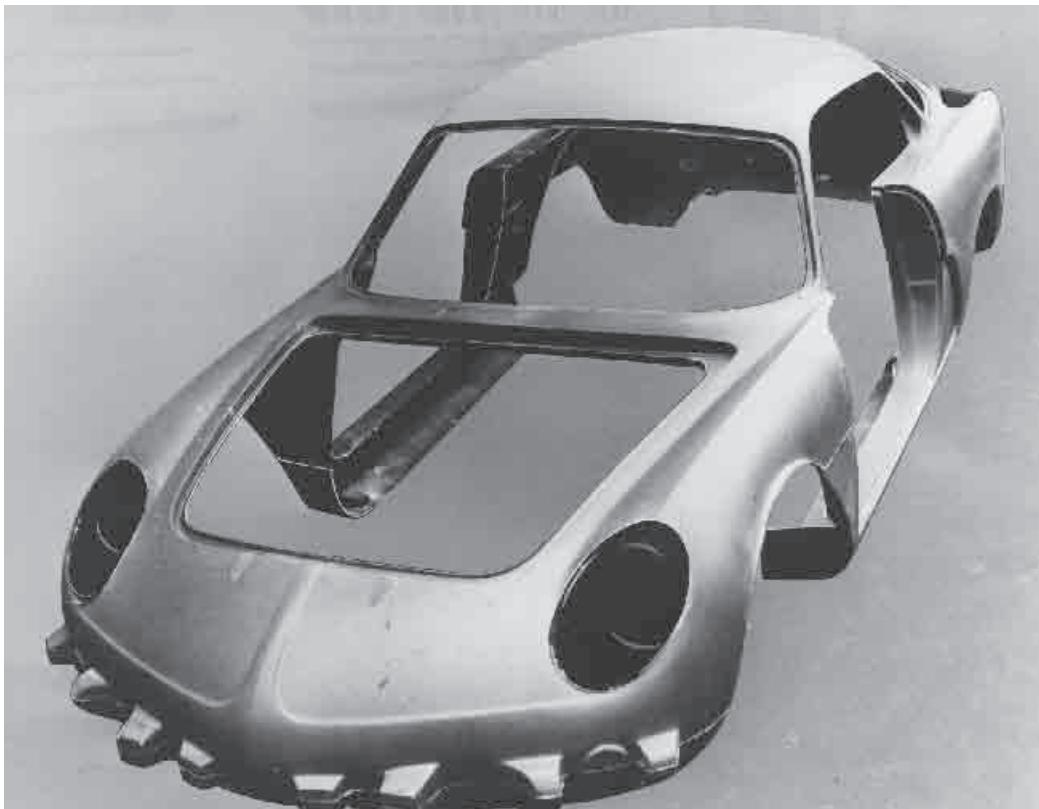
01 ORIGINS

The automotive landscape at the end of the 1930s was mainly populated by prestigious brand names, whose bulky models built on refined, sophisticated mechanics were not primarily made for racing. The reign of these iconic cars gradually declined in the middle of the following decade, making way for popular vehicles more suited to the prevailing market conditions.

The rebirth of French industry saw a profound transformation in the automotive world and the “Régie Nationale des Usines Renault” (RNUR) introduced the model that would pave the way to its future growth: the Renault 4 CV.

This small, economic family car, designed in the utmost secrecy and powered by modest mechanics, had one formidable asset - its weight - which bestowed it with remarkable agility. Many racing drivers and engine tuners very quickly discovered its huge potential and set about improving its performance. Over time, the Renault 4 CV built a solid reputation as both a popular and a sporty car and helped kick-start motor sports in France.

Among the string of drivers to discover the on-road capabilities of



> A 110 – Coque carrosserie plastique – 1968

this new icon was one Jean Rédélé, at the time a young Renault dealer based in Dieppe. After a string of successes at the wheel of his 4 CV, he decided to use its platform chassis as a basis to build a car with a polyester body.

The first Alpine model, known as the A106, was presented to Pierre

Lefauchaux - the newly-appointed head of the RNUR - then to the general public at the Paris Motor Show held at the Grand Palais. A number of versions would be released, but it was the appearance of the “Berlinette” A108 in September 1960 which opened Alpine to new horizons. The

newcomer abandoned the 4 CV platform in favour of a backbone chassis and boasted a new, more compact shape which foreshadowed the mythical A110.

01 LA GÉNÈSE

Le paysage automobile de la fin des années trente est en majorité constitué de marques prestigieuses dont les imposants modèles aux nobles mécaniques n'ont pas pour vocation première la compétition. Le règne de ces emblématiques voitures va peu à peu disparaître au milieu de la décennie suivante au profit de véhicules populaires plus adaptés à la conjoncture du moment.

Le redémarrage de l'industrie française entraîne une profonde métamorphose de l'univers automobile

et la Régie Nationale des Usines Renault présente le modèle qui la conduira sur le chemin de la croissance : la Renault 4 CV.

Cette petite familiale économique, étudiée dans le plus grand secret, propulsée par une modeste mécanique, dispose d'un redoutable atout : son poids qui lui confère une étonnante agilité. Rapidement, bon nombre de pilotes et préparateurs découvrent son immense potentiel et s'attachent à améliorer ses performances. La Renault 4CV se forge au fil du temps une solide réputation autant populaire

que sportive et contribue au renouveau du sport automobile national.

Parmi la kyrielle de pilotes qui décèle les capacités routières de cette nouvelle icône, on compte Jean Rédélé, alors jeune concessionnaire Renault à Dieppe. Suite aux nombreux succès qu'il remporte aux commandes de sa 4CV, il entreprend de construire, sur la base de cette dernière, une voiture à coque polyester.

Le premier modèle Alpine, baptisé A106, est présenté en juillet 1955 à Pierre Lefaucheur, fraîchement

nommé à la tête de la Régie, puis au grand public lors du Salon de l'Auto de Paris qui se déroule au Grand Palais. Plusieurs versions seront commercialisées, mais l'apparition en septembre 1960 de la Berlinette A108, va ouvrir de nouveaux horizons à Alpine.

Cette nouvelle venue abandonne la plate-forme de la 4 CV au profit d'un châssis poutre et se pare d'une nouvelle silhouette plus ramassée qui préfigure la mythique A110.



> A 110 "Berlinette" 1300 – 1975

02 PHILOSOPHY

The Renault Alpine A 110 was one of the most iconic cars of the early 1960s, a masterpiece of stunning genius allied with creative power, changing and evolving step-by-step.

In terms of aesthetics, what counts is the destination, not how you get there. The car's shape was developed through a number of successive touch-ups and the close-knit teamwork of Jean Rédélé and his colleagues. The ageless purity of its shapes liberated the A 110 from fashion trends, its timeless lines always seeming dazzlingly modern.

The A 110 evolved with maturity: as it became ever more bold, its shape developed curves, bulges that gave the racing versions a more expressive, aggressive look. Despite its extra virility, the car lost something of its original finesse. The wider wings lay atop more hefty tyres, whilst the raised radiator air intake gave the front end a provocative expression.

The Renault Alpine A 110 was feline and wild, made not to drive but to race. Its faults were also its virtues.



> A 110 Berlinette – 1975

02 LA PHILOSOPHIE



> Rallye en course – Autriche – 1971



> Jean Rédélé, Georges Pompidou, Pierre Dreyfus – Salon Automobile Paris - 1970

L'Alpine Renault A110 fait incontestablement partie des voitures emblématiques du début des sixties. La genèse d'un chef-d'œuvre naît du jaillissement fulgurant d'un trait de génie libéré par une force créatrice.

Celle de l'A 110 s'est faite par étapes. Dans le domaine esthétique, seul le résultat compte et son cheminement n'est pas l'essentiel. La forme est née par le biais de retouches successives et l'étroite collaboration entre le créateur, Jean Rédélé et ses compagnons. La pureté intemporelle de ses formes s'est affranchie des phénomènes de mode. L'A 110 résiste au temps, sa ligne reste d'une étonnante modernité.

L'A 110 va mûrir en évoluant. En prenant de l'assurance, la svelte jeune fille va aussi prendre des formes. Des excroissances qui confèrent aux versions compétition un caractère plus expressif, plus agressif. Si elle a plus de virilité, la voiture perd de sa finesse originelle. Plus élargies les ailes accueillent des pneus plus conséquents, tandis que l'entrée d'air relevée du radiateur confère à la proue une expression provocante.

L'Alpine Renault A110 est féline, sauvage. Elle n'incite pas à la conduite mais au pilotage... Ses défauts sont des qualités.



> A110 Berlinette – 1968

03 LAUNCH

The launch of the A110 was somewhat hastened by the early introduction of the Renault 8, which was originally scheduled to arrive in 1963. Alarmed by flagging sales of the Dauphine, Pierre Dreyfus decided to bring the newcomer's launch forward to June 1962. The Renault 8 was equipped with a world first for a mass-produced saloon car: four disc brakes.

This change of date did little to ease the development of the new Berlinette A110, which was to benefit from new technical features that first appeared on the Renault 8, as well as a new, stylish look.

Using the chassis of the A108, its shape was transformed by removing the side air intakes, refining the rear panel, moving the scoops, creating a new bonnet and new wheel arch curves and adapting the Renault 8's rear lights.

The sporty elegance bestowed by these clean, balanced new lines was the sensation of the Paris Motor Show held in October 1962. No sooner had the A110 arrived than it was already the stuff of legend.



> Salon automobile – Stand exposition – Paris 1968

03 LE LANCEMENT



> Exposition – 1970

Le lancement de l'A 110 est quelque peu précipité par la présentation prématurée de la Renault 8, initialement prévue en 1963. Alarmé par l'essoufflement des ventes de la Dauphine, Pierre Dreyfus décide d'avancer au mois de juin 1962 le lancement de la

nouvelle venue qui propose une première mondiale pour une berline de grande série : quatre freins à disque.

Ce changement de date ne facilite pas l'élaboration de la nouvelle Berlinette A 110 qui doit bénéficier des nouveautés techniques apparues sur

la Renault 8, mais également d'une nouvelle présentation esthétique. La métamorphose de sa silhouette effectuée sur la base de l'A 108 consiste en la suppression des prises d'air latérales, l'affinement de la poupe, le déplacement des écopés, la réalisation d'un nouveau capot moteur, d'un

nouveau galbe des passages de roues et l'adaptation des feux arrière de Renault 8. L'élégance sportive que lui procurent la pureté et l'équilibre de ces nouvelles lignes fait sensation au Salon de Paris d'octobre 1962. À peine était-elle née que déjà l'A 110 entrait dans la légende.

04 DEVELOPMENTS

Launched in 1962, the A110 bowed out in 1977 after 15 years at the top. Throughout its sporting career, the A110 benefited from Renault's mechanics, whose reliability allowed engine tuners to optimise the performance of the brand's various four-cylinder cars.



> Atelier de Fabrication – Habillage ligne – Dieppe – 1970



> Atelier de Fabrication – Sortie de ligne – Dieppe – 1970

1963 - 1964: a promising future

For its first year on the market, the A110 used the Renault 8's new five-bearing 956 cc engine. It shared the catalogue with the GT4, the four-seater version known as the A110 L, and the cabriolet.

The growing reputation of the Renault Alpine A110 had quite an impact on sales in 1964 and the factory looked to the future optimistically, especially after the presentation of the Renault 8

Gordini 1100 at the Paris Motor Show in October seemed to point the way towards new mechanical developments for the A110.

The 1964 model year rounded out its range with the adoption, alongside the 956 cc/55 hp, of the Renault 8 Major's 1108 cc engine, which was increased to 66 hp.



04 LES ÉVOLUTIONS

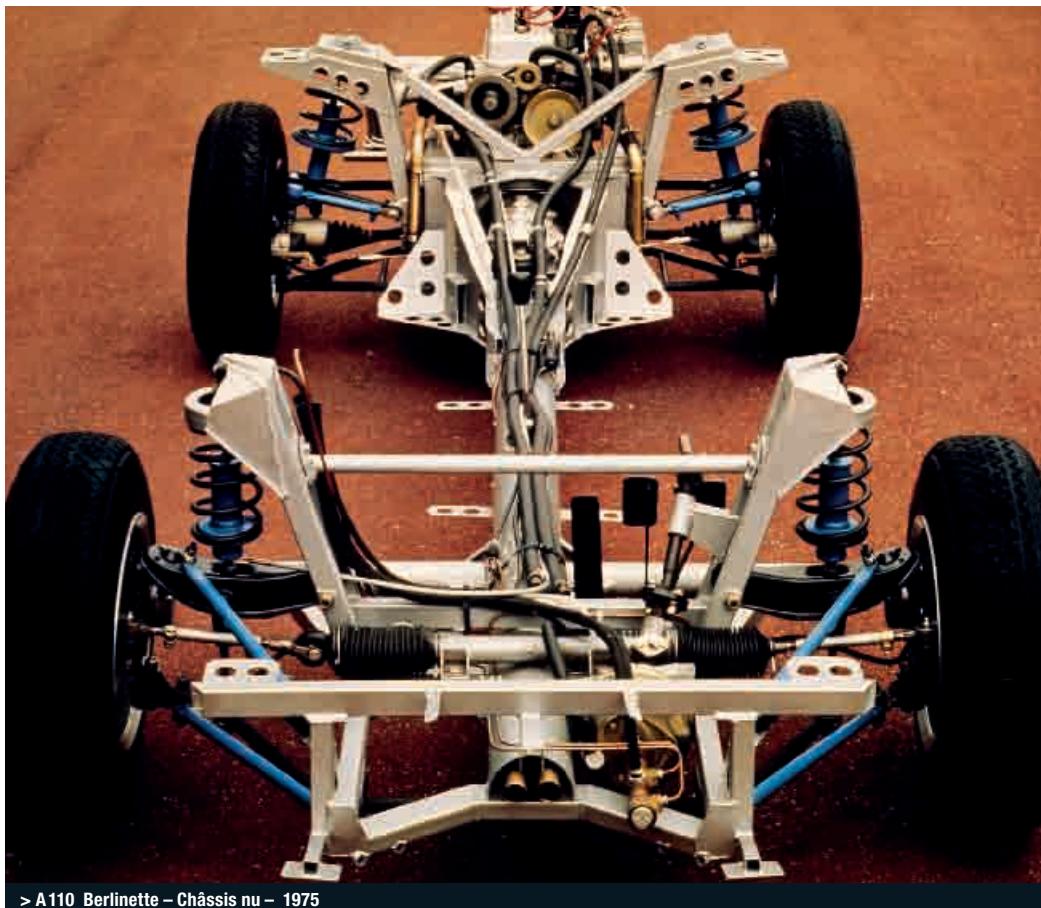
L'A110 présentée en 1962 tire sa révérence en 1977 après quinze années de règne. Tout au long de sa carrière sportive l'A110 a bénéficié de mécaniques Renault, dont la fiabilité a permis aux préparateurs d'optimiser les performances des différents quatre cylindres du losange.

1963 - 1964 : un avenir prometteur

Pour sa première année de commercialisation l'A 110 adopte le nouveau moteur à 5 paliers 956 cm³ de la Renault 8. Elle partage le catalogue avec la GT4, version 4 places dénommée A 110 L et le cabriolet.

La croissante notoriété de l'Alpine Renault A 110 n'est pas sans influence sur les ventes de 1964 et l'usine envisage l'avenir avec optimisme, d'autant que la présentation de la Renault 8 Gordini 1100, au Salon de Paris en octobre, laisse augurer de nouveaux développements mécaniques pour l'A 110.

Le millésime 1964, complète son offre par l'adoption, à côté du 956 cm³/55 ch, du 1108 cm³ de la Renault 8 Major porté à 66 ch.



> A 110 Berlinette – Châssis nu – 1975

1965: the range evolves

The A 110 range shifted up a gear in 1965. Alongside the two versions from the previous year, two new models appeared: the “85” and the “110”. As its name implies, the former, with a 1108 cc engine, delivered 58 DIN hp thanks to its “large valve” cylinder head and dual carburettor. But the big story was the latter's use of the Renault 8 Gordini's

mechanics. Developed personally by Amédée Gordini, the 1108 cc engine now delivered 77 hp DIN. This took the A110 “100” from a standing start to 400 m in 17.2 seconds and 1,000 m in 32 seconds - and allowed it to reach 195 kph! This was an exceptional performance level at the time for a vehicle built with mass-produced parts.



> Visite de l'Usine Renault Dieppe – Caisse A 110 Berlinette – 1970

1966: the 1300 effect

In 1966, the A110 range was refocused on increasing engine power. This upward climb saw the disappearance of the 956 cc, whilst the “Standard” (1108 cc/66 hp) became the entry-level vehicle, just below the “100” (1108 cc/77 hp). However, it was the arrival of the “1300” that marked a turning point in the Berlinette's career. Unveiled in June 1965 and presented at the Motor Show in October of that year, the A 110 1300 was still propelled by mechanics developed from the Renault 8 Gordini, but its engine capacity was increased to 1255 cc. Now boasting 88 hp DIN, the hurdles

of 200 kph and 1,000 metres in 30 seconds were merrily overcome! As the flagship of the A 110 range, all eyes were on the 1300: its finish and upholstery were of superior quality, whilst its dashboard was redesigned to include dials between the rev counter and the tachometer showing the oil pressure, water temperature and battery charge. In terms of style, it was set apart by its air intakes (embellished with chrome strips) under the headlights, designed to improve the cooling of the front brakes.

Its relatives, of course, quickly adopted these enhancements.

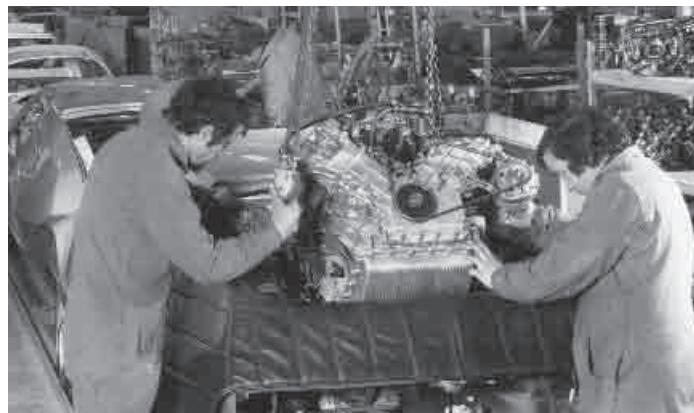


> Fabrication – Visite de l'Usine Renault Flins – 1965

1965 : évolution de la gamme

L'année 1965 marque une véritable évolution de la gamme A 110. Aux côtés des deux versions de l'année précédente, deux nouveaux modèles viennent compléter la gamme : la "85" et la "100". La première de 1108 cm³ développe, comme son nom l'indique, 58 ch DIN grâce au montage d'une culasse "grosses soupapes" et d'un double carburateur. Mais l'événement, c'est l'adoption pour la seconde de la

mécanique de la Renault 8 Gordini. Passé par les mains d'Amédée Gordini, le bloc 1108 cm³ développe désormais 77 ch DIN. L'A 110 "100" abat ainsi le 400 mètres DA en 17,2 secondes, le 1 000 mètres en 32 secondes et atteint les 195 km/h ! Des performances exceptionnelles à l'époque pour un véhicule construit à partir d'éléments de grande série.



> Atelier de Fabrication moteur – Dieppe – 1976

1966 : l'effet 1300

Pour 1966, l'A 110 voit son offre recentrée autour de motorisations toujours plus puissantes. Ce nivellement par le haut entraîne la disparition de la 956 cm³, alors que la "Standard" (1 108 cm³/66 ch) constitue l'entrée de gamme au-dessus de laquelle se positionne la "100" (1 108 cm³/77 ch). Mais c'est bien l'arrivée de la "1300" qui va marquer un tournant dans la carrière de la Berlinette. Dévoilée, en réalité, dès le mois de juin 1965, puis présentée en octobre au Salon de l'Auto, l'A 110 1300 est toujours propulsée par une mécanique extrapolée de la Renault 8 Gordini mais voit sa cylindrée portée à 1 255 cm³. Avec dorénavant 88 ch DIN le cap des

200 km/h et des 30 secondes au 1 000 mètres est allègrement franchi ! Vaisseau amiral de la gamme A 110, la 1300 va donc être l'objet de toutes les attentions : sa finition et sa sellerie sont de meilleure qualité, sa planche de bord est redessinée pour intégrer entre le compte-tours et le tachymètre des cadrans indiquant la pression d'huile, la température d'eau et la charge de la batterie. Esthétiquement, elle se distingue par ses prises d'air (soulignées de baguettes chromées) sous les phares, destinées à améliorer le refroidissement des freins avant. Bien entendu, ses sœurs vont rapidement adopter ces évolutions.



> A 110 Berlinette Gendarmerie – 1966

1967: increasing power

With its ever-expanding engine capacity, the A 110 was now among the favourites in every rally it entered. Boosted by its racing successes, orders flooded into the Dieppe factory and, to satisfy the needs of its growing customer base, Alpine developed several new versions of its flagship model. With those versions now numbering six, 1967 was a year packed with novelty for the A 110 range. Still available as a cabriolet, Berlinette and GT4, the 70 and 100 versions were carried over.

Meanwhile, the 1300 was given a new, more powerful version delivering 102 hp DIN, known as the 1300 Super.

An A 110 1500 also appeared, powered by the Renault 16's 1470 cc engine in a version with a Solex double-body carburettor, increasing its power to 75 hp DIN. Alpine also issued a version more specifically intended for racing: the "GTH". Developed by Marc Mignotet, this car had a 1149 cc 93 hp engine and

specific features (extra fuel tank, front radiator, brake booster, five-speed gearbox, etc.) Logically and like the 1500, it was only available as a Berlinette. A new "extra headlights" option was also offered, which gave the Berlinette an even sportier look and became one of its signature stylistic features.

1968 - 1969: further enhancements

No notable mechanical changes to the A 110 were made in 1968, with all versions except the GTH being carried over. The enhancements focused more on aesthetic aspects, the most memorable of which were the modification of the front air intakes, the enlargement of the rear wheel arches and the adoption of larger-diameter headlights.

Production rose slightly, with 246 cars being built despite the tumultuous

events in May of that year. After receiving a makeover in early 1968, the A 110 range was completely reorganised in 1969. The 1300 and 1300 Super were carried over unchanged and positioned between the 70 and the new 1600. The latter, only available with a Berlinette body, was powered by the Renault 16 TS' 1565 cc hemispherical cylinder head engine, which was joined by two double-body Weber carburettors and

a new exhaust manifold. It thus boasted 92 hp and replaced the short-lived and secret 1500.

The same year saw the discontinuation of the 100, cabriolet and GT4 versions.



> Atelier – Préparation compétition
A 110 Dieppe – 1970

1967 : montées en puissance

L'A 110 dont l'escalade de la cylindrée se poursuit est désormais partout candidate à la victoire dans les épreuves routières. Stimulées par les résultats en course, les commandes affluent à l'usine de Dieppe et, pour satisfaire les désirs des clients toujours plus nombreux, Alpine va décliner son modèle phare en de nombreuses versions. L'année 1967 s'avère donc riche en nouveautés pour la gamme A 110 puisque l'offre totale s'élève à six versions. Toujours disponibles en cabriolet, Berlinette et GT 4, les

versions 70 et 100 sont reconduites. La 1300, elle, se voit attribuer une version supplémentaire plus musclée de 102 ch DIN dite 1300 Super.

Une A 110 1500 fait également son apparition. Elle est mue par le bloc alu 1470 cm³ de la Renault 16 dans une version à carburateur Solex double corps portant sa puissance à 75 ch DIN. Alpine propose en outre une version plus spécialement destinée à la compétition : la "GTH". Préparée par Marc Mignotet, elle dispose d'un

moteur 1149 cm³ de 93 ch et d'équipements spécifiques (réservoir supplémentaire, radiateur avant, servofrein, boîte 5 vitesses...). Logiquement, elle n'est disponible (comme la 1500) qu'en Berlinette. Par ailleurs, une nouvelle option "projecteurs additionnels" est proposée. Elle va conférer à la Berlinette une allure encore plus sportive et devenir une de ses références stylistiques.



> Atelier de mécano soudure
Dieppe – 1970

1968 - 1969 : évolution de gamme

L'année 1968 n'apporte pas de changement notable à l'A 110 sur le plan mécanique, toutes les versions sont reconduites, sauf la GTH. Les évolutions sont plutôt d'ordre esthétique. On retiendra surtout la modification de la forme des ouies d'aération avant, l'agrandissement des passages de roues arrière et l'adoption de phares de plus grand diamètre. La production augmente légèrement puisque 246 voitures sont construites malgré

l'ampleur des événements du mois de mai.

Après s'être refait une beauté à l'aube de l'année 1968, la gamme A 110 est profondément réorganisée en 1969. Les 1300 et 1300 Super sont reconduites sans changement et s'intercalent désormais entre la 70 et la nouvelle 1600. Cette dernière, uniquement disponible en carrosserie Berlinette, est propulsée par le 1565 cm³ à culasse hémisphérique

de la Renault 16 TS auquel ont été adjoints deux carburateurs Weber double corps et une nouvelle tubulure d'échappement. Elle bénéficie ainsi de 92 ch et vient remplacer l'éphémère et confidentielle 1500.

La même année disparaissent la version 100, Cabriolets et GT4.



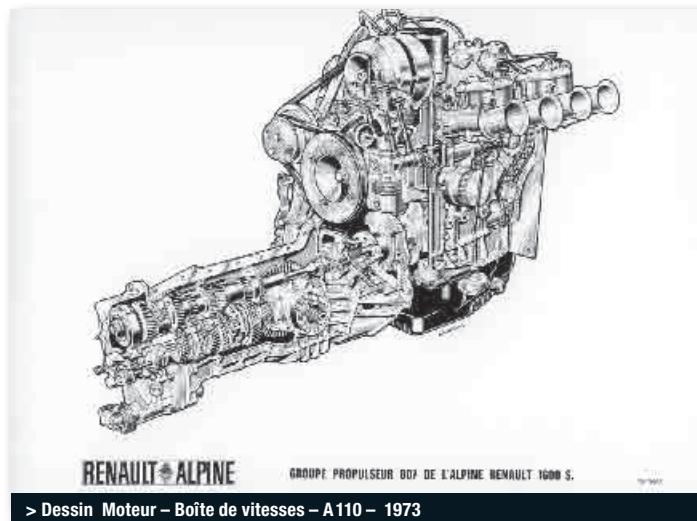
> Atelier de mécano soudure
Dieppe – 1970

1970: arrival of the 1600S

New year, new catalogue: this year's entry-level saw the 70 make way for the V 85, which delivered 72 hp DIN. This vehicle borrowed its engine from the Renault 12 TS and modified it to enhance its performance. No changes were made to the other two 1300s, but they were given the new names "1300 G" and "1300 S". The 1600, meanwhile, was living out its last few months and was eventually replaced by the 1600 S, whose engine - using the same mechanical base - now delivered 122 hp DIN. Reaching 1,000 metres in 28 seconds

from a standing start and a top speed of 215 kph, its performance was first-rate.

This year was also marked by some other enhancements, such as the badge affixed to the front wings identifying the version, the use of dual circuit braking across the range, a water radiator in the front (except on the 85) and redesigned rear seats. Finally, after the discontinuation of the cabriolet and A 110 L GT4 versions during the last model year, the A 110 was now only available in a Berlinette body.



1971: the first A 110 GROUP IV

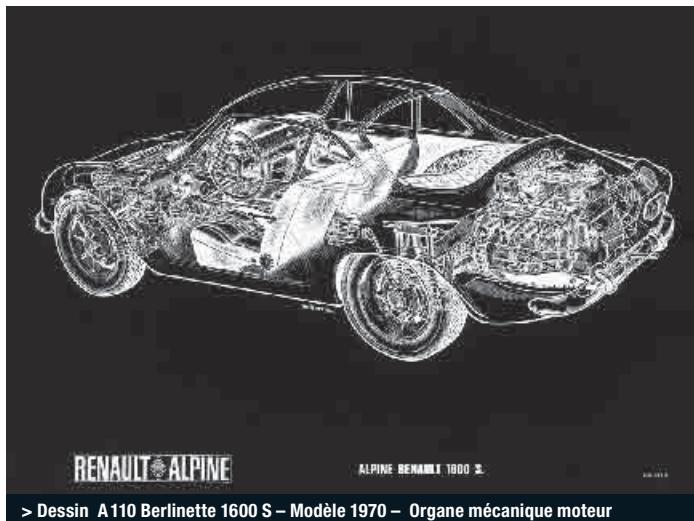
Model year 1971 saw a number of developments in the A 110 range: the front indicators embedded in the bumper migrated to sit above it, making room for rectangular components made by NSU, whilst all Berlinettes (except the 85) were fitted with 13-inch alloy wheel rims and their dashboards were slightly rear-ranged. The range was now made up of the 85, the 1300 G, the 1300 S and the 1600 S. In order to allow

private racing enthusiasts to show off their talent, a "customer racing" version was released: the 1600 S Group 4. The 4 cylinders increased the capacity up to the class limit of 1596 cc, delivering 155 hp DIN. This A 110 was also equipped with an oil radiator in the rear, larger wheel rims, an 80-litre centre tank and a lighter body keeping its weight down to 685 kg.



> A 110 Berlinette - 1974

1970 : arrivée de la 1600 S



> Dessin A 110 Berlinette 1600 S – Modèle 1970 – Organe mécanique moteur

Nouvelle année, nouveau catalogue qui voit, en entrée de gamme, la 70 s'effacer au profit de la V 85 de 72 ch DIN. Cette dernière emprunte son moteur à la Renault 12 TS modifié pour le rendre plus performant. Les deux autres 1300 ne subissent aucun changement mais adoptent les appellations 1300 G et 1300 S. De son côté, la 1600 vit ses derniers mois, et est remplacée par la 1600 S dont le moteur, issu de la même base mécanique, développe désormais 122 ch DIN. Avec 28 secondes au 1 000 mètres DA et 215 km/h en

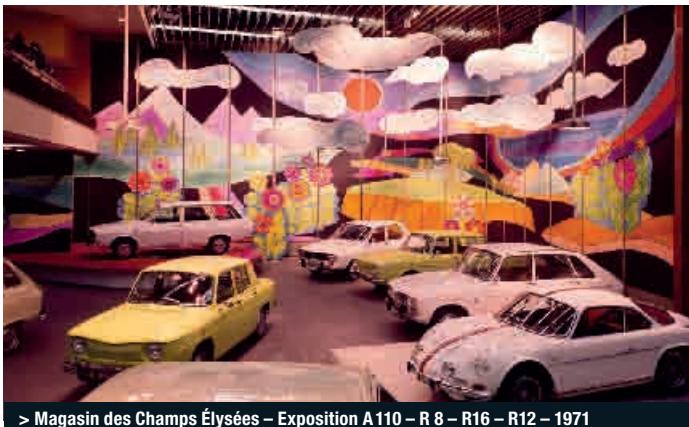
pointe, les performances sont de premier choix.

Quelques autres évolutions marqueront également cette année, tels que l'identification des versions par un monogramme apposé sur les ailes avant, la généralisation du freinage à double circuit et du radiateur d'eau à l'avant (sauf pour la 85) ou encore le réaménagement des places arrière. Notons également qu'après la disparition des cabriolets et A 110 L GT4 au millésime précédent, l'A 110 n'est désormais disponible qu'en carrosserie Berlinette.

1971 : premières A 110 GROUPE IV

En vue du millésime 1971, quelques évolutions vont être apportées à la gamme A 110 : les clignotants avant encastrés dans les pare-chocs migrent au-dessus pour faire place à des éléments rectangulaires d'origine NSU, toutes les Berlinettes adoptent les jantes alliage de 13 pouces (sauf la 85) et leur tableau de bord est quelque peu réagencé. L'offre se compose désormais des 85, 1300G, 1300S et 1600S. Afin de permettre aux pilotes

privés d'exprimer tout leur talent, une version "compétition client" fait son apparition : la 1600S groupe 4. Le 4 cylindres porté à 1 596 cm³ pour atteindre la limite de classe développe 155 ch DIN. Cette A 110 est en outre dotée d'un radiateur d'huile à l'arrière, de jantes plus larges, d'un réservoir central de 80 litres et d'une caisse allégée pour un poids contenu à 685 kg.



> Magasin des Champs Élysées – Exposition A 110 – R 8 – R16 – R12 – 1971

1972 - 1973: an era of transition

The A100 range shrank drastically in 1972, a result of the discontinuation of the Renault 8 Gordini in 1970. First to go were the 1300 G and 1300 S, the cars that gave the A100 its powertrain. The only remaining models were thus the V85, the 1600 S and the highly-specific 1600 S Group 4. Despite this reduction in the range, demand remained high and 846 Renault Alpine A110s were built - 387 of the V85 and 459 of the 1600 S.

In 1973, the A110 range was carried over without any major changes.

However, at the end of the model year, the 1600 S was joined by the 1600 SI and SC. These two cars took their 1605 cc engine, rear suspension and wheel rims from the A310. The rear of the cabin was given a completely new look and the rear panel could be removed.

In order to meet more stringent emission control standards in other countries, the SI was fitted with Bosch D-Jetronic injection, whilst the SC kept its double-body Weber carburetors.



> A 110 Berlinette 1300 - 1975

1974 - 1977: end of an era

With the raft of restrictive measures brought about by the oil crisis, sales of sports cars suffered a downturn in 1974. The A110 1600S disappeared from the catalogue and was replaced by the 1600 SC and SI, which were snapped up by 178 buyers, whilst the 1300 V85 raced ahead with 435 sales. The following year, the 1300 smashed every record set by any model since the A110 appeared,

with 694 orders. However, 1975 sounded the death knell for the 1600 SC/SI, as sales plummeted to 104 vehicles.

The catalogue for the 1976 motor show still featured the 1300 and the new 1600, known as the SX. The latter was powered by the Renault 16 TX's 1647 cc engine, which delivered 95 hp DIN. It boasted

a new dashboard, new wheel rims and a few new stylistic touches which, unfortunately, did nothing to boost sales. The A110's reign was fast coming to an end, with production finally ceasing in 1977. Despite the 1300 having achieved sales of 324 the previous year, it was no longer included in the catalogue and the 1600 SX was the only remaining model on sale.

One of the most mythical cars of its era bowed out at the end of July 1977. Curiously, the last A110 ever built was not blue - the iconic Alpine colour - but green. This was in accordance with the wishes of its owner, a worker at the Alpine plant in Dieppe.

1972 - 1973 : époque de transition

Pour 1972, le catalogue A 110, sous l'effet de l'arrêt de la Renault 8 Gordini en 1970, se trouve donc singulièrement réduit avec la disparition des 1300 G et 1300 S qui lui empruntaient son groupe moto-propulseur. Ne subsistent donc que les V 85 et 1600 S ainsi que la très spécifique 1600 S groupe 4. Malgré cette réduction de l'offre, la demande reste soutenue et l'Alpine Renault A 110 sera assemblée à 846 exemplaires, 387 pour la V 85 et 459 pour la 1600 S. En 1973, la gamme A 110 est reconduite sans grand changement. Toutefois en fin

de millésime, la 1600 S est épaulée par la 1600 SI et SC. Ces dernières adoptent le moteur 1605 cm³, la suspension arrière ainsi que les jantes

de l'A 310. L'arrière de l'habitacle est profondément remanié et la poupe est démontable. Pour répondre au durcissement des normes antipollution à

l'étranger, la SI reçoit l'injection Bosch D Jetronic, alors que la SC conserve ses carburateurs Weber double corps.



> A 110 Berlinette 1600 S – 1976

1974 - 1977 : fin de règne

Avec son cortège de mesures restrictives occasionnées par la crise pétrolière, la vente des véhicules sportifs en 1974 est en régression. L'A 110 1600 S disparaît du catalogue au profit des 1600 SC et SI qui trouvent 178 acquéreurs, alors que la 1300 V85 caracole en tête avec 435 ventes.

L'année suivante la 1300 bat tous les records jamais atteint par un modèle

depuis la sortie de l'A 110 puisque 694 commandes sont enregistrées. Par contre 1975 sonne le glas des 1600 SC/SI dont les ventes ont chuté à 104 véhicules.

Au catalogue du salon de l'automobile 1976 figurent toujours la 1300 et la nouvelle 1600 baptisée SX. Elle est propulsée par le moteur de la Renault 16 TX de 1647 cm³ qui développe

95 ch DIN. Elle bénéficie d'un nouveau tableau de bord, de nouvelles jantes et de quelques retouches stylistiques qui ne dopèrent malheureusement pas les ventes. La fin d'un règne se profile à l'horizon.

1977 est la dernière année de production de l'A 110. La 1300 ne figure plus au catalogue malgré ses 324 exemplaires vendus l'année précédente, et

la 1600 SX est la seule commercialisée. Fin juillet 1977, l'une des voitures les plus mythiques de son époque tire sa révérence. Curieusement la dernière A 110 construite n'est pas bleue, la couleur emblématique des Alpine, mais verte. C'est ainsi que l'a désirée son propriétaire, l'un des collaborateurs de l'usine Alpine de Dieppe.

05 THE RALLY QUEEN

The A110's career was punctuated with enhancements that turned it into a winning machine. Powered throughout its career by Renault's engines, a large number of mechanics experts devoted themselves to fine-tuning the four cylinders developed by Amédée Gordini and Bernard Dudot. Of this team of wizards, Marc Mignotet was unquestionably Alpine's "in-house" engine tuner. He began his career working on 4CVs and Renault's engines held no secrets for him. The A110's legendary camshafts played a role in its great victories.



> Rallye Ronde Cévenole – A 110 Berlinette – 1969

1962 - 1969: one victory after another

From the moment it first appeared, the A110 made a name for itself in racing, chalking up an impressive number of category wins. This was no accident. The catalogue of 4th October 1962 offered direct steering, a five-speed gearbox and other options specific to racing. The '62 season gave Alpine all of its class wins: the Rallye du Maine, the Coupe des Alpes (known as the Alpine Rally), the Critérium Alpin, the Tour de France Automobile, the Rallye du Cognac and the Course de Côte de Lure, to name just the main ones. The following year was marked by the first overall win by an A110. José Rosinski, the young manager of the racing department, teamed up with

Michèle Dubosc to win the Rallye des Lions. Just a year after its release, the A110 had staked its claim.

Model year 1964, fitted with the Renault 8 Major's 1100 cc engine, gave Alpine cars then unheard-of performance levels. The rallying victories stacked up and the A110s no longer fought for category victories but overall wins. At the Critérium des Cévennes, Mauro Bianchi finished second overall. A growing number of Alpines took part in rallies, laying the foundations for the brand's strong reputation. Model year 1966, which featured an engine reworked by Marc Mignotet, offered enhanced performance levels. In addition to

the 1300, the works drivers could also drive 1400 and 1500 cc versions. With these engines, the official and private blue cars scored a string of rallying victories: Neige et Glace (Ice and Snow), Lyon-Charbonnières, Côte Fleurie, Touquet, Anjou, Critérium des Cévennes. The impact on sales was not long in coming and 51 "1300s" were ordered, the majority for racing. The following year, 1967, saw the arrival of the 1600 engine and Gérard Larrousse's wins at the Critérium des Cévennes and the Mont Blanc Rally, this time with a 1440. The number of wins at the end of the year scored by the A110 was impressive and began to be felt abroad,

with the Spanish Rally Championship being won by Bernard Tramont at the wheel of an A110. The year of student protests was a time of unrivalled domination for Alpine cars. At the 1968 Critérium des Cévennes, the A110s driven by Vinatier (1470 cc), Orsini (1600 cc) and Consten took the first three places. This was followed by the Tour de Corse, the Czechoslovakia Rally, the Coupe des Alpes, the Ixelles 12 Hours and many more. The Berlinette allowed Jean-Claude Andruet to become French Rally Champion, whilst Bernard Tramont repeated his Spanish success. In 1969 it was Jean Vinatier's turn to take the crown.

05 LA REINE DES RALLYES

La carrière de l'A 110 est jalonnée d'évolutions qui en ont fait une machine à gagner. Propulsée tout au long de sa carrière par des moteurs Renault, un nombre important de professionnels de la mécanique se sont attachés à affûter les quatre cylindres élaborés par Amédée Gordini et Bernard Dudot. Parmi la meute de ces "sorciers", Marc Mignotet est incontestablement le préparateur "maison" d'Alpine. Il a débuté sur les 4 CV et les moteurs de la firme au losange n'ont plus de secrets pour lui. Ses légendaires arbre à cames contribueront aux grandes victoires des A 110.



> Jean De Alexandris - Michel Vial - Marcel Callewaert - Jean-François Piot
Jean-Pierre Nicolas - Jean-Luc Therier - Marc Mignotet

1962 - 1969 : de succès en succès

Dès son apparition l'A 110 s'illustre en compétition en remportant un nombre impressionnant de victoires de catégorie. Ce n'est pas un hasard, car le catalogue du 4 octobre 1962 propose déjà : direction directe, boîte cinq vitesses et autres options spécifiques à la course. La saison 62 apporte à Alpine son lot de victoires de classe : rallye du Maine, Coupe des Alpes, Critérium alpin, Tour de France Automobile, rallye du Cognac et course de côte de Lure, pour ne citer que les principales.

L'année suivante est marquée par la première victoire au classement général d'une A 110. José Rosinski, le jeune responsable du service compétition, associé à Michèle

Dubosc, remporte le Rallye des Lions. Tout juste un an après sa sortie, l'A 110 affiche ses prétentions.

Le Millésime 1964, équipé du 1100 cm³ de la Renault 8 Major, procure aux Alpine des performances jamais atteintes jusque là. Les victoires en rallyes s'enchaînent et les A 110 ne se battent plus pour la catégorie mais pour le scratch. Au Critérium des Cévennes, Mauro Bianchi termine deuxième au général. Un nombre croissant d'Alpine est engagé dans les épreuves routières qui assurent à la marque le début d'une solide notoriété.

Le millésime 1966 au moteur revisité par Marc Mignotet offre des niveaux

de performance accrus. Les pilotes d'usine disposent en plus du 1300, d'un 1440 et 1500 cm³. Ainsi motorisées, les voitures bleues officielles ou privées s'imposent aux rallyes Neige et Glace, Lyon-Charbonnières, Côte fleurie, Touquet, Anjou et au Critérium des Cévennes. Le résultat sur les ventes ne se fait pas attendre et 51 "1300" sont commandées, la plupart d'entre elles étant destinées à la compétition.

1967 voit l'arrivée du moteur 1600 et les victoires de Gérard Larrousse au Critérium des Cévennes et au Rallye du Mont Blanc mais cette fois avec un 1440. Le nombre de victoires acquis par les A 110 devient impressionnant et s'exporte.

Le Championnat d'Espagne des rallyes est remporté par Bernard Tramont sur A 110.

L'année de la contestation estudiantine est le théâtre d'une domination sans équivoque des Alpine. Au Critérium des Cévennes 1968, les A 110 de Vinatier (1470 cm³), Orsini (1600 cm³) et Consten prennent les trois premières places. S'en suivent, le Tour de Corse, le Rallye de Tchécoslovaquie, la Coupe des Alpes, les 12 Heures d'Ixelles et bien d'autres... Les Berlinettes permettent à Jean-Claude Andruet de devenir Champion de France des rallyes, alors qu'en Espagne Bernard Tramont récidive. En 1969, c'est autour de Jean Vinatier d'être couronné.

1970 - 1973: one victory after another

The new decade began with great fanfare in France and abroad. Some works cars were fitted with an 1800 engine, still developed from the 1600 used by the Renault 16 TS. The Acropolis Rally saw Alpines take part for the first time, coming first (Thérier) and second Vinatier) - not bad for a first attempt! The Normandy-based brand carried on racking up the victories, winning the Lorraine Rally (Andruet), the Côtes d'Armor Rally (Bourdon), the Ronde Cévenole (Andruet), the Geneva Rally (Andruet), the Polish Rally (Andruet), the Munich-Vienna-Budapest (Andruet), the Tour de Corse (Darniche), the Spanish Rally (Nicolas), the Bayonne Côte Basque (Darniche), the Autumn Rally (Auxemery), the Joan of Arc Rally (Nusbaumer) and the Andernach-Saint Amand Rally (Laurent). A haul of victories all the more impressive as it does not include the countless hill climbs and other regional rallies won by Alpines driven by private drivers, who were not as well-equipped as their "official" counterparts but were every bit as determined. The 1970 season thus ended on a very positive note, with Jean-Claude Andruet winning the two drivers' titles (French Championship



> Rallye de Monte-Carlo – A110 – 1970

and European championship), although Alpine missed out on the manufacturers' title to Porsche... In Bulgaria, Chubrikov won his own national championship driving a Bulgaralpine 1300 S.

The following year began with a fantastic A110 treble at the Monte Carlo Rally. This thundering start continued with a string of victories which culminated in the World Rally Championship for Manufacturers. The Acropolis Rally, the Rallye

Sanremo, the Austrian Alps Rally, the Portuguese Rally, the Spanish Rally, the Coupe des Alpes, the Marathon de la Route (10,646 km), the Rallye du Var and the Rallye Lyon-Charbonnières were the main events won by the A110. A number of the Berlinettes entered by the works team for some legs of the French Championship were prototypes (Group 5). They were much lighter, were fitted with a 1860 cc 165 hp engine and weighed around

600 kg. The end of the season saw Jean-Pierre Nicolas win the French Championship and Alpine its first World Title. Alpine's 1972 season produced sharply contrasting fortunes in national and international rallies. Internationally, Dieppe could only enter its 1600 version A110s, as the 1800 was still not certified as a Group 4 car. Meanwhile, in the French Championship, where Group 5s were admitted, the 1800 and 1860 were able to compete.

1970 - 1973 : en route vers la gloire

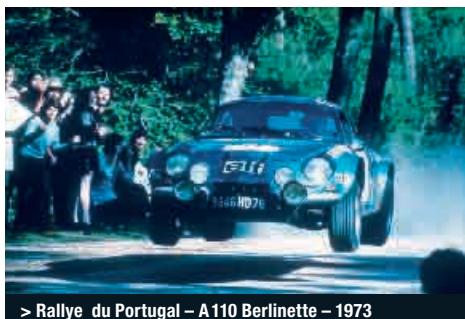
Cette nouvelle décennie démarre en fanfare, en France comme à l'étranger. Certaines voitures d'usine reçoivent un moteur 1800 toujours extrapolé du 1600 de la Renault 16 TS. Coup d'essai et coup de maître au rallye de l'Acropole où pour leur première participation les Alpine terminent première (Thérier) et deuxième (Vinatier). La marque normande continue d'engranger les victoires en s'octroyant également le rallye de Lorraine (Andruet), le rallye des Côtes d'Armor (Bourdon), la Ronde Cévenole (Andruet), le rallye de Genève (Andruet), le rallye de Pologne (Andruet), le Munich-Vienne-Budapest (Andruet), le Tour de Corse (Darniche), le rallye d'Espagne (Nicolas), le Bayonne Côte Basque (Darniche), le rallye d'Automne (Auxemery), le rallye Jeanne d'Arc (Nusbaumer) et le rallye Andernach-Saint-Amand (Laurent).

Une moisson de victoires d'autant plus impressionnante qu'elle ne comprend pas les innombrables courses de côte et autres épreuves régionales remportées par les Alpine aux mains de pilotes privés moins bien lotis que leurs homologues "officiels" mais tout aussi déterminés. Cette saison 1970 s'achève donc sur un bilan très positif qui voit Jean-Claude Andruet remporter les deux titres pilotes (championnat de France et championnat d'Europe), même si le titre constructeurs échappe à Alpine au profit de Porsche... En Bulgarie, Tchoubrikov remporte son championnat national sur une Bulgaralpine 1300 S.

L'année 1971 commence par un formidable triplé des A 110 au rallye Monte-Carlo. Ce début tonitruant se confirmera par plusieurs victoires qui

aboutiront au titre du Championnat International des Rallyes pour Marques. Rallye Acropole, San Remo, Rallye autrichien des Alpes, du Portugal, d'Espagne, Coupe des Alpes, Marathon de la Route (10 464 km), Rallye du Var, Lyon-Charbonnières sont les principales épreuves remportées par l'A 110. Plusieurs des Berlinettes alignées par l'usine lors de certaines manches du Championnat de France sont des prototypes (groupe 5). Très allégées, elles disposent d'un 1860 cm³ de 165 ch pour un poids d'environ 600 kg. La fin de saison voit Jean-Pierre Nicolas remporter le championnat de France et Alpine son premier titre international. La saison 1972 d'Alpine revêt deux visages bien différents selon qu'il s'agit d'épreuves nationales ou internationales. Pour ces dernières, Dieppe

ne peut aligner ses A 110 qu'en version 1600, car la 1800 n'est toujours pas homologuée en groupe 4. Alors qu'en championnat de France, où les groupes 5 sont admises, les 1800 et 1860 peuvent concourir. L'homologation de la Berlinette 1800 en groupe 4 est effective le 1^{er} juillet 1972, grâce à l'adoption pendant l'été (millésime 1973) de la mécanique 1605 cm³ de l'A 310 par la 1600 S. Dès lors le 1 798 cm³ préparé par Marc Mignot se trouve autorisé en groupe 4. La saison 1972 de rallye aura incontestablement été marquée par la victoire de Jean-Luc Thérier le 26 novembre au Critérium des Cévennes. Guère chanceux depuis le début de l'année dans les épreuves routières, le Normand est en réussite ce jour-là.



> Rallye du Portugal – A 110 Berlinette – 1973



> Rallye du Maroc – A 110 de Jean-Luc Thérier



> Rallye du Maroc – A 110 1600 de Hoepfner

05 THE RALLY QUEEN (NEXT)

The Berlinette 1800's approval as a Group 4 car took effect on 1st July 1972, thanks to the adoption by the 1600S during the summer (model year 1973) of the A310's 1605 cc mechanics. From that point on, the 1798 cc tuned by Marc Mignotet was certified as a Group 4 car.

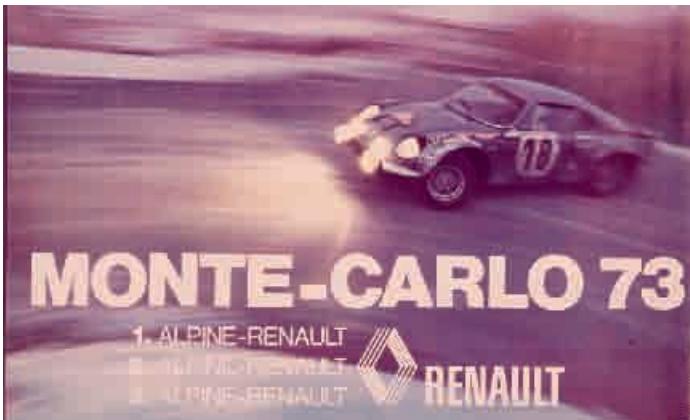
The big event of the 1972 rally season was unquestionably Jean-Luc Thérier's win on 26th November at the Critérium des Cévennes. Seemingly out of luck in rallies since the turn of the year, the man from Normandy was successful this time. Teaming up with Marcel Callewaert, he drove to victory at the wheel of a very special Group 5 Berlinette, whose four 1600 injection cylinders delivered no less than 200 hp thanks to the grafting of a turbocharger.

The 1973 season enjoyed the brightest possible start. With the inaugural World Rally Championship for Manufacturers, the rally season was clearly the focus of all the attention. The Alpine Renault Elf team officially entered nine of the 13 stages counting towards the Championship: Monte Carlo, Sweden, Portugal, Morocco, Acropolis, Austria, San Remo, RAC and Tour de Corse. Still powered by the 1796 cc, 165 horsepower Mignotet engine, coupled to a more reliable gearbox, the Berlinette began the season with practically unchanged mechanics. As usual, the season began with the Monte Carlo Rally. Taking place from 19th to 27th January 1973, this 42nd edition counted no fewer than 270 entrants. Competing against the Lancia Fulvia HF, Ford Escort RS and Fiat 124

Spyder Abarth, the Alpine fleet had five cars for Andersson/Todt, Thérier/Callewaert, Nicolas/Vial, Andruet/Biche and Darniche/Mahé, with three more for private (or semi-official) teams, comprised of Wolleck/Thimonier, Ballot Léna/Morénas and Piot/Marnat. However, the rally did not get off to the best of starts, with the best-performing A110 (Andruet) finishing the first special stage in a lowly 6th place. The hellish weather conditions also led to the disqualification of 140 competitors, who were then ineligible to start the Burzet stage! Happily, the Berlinettes managed to pick up the pace and, despite coming off the road a few times, finished the 'common leg' in the first three places in the provisional ranking, with Andruet in the lead followed by Andersson and Nicolas. The rest of

the event came down to a sparring match between Alpine's drivers. In the end, after a crazy last stage, Andruet won the rally ahead of Andersson and Nicolas, with Thérier and Piot finishing 5th and 6th behind Mikkola's Ford Escort. It was a real triumph for Alpine Renault who, with this first rally, had already set out their credentials as the team to beat in 1973! The rest of the season showed that Monte-Carlo was no fluke as the wins stacked up: the Rallies in Portugal, Morocco, the Acropolis and San Remo, the Tour de Corse, Ronde Cévenole, and so on.

The year ended with great fanfare. Alpine was crowned World Rally Champion and the A110 the rally queen.



05 LA REINE DES RALLYES (SUITE)

Associé à Marcel Callewaert, il s'impose au volant d'une Berlinette groupe 5 très spéciale dont le 4 cylindres 1600 à injection ne délivre pas moins de 200 ch, grâce à la greffe d'un turbocompresseur.

La saison 1973 s'annonce sous les meilleurs auspices. Avec l'instauration du nouveau Championnat du Monde pour marques, c'est bien sûr la saison de rallyes qui va être l'objet de toutes les attentions. L'équipe Alpine Renault Elf est officiellement inscrite dans neuf des treize épreuves comptant pour ledit championnat : Monte-Carlo, Suède, Portugal, Maroc, Acropole, Autriche, San Remo, RAC et Tour de Corse. Toujours propulsée par le moteur Mignotet 1 796 cm³ de 165 chevaux, accouplé à une boîte de vitesses fiabilisée, la Berlinette aborde la saison avec une mécanique pratiquement inchangée. Comme à l'accoutumée, la saison démarre par le rallye Monte-Carlo. Se déroulant du 19 au 27 janvier 1973, cette 42^e édition ne compte pas moins de 270 inscrits. Face aux Lancia Fulvia HF, Ford Escort RS et autres Fiat 124 Spyder Abarth, l'armada Alpine compte cinq voitures pour Andersson/Todt, Thérier/Callewaert, Nicolas/Vial, Andruet/Biche et Darniche/Mahé, avec trois autres en renfort confiées à des équipages

privés (ou semi-officiels...), Wolleck/Thimonier, Ballot Léna/Morénas et Piot/Marnat. L'épreuve ne débute pourtant pas sous les meilleurs auspices, la plus rapide des A 110 (Andruet) ne terminant la première épreuve spéciale qu'à la 6^e place. Puis des conditions météorologiques dantesques entraînent la mise hors course de 140 concurrents n'ayant pu prendre le départ de la spéciale du Burzet ! Heureusement, les Berlinettes vont se reprendre et en dépit de

plusieurs sorties de route, l'équipe achève le parcours commun aux trois premières places du classement provisoire : Andruet en tête, suivi d'Andersson et de Nicolas. La suite va se résumer à une formidable passe d'armes entre les pilotes Alpine. C'est finalement Andruet après une dernière spéciale "de folie" qui remporte l'épreuve devant Anderson et Nicolas, Thérier et Piot se classant 5^e et 6^e derrière la Ford Escort de Mikkola. Un véritable triomphe pour Alpine Renault qui, dès

cette première épreuve, s'annonce d'ores et déjà comme l'équipe à battre en 1973 ! La suite de la saison confirme le résultat du Monte-Carlo. Les succès s'enchaînent, Rallye du Portugal, du Maroc, de l'Acropole, de San Remo, Tour de Corse, Ronde Cévenole etc...

L'année se termine en fanfare. Alpine est sacré Champion du Monde des Rallyes et l'A 110 la reine des rallyes.



> Arrivée Rallye de Monte-Carlo – Victoire – 1971

1974 - 1978: retirement looms

The A110's retirement was on the cards after it was officially entered only for the French Rally Championship. Yet, a long list of drivers, including Jacques Henry and the young newcomer Michèle Mouton, continued to exploit the potential of A110, scoring a string of victories throughout the year that allowed Henry to take the national title ahead of Jean-Pierre Nicolas. Michèle Mouton, meanwhile, regularly competed against the men for group wins if not for overall wins, finishing second on the podium at the Critérium du Rouergue. At the wheel of her A110 1600 SC Gr 3, she took the ladies' title and came second in the Group 3 Championship behind Guy Chasseuil (Porsche 911). Like

in 1974, in order to keep a hand in the sport where it built its reputation, in 1975 Alpine entered A110s in a number of rallies that were the focus of feverish media attention. After being cancelled in 1974 owing to the energy crisis, in 1975 the Monte Carlo Rally returned to its role as the season curtain-raiser. For this 43rd edition, taking place from 17th to 26th January 1975, the Dieppe factory rolled out two A110s, for Ragnotti/Thimonier and Nicolas/Laverne. The cars were fitted with a 1860 cc Mignotet engine and had formerly been back-up cars at the 1974 Tour de Corse. Jacques Henry also took part, driving with Maurice Gelin at the wheel of an A110 B (wishbone rear suspension) equipped with a

1950 cc Mignotet engine. The reigning French champion of course benefited from official assistance, yet sadly this did nothing to make up for the bad luck suffered by the team as a whole.

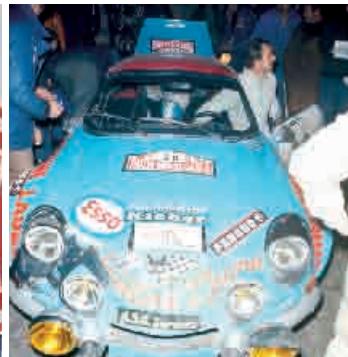
In preparation for the 1975 Tour de France Automobile, a rally it did not normally take part in, one last A110 was made. It was a one-off prototype whose special, one-piece rear panel afforded direct access to the mechanical assembly. However, the originality of the last of the A110s resided mainly in its engine, a 16-valve, 1800 cc, double-camshaft version developed by Bernard Dudot. Entered in the 1976 Ronde Limousine for Bruno Saby, until 1978 it took

part in various races and hill climbs. It pursued a successful career in Belgium before returning to France where, in the hands of Alain Serpaggi, it was among the front-runners in VHC* rallies.

The A110s enjoyed many more successful years in various disciplines, such as rallycross, in which it was driven by famous drivers including Jean-Pierre Beltoise and Bruno Saby.

Today, not all Berlinettes have retired. Some have been refurbished and take part in historic vehicle races.

* Historic Racing Vehicles.



> Rallye de Monte-Carlo Assistance en course – 1975

1974 - 1978 : l'heure de la retraite

La retraite de l'A 110 se profile à l'horizon puisqu'elle n'est officiellement engagée qu'au Championnat de France des rallyes. Une longue liste de pilotes, dont Jacques Henry ou Michèle Mouton, une jeune débutante, va continuer à exploiter le potentiel de l'A 110. Autant de victoires en cours d'année qui permettent à Jacques Henry de décrocher le titre national devant Jean-Pierre Nicolas. Quant à Michèle Mouton, elle vient désormais régulièrement disputer aux hommes la victoire de Groupe, quand ce n'est pas celle au classement général comme au Critérium du Rouergue où elle monte sur la 2^e marche du podium. Au volant de son A 110 1600 SC Gr 3, elle remporte le titre féminin et prend la 2^e place derrière Guy Chasseuil (Porsche 911) dans le championnat propre au groupe 3. Comme en 1974, pour ne pas se couper d'une discipline où elle a bâti sa réputation, Alpine aligne quelques A 110 en 1975 dans quelques épreuves au retentissement médiatique porteur. Après son annulation en 1974 du fait de la crise énergétique, le Rallye Monte-Carlo 1975 retrouve sa place en ouverture de la saison. Pour cette 43^e édition organisée du 17 au 26 janvier 1975, l'usine de

Dieppe engage deux A 110 pour Ragnotti/Thimonier et Nicolas/Laverne. Les deux A 110 sont équipées d'un 1860 cm³ Mignotet et sont d'anciens mulets du Tour de Corse de 74. On note aussi la présence de Jacques Henry, associé à Maurice Gelin, au volant d'une A 110 Bis (suspension arrière triangulée) à moteur 1950 cm³ Mignotet. Le champion de France en titre bénéficie bien sûr de l'assistance officielle, qui ne peut malheureusement rien faire contre la malchance de toute une équipe. En vue du Tour de France Automobile 1975, épreuve à laquelle

elle ne participe pas, une dernière A 110 est construite. Il s'agit d'un proto unique dont la poupe spécifique d'une seule pièce permet, lorsqu'elle est ouverte, d'accéder directement à l'ensemble mécanique. Mais l'originalité de cette ultime A 110 réside surtout dans la réalisation de son moteur. Il s'agit d'un 16 soupapes de 1800 cm³ double arbre à cames développé par Bernard Dudot. Engagée, en 1976 à la Ronde Limousine pour Bruno Saby, elle participe jusqu'en 1978 à différentes rondes et courses de côtes. Elle poursuivra sa carrière avec succès en Belgique avant de

revenir en France, où aux mains d'Alain Serpaggi, elle occupe les avants postes des rallyes VHC*. Les A 110 s'illustrent encore de nombreuses années dans différentes disciplines, comme en rallycross aux mains de pilotes de notoriété tels que Jean-Pierre Beltoise, Bruno Saby ...

Aujourd'hui toutes les Berlinettes n'ont pas pris leur retraite. Certaines d'entre-elles ont été reconditionnées et animent les courses de véhicules historiques.

* Véhicules Historiques de Compétition.



06 DRIVERS

Since its introduction in 1962, an unfathomable number of drivers have taken the wheel of an A 110 in competition. Present in every discipline - rallies, hill climbs, slaloms, rallycross, track racing - the A 110 has delighted and continues to delight several generations of professional and amateur drivers.

José Rosinski set the wheels in motion in 1963, bringing the A 110 its first overall win. This was followed by an avalanche of victories, won by Jean Vinatier, Gérard Larrousse, Jean-François Piot and, of course, the quartet known as the "four musketeers": Jean-Claude Andruet, Bernard Darniche, Jean-Pierre Nicolas and Jean-Luc Thérier. It was they who drove the A 110 to the world title in 1973.

A 110 CHAMPIONS

1967	Bernard Tramont, Spanish Rally Champion
1968	Jean-Claude Andruet, French Rally Champion, Bernard Tramont, Spanish Rally Champion
1969	Jean Vinatier, French Rally Champion
1970	Jean-Claude Andruet French and European Rally Champion, Iliya Chubrikov, Bulgarian Champion
1971	Jean-Pierre Nicolas, French Rally Champion
1972	Bernard Darniche and Jean-Claude Andruet, French Rally Champions
1974	Jacques Henry and Michèle Mouton, French Rally Champions
1975	Jacques Henry, French Rally Champion
1978	Bruno Saby, French Rallycross Champion
1979	Jean-Pierre Beltoise, French Rallycross Champion
1991 to 1996	Régis Lagarde, French Autocross Champion
1995	Jean-Charles Rédélé, French VHC Champion
1998	Régis Lagarde, French Autocross Champion
1999	Noam Lagarde, French Autocross Champion



> Jean Vinatier



> Bernard Darniche



> Michèle Mouton

06 LES PILOTES

Depuis sa présentation en 1962, un nombre incalculable de pilotes s'est engagé en compétition aux commandes d'A 110. Présentes dans toutes les disciplines, rallyes, courses de côtes, slaloms, rallycross, circuits, l'A 110 a fait et continue de faire le bonheur de plusieurs générations de pilotes professionnels et amateurs.

C'est José Rosinski qui ouvre le bal en 1963 en offrant à l'A 110, son premier succès au classement général. S'en suit une avalanche de victoires remportées par Jean Vinatier, Gérard Larrousse, Jean-François Piot et bien évidemment le quatuor surnommé "les mousquetaires" : Jean-Claude Andruet, Bernard Darniche, Jean-Pierre Nicolas et Jean-Luc Thérier. Ce sont ces derniers qui conduisent l'A 110 au titre suprême en 1973.

LES CHAMPIONS SUR A 110

1967	Bernard Tramont, Champion d'Espagne des rallyes
1968	Jean-Claude Andruet, Champion de France des rallyes Bernard Tramont, Champion d'Espagne des rallyes
1969	Jean Vinatier, Champion de France des rallyes
1970	Jean-Claude Andruet Champion de France et d'Europe des rallyes – Ilia Tchoubrikov Champion de Bulgarie
1971	Jean-Pierre Nicolas, Champion de France des rallyes
1972	Bernard Darniche et Jean-Claude Andruet, Champions de France
1974	Jacques Henry et Michèle Mouton, Champions de France des Rallyes
1975	Jacques Henry, Champion de France des Rallyes
1978	Bruno Saby, Champion de France de Rallycross
1979	Jean-Pierre Beltoise, Champion de France de Rallycross
1991 à 1996	Régis Lagarde, Champion de France d'Autocross
1995	Jean-Charles Rédélé, Champion de France VHC
1998	Régis Lagarde, Champion de France d'Autocross
1999	Noam Lagarde, Champion de France d'Autocross



> Jean-Claude Andruet



> Jean-Pierre Nicolas



> Bruno Saby

07 ALPINES ABROAD

Five countries sold Alpines in total. The first Alpines based on the 4CV were produced in Belgium. This first attempt at export ended with the arrival of the Berlinette A108 in 1960.

BRAZIL, 1962 - 1966

In 1961, Jean Rédélé signed a marketing agreement with Willys Overland do Brasil, which had already been producing Renault cars under licence since 1959. The agreement related mainly to the production of Berlinettes, which would be sold from 1962 under the name of Interlagos. The initial

production rate of four cars per day quickly doubled. A few Alpine Interlagos were on show at the Paris Motor Show in 1962, but these were in fact manufactured in Dieppe and rebadged for the event. To promote the Berlinettes, Bino Heins, Willys' Sports Director - who would later be tragically killed during the 1963

Le Mans 24 Hours race - put together a racing stable. A number of Brazilian drivers, such as Emerson Fittipaldi, made their name at the wheel of an Alpine. The Brazilian adventure came to an end in 1966 after four years of production.



L'ESPAGNE, 1963 - 1978

Spain holds the record for the longest production period of Alpines outside France. The cooperation with FASA (Fabricacion de Automoviles Sociedad Anonima) began in 1963. This Renault subsidiary, created in 1951 and based in Valladolid in north-western Spain, would go on to produce more than 1,500 Alpine cars. The cornerstone of this success lay in the skills of two men: Francisco Conde and Bernard Tramont. The former looked after production and

fought tooth and nail to oversee its development until 1978, when the A110 ceased manufacture. From 1977, he also adapted the Renault 5 Alpine's engine. The second was a French driver and two-time Spanish Rally Champion, in 1967 and 1968, in an A110 1300 from the Fasa-Renault racing stable. Spain was the last country to sell the A110, continuing until 1978. After 15 years' production, FASA ceased manufacturing the Berlinette.

07 LES ALPINE DE L'ÉTRANGER

Au total cinq pays ont commercialisé les Alpine. C'est en Belgique que les premières Alpine issues de la 4CV sont produites. Cette première tentative à l'export s'achèvera dès l'apparition de la Berlinette A 108 en 1960.

LE BRÉSIL, 1962 - 1966



En 1961, Jean Rédélé passe un contrat de commercialisation avec la société Willys Overland do Brasil qui fabrique déjà des Renault sous licence depuis 1959. L'accord, conclu avec Alpine, porte principalement sur la production de Berlinettes qui seront commercialisées à partir de 1962 sous le nom d'Interlagos. Construites dans un

premier temps au rythme de quatre par jour, elles passent rapidement à huit. Quelques Alpine Interlagos sont exposées au Salon de l'automobile de Paris en 1962 mais il s'agit, en fait, de voitures fabriquées à Dieppe rebadgées pour l'événement... Afin de promouvoir les Berlinettes, Bino Heins, le Directeur sportif de

Willys, disparu tragiquement lors des 24 Heures du Mans 1963, monte une écurie. De nombreux pilotes nationaux, tel Emersom Fittipaldi, s'illustreront aux commandes des Alpine. L'aventure brésilienne s'arrête en 1966, après quatre ans de production.

L'ESPAGNE, 1963 - 1978

L'Espagne est le pays qui détient le record de longévité de production des Alpine à l'étranger. La collaboration avec la FASA (Fabricacion de Automoviles Sociedad Anonima) débute en 1963. Cette filiale de Renault créée en 1951, implantée à Valladolid dans le nord ouest de l'Espagne, va construire plus de 1500 Alpine. La clef de voûte de cette réussite est principalement due à la compétence de deux hommes : Francisco Conde et Bernard Tramont. Le premier s'occupe

de la production et se battra corps et âme jusqu'en 1978, date d'arrêt de la production de l'A 110, pour la faire évoluer. Il y adapte d'ailleurs, à partir de 1977, le moteur de la Renault 5 Alpine. Le second, pilote français, est sacré deux fois Champion d'Espagne des rallyes en 1967 et 1968 sur les A 110 1300 de l'écurie Fasa-Renault. L'Espagne est le dernier pays à commercialiser l'A 110 jusqu'en 1978. Après 15 ans de production, la FASA stoppe la fabrication de la Berlinette.



> A 110 – Espagne – 1974

07 ALPINES ABROAD (NEXT)



> A 110 – Spain – 1973

MEXICO, 1964 - 1972

International expansion continued apace and Jean Rédélé unveiled a new production unit in Mexico in 1964.

The Mexican HGV manufacturer Diesel Nacional, seeking to move into the manufacture of sports cars, assembled several hundred Alpine cars of various model types. They were sold under the name “Dinalpin”

(a combination of two names: Diesel National ALPINE) and ceased production in 1972 after eight years.

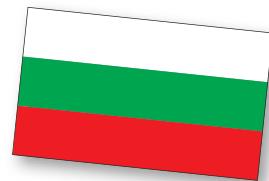


BULGARIA, 1967 - 1970

The Berlinette was the first sports car to be produced behind the Iron Curtain.

For three years, the “Bulgaralpinés” were assembled in the Plovdiv factory by the State-owned company Bulet.

It is estimated that some 200 cars were likely to have been built, though no official documents exist stating



the number of cars produced. In a twist of irony, in 1970 - the year in which production ceased - the Bulgarian Iliya Chubrikov won the national championship at the wheel of a Bulgaralpine 1300 S.

07 LES ALPINE DE L'ÉTRANGER (SUITE)



> A 110 – Mexique – 1973

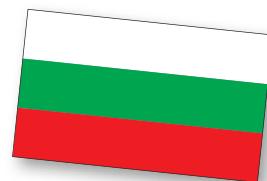
LE MEXIQUE, 1964 - 1972

Le développement à l'international se poursuit encore et Jean Rédélé inaugure une nouvelle unité de fabrication au Mexique en 1964. C'est le constructeur mexicain de poids lourds Diesel Nacional qui, souhaitant se lancer dans la construction d'une voiture de sport va assembler quelques centaines d'Alpine tous modèles confondus. Elles sont commercialisées sous

le nom de Dinalpin (contraction des deux noms : Diesel National ALPINE) et leur fabrication prend fin en 1972, après huit ans de production.



LA BULGARIE, 1967 - 1970



La Berlinette est la première voiture de sport à être produite derrière le rideau de fer.

Durant trois ans, les Bulgaralpine sont assemblées dans l'usine de Plovdiv par la société d'état Bulet. On estime qu'environ 200 exemplaires auraient pu être construits.

Aucun document officiel ne fait état du nombre de voitures produites. Ironie

du sort, c'est en 1970, date d'arrêt de la production, que le pilote bulgare Iliia Tchoubrikov remporte le championnat national sur une Bulgaralpine 1300 S.

08 CLUBS

The first Alpine club, known as “Alpine de France”, was created in the early 1970s.

Its short-lived activities rapidly gave way, in late 1976, to the “Association Sportive des Passionnés d’Alpine Renault” (sports association for

Renault Alpine enthusiasts, ASAPAR), whose drive and energy brought in a large number of A110 owners.

The early 1980s saw a few clubs pop up here and there, but the big rush took place in the middle of the

decade when a multitude of clubs appeared in France and elsewhere, the largest of which were the “Le Turbot” German Alpine club, which counted some 1,500 members, and the “Club des Amateurs d’anciennes Renault Ile de France” (the Ile de France old Renault lovers club),

which was joined by more than 400 Alpine owners.

Today, more than 150 clubs across the world organise a range of events, the most distant of them in Australia, Japan and the US.



08 LES CLUBS

Le premier club Alpine dénommé club Alpine de France est apparu au début des années soixante dix.

Son éphémère action fait rapidement place, fin 76, à l'Association Sportive des Passionnés d'Alpine Renault (ASAPAR) dont le dynamisme

regroupe un nombre important de propriétaires d'A110.

Le début des années 80 voit la création de quelques clubs, mais le grand rush se manifeste au milieu de la décennie, période durant laquelle une multitude de clubs se créent en France et à

l'étranger, les plus importants restant : le club Alpine allemand "Le Turbot" qui compta jusqu' à 1 500 membres, suivi par le Club des Amateurs d'anciennes Renault Ile-de-France (CAR) qui rassembla plus de 400 possesseurs d'Alpine.

De nos jours plus de 150 clubs disséminés dans le Monde entier organisent différentes manifestations, les plus éloignés œuvrant en Australie, au Japon et aux USA.



09 LES DIFFÉRENTES VERSIONS / THE VERSIONS

Année Year	Type	Type	Cylindrée constructeur Manuf. cyl.	Puissance CH DIN Power HP DIN	Provenance mécanique Mechanical origin
1963	956		956 cm ³	44	Renault 8
1964	70	1100 VA	1108 cm ³	58	Renault 8 Major
1965	100 1150	1100 VB 1100 VC	1108 cm ³ 1149 cm ³	77 93	Renault 8 Gordini 1100 Renault 8 Gordini 1100
1966	1300G	1300 VA	1255 cm ³	88	Renault 8 Gordini 1300
1967	1300S 1500	1300 VB 1500 VA	1296 cm ³ 1470 cm ³	102 75	Renault 8 Gordini 1300 Renault 16
1968	1600	1600 VA	1565 cm ³	92	Renault 16 TS
1969	1600S	1600 VB	1565 cm ³	122	Renault 16 TS
1970	V85	1300 VC	1289 cm ³	72	Renault 12
1973	1600 SC/SI	1600 VD	1605 cm ³	122	Renault 12 Gordini
1976	1600 SX VH	1600 VH	1647 cm ³	95	Renault 16 TX

10 LA PRODUCTION / THE PRODUCTION

1963 > 50

1964 > 94

1965 > 159

1966 > 203

1967 > 194

1968 > 246

1969 > 560

1970 > 933

1971 > 1 024

1972 > 846

1973 > 459

1974 > 613

1975 > 800

1976 > 578

1977 > 133



> Ligne de montage A110 – Dieppe – 1970

Les chiffres de production des quatre premières années sont à prendre avec réserve et regroupent l'ensemble la fabrication.
The production figures for the first four years should be viewed with caution and cover all vehicles produced.



(www.renault.com)