

# FRANZÖSISCHE AUTOS

1945–2000



ANDREAS GAUBATZ / STEFAN MÜLLER

**Motor  
buch  
Verlag**

# FRANZÖSISCHE AUTOS

1945–2000

---

ANDREAS GAUBATZ / STEFAN MÜLLER

**Motor  
buch  
Verlag**

Einbandgestaltung: Luis dos Santos und Sven Rauert unter Verwendung von Motiven aus den Hersteller-Archiven

Bildnachweis: Soweit nicht anders vermerkt, entstammen die Abbildungen aus den Archiven der Autoren, der Hersteller, des Nationaal Archief (Anefo = Algemeen Nederlandsch Fotobureau), dem Bildarchiv der ETH Zürich sowie der Daimler AG (S. 257).

Sämtliche abgebildeten Prospektseiten und Teile daraus, Magazinseiten, Inserate und darin aufscheinende Fotografien sind urheberrechtlich den jeweiligen Herstellern und Medien geschützt.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN: 978-3-613-04486-9

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 103743, 70032 Stuttgart  
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2024

Sie finden uns im Internet unter [www.motorbuch.de](http://www.motorbuch.de)

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektorat: Georg Otto, Joachim Kuch

Innengestaltung: WS – WerbeService Linke, Karlsruhe

Druck und Bindung: Graspö CZ, 76302 Zlín

Printed in Czech Republic

# Inhalt

Vorwort Andreas Gaubatz.....	6
Vorwort Stefan Müller.....	7

## A

Ateliers de Carrosserie Bécon (ACB).....	8
Automobiles Arié / Société Ad-Hoc.....	8
ADDAX.....	9
Aerocarene.....	9
Aixam.....	10
Alamagny.....	11
Automobiles Ardex.....	11

## Alpine 12

Automobiles Arista.....	24
Arola SARL.....	24
A.T.L.A.....	26
Atlas.....	26
Autobleu.....	26
Auverland.....	27
Avolette.....	28

## B

Baboulin.....	29
Baja.....	29
Beaudet.....	30
Bellier (Bel Motors).....	30
Bernardet.....	31
Boitel.....	32
Brissonneau et Lotz.....	33
Brissonnet.....	33
BSH.....	34
Buffalo.....	35

## Bugatti 36

## C

Société Callista.....	41
Cedre.....	41
Carrosserie Chappe Frères et Gessalin.....	42
CGE (Alcatel).....	43
Chatenet.....	44
Chausson (Société des Usines Chausson).....	44
Chenard & Walcker.....	46
Cicostar.....	48
<b>Citroën 49</b>	
Automobiles Claveau.....	94
Cornely SA.....	95
Coste Engineering.....	95
Cournil.....	95

## D

Dagonet.....	97
Dallas.....	99
Dangel.....	100
DB (Deutsch & Bonnet).....	101
DD.....	102
Automobiles De Clercq.....	102
De Pontac.....	102
Decolon.....	103
Défi Création et Construction Automobile.....	103
De la Chapelle.....	104
Delahaye.....	107
Delaunay-Belleville.....	108
Delsaux.....	109
Automobiles Deshais.....	109
Dolo (Établissements Brun, Dolo et Galtier).....	110
De Léotard.....	110
DS Malterre.....	111
Établissements Duport.....	111

## E

E3D.....	112
Automobiles Erad.....	113
Electro-Renard.....	113

## F

Facel.....	114
Faure.....	116
Flipper SARL.....	117
Ford.....	118
Fournier et Marcadier.....	120
Fredcar.....	121

## G

Galy.....	122
Gateau.....	122
Georges Irat.....	123
GMT.....	124
Gordini.....	124
Grégoire.....	126
Grunberg.....	127

## H

Helem/R.J.Racing S.A.....	128
Hobbycar.....	128
Hommell.....	129
Hotchkiss.....	129
Hotchkiss-Grégoire.....	131
Hrubon/Schmitt/Charlatte.....	132

## I

Inter Autoscooter.....	133
------------------------	-----

## J

Jidé.....	134
Jean Lelievre – JL.....	135
Julien.....	135

## K

Kikos.....	136
Kover.....	136
KVS.....	137

## L

La Licorne.....	137
Lambert.....	138
Le Piaf.....	139
Ligier.....	139
Lohr.....	140

## M

Établissements Manom.....	141
Marathon.....	141
Marcadier (Fournier et Marcadier).....	142
Marden.....	143
Marland / BSH.....	143
Marsonetto.....	144
Martin Automobiles.....	144
Martin Spéciale.....	146
Mathis.....	146
Matra.....	148
MD / Dubois.....	152
Meyrignac.....	152
Mini-Comtesse / Acoma.....	152
Mini-Cat.....	153
Mochet.....	154
Monica (Compagnie Française de Matériel Ferroviaire - C.F.M.F.).....	155
Motobécane.....	156
MVS / Venturi.....	156

## N

New Map.....	160
Ninon.....	161
Noval.....	162

## O

O.T.I.....162

## P

P. Vallée.....162

Pachiaudi.....163

**Panhard & Levassor.....164**

**Peugeot.....168**

PGO.....210

Poinard.....210

Podvin.....210

Poirier.....210

Poncin.....211

Polycarters.....211

Puma.....212

## R

Rafale.....213

REAC.....213

Renault.....214

René Bonnet.....260

Reyonnah.....262

Rosengart.....263

Rousseau.....264

Roussey.....264

Rovin.....264

## S

Saga.....266

Salmson.....266

SARAP.....268

SAVEL.....268

SECMA.....269

SERA.....269

**Simca.....270**

SOCEMA.....289

Sofravel.....290

SOVAM.....291

Sovra.....293

Suncar.....294

Symetric-Arbel.....295

## T

**Talbot.....296**

Teilhol.....304

Tilbury/SMS.....308

Tomcar.....310

## U

U.M.A.P.....310

## V

V2N / Union Industrielles.....311

Vaucelle.....311

Vautrin.....311

V.E.L.....311

Vélam.....312

Veloto.....313

Vespa / A.C.M.A.....314

Vitrex Riboud.....316

Voisin.....316

Voiture Electronique.....317

VP (Vernet et Pairard).....317

## W

Wimille.....318

Nachwort.....319



**EINFACH SCANNEN - so gelangt man zu den technischen Daten der Fahrzeuge in diesem Buch!**

# Vorwort

von Andreas Gaubatz

Kaum ein Volk war so verrückt nach dem Automobil wie die Franzosen. Vielleicht gab es in Frankreich nicht die meisten Hersteller. Aber es existierten viele davon. Und viele innovative Erfindungen wurden in Frankreich entwickelt. Wie der Turbolader, die Innenbackentrommelbremse oder die schwimmende Motorlagerung. Und nicht zuletzt fanden die ersten Autorennen in Frankreich statt. Das Allererste überhaupt 1894 von Paris nach Rouen. Ebenso, und da sind sich viele Historiker einig, feierte der Vorläufer des heutigen Formel-1-Zirkuses bei der Grande Nation sein Debüt: Der Grand Prix von Frankreich 1906. Erster Sieger: Ein französischer Fahrer mit einem französischen Wagen. Das kongeniale Fahrer/Mechaniker-Duo Szisz/Marteau auf Renault.

Der Zweite Weltkrieg hinterließ seine Spuren. Auch bei den Automobilproduzenten. Einige schafften den Neuanfang nicht, andere konnten sich hingegen neu positionieren und verstanden die Zeichen der Zeit richtig zu deuten. In den 1950ern hatte man das Furchtbare weitgehend hinter sich gelassen. Und viele Staaten, auch Frankreich, erlebten ihr eigenes Wirtschaftswunder. Nicht ganz so ausgeprägt wie in der noch jungen Bundesrepublik. Neue

Produzenten traten auf den Plan, einige gibt es bis heute, andere konnten sich am Markt nicht behaupten.

Die Geschichte des französischen Automobilbaus zwischen 1945 und dem Jahr 2000 ist nicht nur hochinteressant, sie ist auch gespickt mit Dramen und Erfolgen, Niederlagen und Champagnerduschen. Die Autobauer links des Rheins brachten wahre Legenden auf die Straßen dieser Welt. Kultfahrzeuge wie die DS von Citroën, Renaults R4 oder Panhards Dyna Z. Und Revoluzzer wie den Simca 1100, den Begründer der Golf-Klasse, oder den Renault 16. Und Skurriles wie den Citroën Ami 6. Sportwagen, die den Namen Bugatti, Alpine oder René Bonnet tragen, lassen noch heute die Augen der Fans leuchten.

Gehen wir also gemeinsam auf eine Zeitreise. Begleiten Sie uns zurück ins Jahr 1945. Und gehen Sie mit uns den Weg durch Frankreichs Autowelt bis zum Jahr 2000. Wir freuen uns darauf.

Herbst 2021

*Andreas Gaubatz*



Ein Meisterwerk französischer Automobilkunst: Der Citroën Ami 6 ist skurril und schräg im wahrsten Sinne.

# Vorwort

von Stefan Müller

Denkt man an Frankreich, so kommen einem ad hoc herrliche Landschaften, prächtige Städte und eine Menge Genuss in den Sinn. Wer nur einmal an der Loire saß, mit Blick auf eines der zahlreichen Schlösser und einen zauberhaften Park, der vergisst diese Eindrücke nicht mehr. Ebenso ergeht es demjenigen, der einmal in einem Pariser Straßencafé das Flair dieser Stadt an sich vorbeiziehen ließ. Bei Baguette, Käse und Wein im Perigord lässt es sich wunderbar leben. Dieses Land hat das gewisse Etwas, das man nicht beschreiben kann.

Gleiches gilt für seine Autos. Wer könnte die Eindrücke vergessen, die er als Kind bei einer Fahrt in einem Renault 4 oder 16 sammelte? Komfort, Klang, Flair, alles typisch französisch und deswegen unbeschreiblich. Natürlich lässt sich das auch auf all die Peugeot's, Simcas, Citroëns etc. übertragen, die jemals vom Band gerollt sind. Selbst in der kargsten Basisausstattung transportieren sie die Botschaften von Laissez-Faire und Savoir-vivre.

Das gehört zur Tradition des französischen Automobilbaus. Ebenso gehört es für viele Hersteller dazu, beim Bau ihrer Fahrzeuge ein wenig um die Ecke zu denken, oder vielmehr sehr weit voraus. Wer

hat nicht 1955 staunend vor einer Citroën DS gestanden und sie für ein UFO aus einer fernen Zukunft gehalten? Zu Recht natürlich, sie war ihrer Zeit Jahrzehnte voraus. Dass sie dabei von ihrem Besitzer wegen trickreicher Details mitunter eine gehörige Portion Mitdenken verlangte, ist heute längst vergessen. Heute hat die DS ebenso Kultstatus wie ihre kleine Schwester 2 CV.

Das sind alles bekannte Beispiele für französische Nachkriegsklassiker. Aber Frankreichs Automobilwelt der vergangenen Jahrzehnte bestand längst nicht nur aus Citroën, Renault und Co. Analog zur deutschen Automobilszene der Nachkriegszeit tummeln sich auch in Frankreich unzählige Klein- und Kleinhersteller, die auf den vermeintlich lukrativen Zug der Automobilproduktion aufspringen wollten. Auch oder gerade diesen vergessenen Herstellern möchten wir etliche Zeilen dieses Buches widmen. Wir hatten viel Freude daran, und die wünschen wir Ihnen auch.

A bientôt!

*Stefan Müller*



**Das Simca 1000 Coupé ist ein Beweis dafür, wie elegant französische Autobauer einfache Technik einkleiden konnten.**

## Ateliers de Carrosserie Bécon (ACB)

1934 gründete Maurice Broual das Unternehmen Ateliers de Carrosserie de Bécon, das seinen Sitz in Courbevoie hatte, nordwestlich von Paris. In der Rue Louis Ullach Nummer 7 begann zunächst die Produktion von Karosserien. Ein ganz besonderes Fahrzeug gelang Broual mit einem Rennwagen, der auf einem Amilcar Pégase basierte und über einen Peugeot-Motor vom Typ TH4 mit 1991 cm<sup>3</sup> verfügte. Das Triebwerk bekam natürlich ein paar spezielle Gimmicks, wie einen Querstrom-Zylinderkopf mit zwei Doppelvergasern und die Rennversion eines Darl'Mat spendierte Kipphebel samt zugehöriger Wellen. Aber auch Fahrgestellen von Citroën, Georges Irat und Peugeot verpasste Broual seine eigenen Aufbau-Entwürfe. 1948 entstand noch ein Cabriolet, dann verliert sich die Spur des Unternehmens. Erst 1955 tauchte der Name Broual wieder auf. In jenem Jahr eröffnete Monsieur Broual ein Museum im Südwesten des Landes, genauer in Briare, in dem er seine Sammlung von Oldtimern ausstellte.

Von 1982 bis 1991 fertigte Broual unter demselben Kürzel, ausgeschrieben aber »Ateliers de Carrosserie de Broual«, rund ein Dutzend Repliken berühmter Klassiker. Diese Nachbauten hatten anfänglich den Delage D6 und den Delahaye 135 zum Vorbild. 1983 widmete man sich in Briare auch den Talbot-Modellen T110, T120 und T150. Bei den Motoren setzte Broual auf bewährte Großserientechnik und verbaute Maschinen aus Peugeot 505, Talbot Tagora sowie Renault 18 und 20. 1991 verstarb Maurice Broual, Unternehmen und Museum wurden geschlossen. 2018 gelangte ein großer Teil der Broual-Sammlung, insgesamt 47 Fahrzeuge, zur Versteigerung. Das Foto zeigt ein Broual-Replika-Vorbild, den Talbot-Lago T 120 aus den Jahren 1935-1939. Zur damaligen Zeit ein absolutes Sinnbild für Sportlichkeit und puren Luxus, Grund genug also für Broual, diese Vorlage aufzugreifen.



## Automobiles Arié / Société Ad-Hoc

1982 gründete Jean-Claude Arié das Unternehmen Automobiles Arié, das in Annecy-le-Vieux seine Heimstatt fand. Unter dem Markennamen Arié stellte die Firma ein Kleinstmobil her, welches auf den Namen Hopi getauft wurde. Den Antrieb des Hopi übernahm ein 125 cm<sup>3</sup>-Motor des deutschen Herstellers Fichtel & Sachs. Das reichte für das nur 2,32 Meter kurze und im Höchstfall 240 Kilogramm leichte Wägelchen vollkommen aus. Arié gab die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges, das neu 29.800 Franc kostete, mit 75 Stundenkilometern an.

Jean-Claude Arié, der zuvor bei Suncar SARL beschäftigt war, beendete die Produktion 1985. Noch im gleichen Jahr eröffnete Arié die Société Ad-Hoc, ebenfalls in Annecy-le-Vieux. Nicht nur der Produktionsort blieb gleich, auch das Produkt war das Gleiche. Der offene Hopi wurde nun lediglich als Ad-Hoc Hopi vermarktet. Neben dem bislang bei Arié verwendeten 125er-Benziner von Fichtel & Sachs kam dann noch ein Diesel zum Einsatz. Allerdings fand auch die Société Ad-Hoc kurze Zeit später ein Ende, 1986 schlossen sich die Werkstore für immer.



**29.800 Francs kostete das Hopi – ein 2 CV war 1984 für etwa 24.000 Francs zu haben.**

**Bei der Motorenkonstruktion des Talbot T 120 hatte Walter Becchia großen Anteil – er entwarf später das Triebwerk des Citroen 2 CV.**

## ADDAX

1975 startete SECAM («Société Anonyme d'Études et de Construction Automobiles et Motocycles») mit der Produktion von Klein-  
stmobilen, die unter dem Markennamen ADDAX vertrieben wurden. Charakteristisch für SECAM-Automobile war die Bauart: Unter dem ADDAX-Label entstanden ausschließlich Dreiräder, deren Einzelrad vorne platziert war. Ab 1977 bot SECAM zusätzlich das Modell »Charly« des italienischen Automobilproduzenten Autozodiaco an. Das Fahrzeug wurde von einem 47 cm<sup>3</sup> großen Zweitakt-Einzylinder angetrieben, der 2,6 PS leistete und für 45 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit sorgte. In einer »sportlichen« Variante mobilisierte das Kleinstmobil sogar 4,3 PS. Der Kunde hatte die Wahl. Für das nur 1,83 Meter kurze Fahrzeug standen fünf verschiedene Farbtöne zur Option, die Polyester-Karosserie konnte mit einem normalen Verdeck bestellt werden. Es ließ sich aber auch die Ausführung »Bord de mer« ordern, die ein eigenwilliges Baldachin-Dach spazieren fuhr. 1975 musste der Kunde für den Standard-ADDAX 6110 französische Franc berappen, der »Bord de mer« schlug mit 7587 Franc zu Buche und für der Sportflitzer wurden 8043 Franc fällig. Stückzahlen sind nicht eindeutig belegt, lediglich für das Jahr 1977 sind rund 2400 Einheiten bestätigt.

Dem Italo-Import »Charly« blieb ein größerer Erfolg in Frankreich versagt, kostete er doch rund 12.000 Franc – ein stattlicher Preisunterschied. 1978 endete das Dasein der Firma SECAM, Vitrex Industrie übernahm das Ruder. Der ADDAX wurde zwar weiterge-

baut, doch auch bei Vitrex gingen 1980 die Lichter aus. Heute gibt es wieder einen ADDAX, der hat jedoch mit der französischen Automarke nichts gemein. Es handelt sich um einen belgischen Hersteller, der Elektro-Nutzfahrzeuge produziert.



Mit einem 50 cm<sup>3</sup>-Zweitakter von Minarelli sollte der Charly Golf die Straßen Frankreichs erobern. Es blieb beim Versuch.

## Aerocarene

Über diesen Automobilhersteller ist leider wenig bekannt. Sicher ist, dass Christian Desbenoit, zusammen mit einem Ingenieur namens Bodu, im Jahr 1947 eine Automobilfirma gründete. Den Sitz fand die Firma in Courbevoie, nordwestlich von Paris. Allerdings schloss das Unternehmen schon 1948 wieder seine Pforten.

Innerhalb dieser kurzen Zeitspanne reichte es gerade einmal für ein Modell, den dreirädrigen Aérocarène 700. Das einzelne Rad befand sich im Heck, wo auch der Motor saß. Der 684 cm<sup>3</sup> große Zweitakt-Zweizylinder leistete 23 PS, die das Coupé auf 120 Stundenkilometer beschleunigten. Der besondere Gag am Aérocarène 700: Er hatte keine Türen. Vielmehr wurde der vordere Fahrzeugteil nach vorne geschoben, um so den Einstieg zu ermöglichen. Bei 3,43 Metern wog der Wagen gerade mal 280 Kilogramm.



135 km/h und 3 bis 4 Liter Verbrauch, so sollte es beim Aerocarene werden, doch die Zeit war noch nicht reif dafür.

## Aixam

Dass man mit relativ wenigen Mitarbeitern und der Herstellung von Kleinstmobilen durchaus Erfolg haben kann, das zeigt eindrucksvoll die Marke Aixam. 1983 wurde das Unternehmen gegründet und übernahm noch im gleichen Jahr den Mitbewerber Arola. Damit konnte man auf dessen Know-how und eine kleine Modellpalette zurückgreifen. So schaffte es Aixam, noch vor Ligier und Microcar, zu Frankreichs Marktführer in



### MEGA 4x4 Kein gewöhnliches Auto.

Dank der Einzelradaufhängung mit dem langen Federungsweg, der erhöhten Bodenfreiheit, der 14-Zoll-Bereifung und dem geringen Gewicht schafft der MEGA 4x4 steile Wege und glattes Terrain mit Leichtigkeit.

Auf der Strasse behält er seine gute Bodenhaltung bei und bietet erstklassigen Komfort. Mit einfachem Druck auf die hydraulische Steuerung am Armaturenbrett wird der Antrieb der Hinterräder eingeklinkt. Das Fahrzeug ist ein 100% französisches Fabrikat. MEGA verwendet mechanische Teile der PEUGEOT-CITROËN-GRUPPE. Der Name bürgt für Zuverlässigkeit, Leistung und Sparsamkeit.



CABRIOLET

Alu-Felgen und Polster in weiss als Sonderzubehör.



CLUB / RANCH

Polster in weiss als Sonderzubehör.

Keine Korrosion dank dem Chassis aus galvanisiertem Stahl und der Kunststoffkarosserie.

Erhältlich in den Versionen Benzin-Einspritzmotor mit 1360 ccm und 55 kw (75 PS). Für das Cabrio gibt es ihn auch mit 1527 ccm und 42 kw (58 PS) Dieselmotor für sparsamen Verbrauch.



FOURGON

Alu-Felgen als Sonderzubehör.



FOURGON

Der MEGA 4x4 ist in verschiedenen Modellen und Karosserieförmungen erhältlich:

- 4-plätziges Limousine
- 2-plätziges Nutzfahrzeug
- Cabriolet mit Benzin- oder Dieselmotor

Gute Bodenhaltung auf jedem Terrain und bei jedem Wetter.



Mit 475 cm<sup>3</sup> war der Aixam A 550 schon beinahe ein Spurter. Für Stadtverhältnisse in jedem Fall ideal.



Man musste etwas Geduld mitbringen beim Fahren mit dem Aixam A 400, der aus 0,4 Litern Hubraum fünf Pferde holte.

Sachen Leichtkraftwagen zu werden. In manchen Ländern können diese Fahrzeuge, gerne auch als »Elefantenrollschuh« belächelt, ohne Pkw-Führerschein bewegt werden. Mitunter ist jedoch ein Mopedführerschein vorgeschrieben. Zu belächeln gibt's da jedoch nichts, der Markt der Leichtkraftwagen wächst zusehends, vor allem im urbanen Umfeld. Aixam kann aber auch anders: Seit 1992 produziert man Fahrzeuge unter dem Markennamen »Mega«, beispielsweise den riesigen Off-Road-Sportwagen Mega Track mit Mercedes V12-Motor oder den Monte Carlo, ebenfalls mit dem schwäbischen Zwölfzylinder ausgestattet. Darüber hinaus bot man auf Citroën-Basis die Modelle Club und Ranch mit Benzin- und Diesel-Motoren an, die zwischen 50 und 75 PS leisteten. Mittlerweile offeriert Aixam nur noch ein elektrisches Kleinstfahrzeug, den Mega eScouty.



Fünf oder sechs Exemplare wurden vom Mega Track mit 6,0-Liter-V12 aus dem Mercedes S 600 gebaut.

## Alamagny

Ein richtiger Automobilproduzent war Alamagny nicht. Und dennoch muss der Name hier Erwähnung finden. Denn Marcel Alamagny, der bei Renault beschäftigt war, begann 1946 mit der Entwicklung eines Automobils, das dort anschloss, wo Gabriel Voisin 1934 aufhörte. Er brachte das skurrile Fahrzeug immerhin bis ins Prototypen-Stadium. Man konnte das Auto in den Jahren 1947 und 1948 auf diversen Messen bestaunen. Der Alamagny-Wagen hatte vorne und hinten je ein lenkbares Rad und in der Fahrzeugmitte zwei Räder. Dort war auch der Motor des Simca 5 platziert, der aus 569 cm<sup>3</sup> 13 PS schöpfte. Wegen der Position des Antriebs musste die

Rückbank entgegen der Fahrtrichtung eingebaut werden, sodass sich die Passagiere Rücken an Rücken positionieren mussten. Heck und Front ließen sich aufklappen, um einsteigen zu können. Das 3,42 Meter kurze Automobil erreichte durch die Lenkfähigkeit des vorderen und hinteren Rades einen sensationellen Wendekreis von nur 4,25 Metern. Mit vier Personen besetzt schaffte der Janus-Vorläufer stolze 85 km/h Höchstgeschwindigkeit.

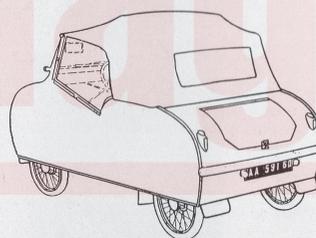
Zur Serienfertigung kam es nicht, Alamagny war wohl seiner Zeit zu weit voraus. Allerdings wurde der Prototyp sicher verwahrt. Von keinem Geringeren als Amédée Gordini, Formel-1-Rennstall-Besitzer und Sportwagen-Produzent.

## Automobiles Ardex

1934 gründete Marcel Tamine in Nanterre die Firma Automobiles Ardex. Die Fahrzeugproduktion startete mit einem dreirädrigen Vehikel, der ganz nach dem Vorbild der britischen Morgan-Three-wheeler entworfen wurde. Als Antrieb diente ein 500 cm<sup>3</sup> großer V2-Motor. 1937 präsentierte Ardex einen vierrädrigen Wagen, der mit einem unschlagbaren Preis von 5500 Franc das günstigste Kraftfahrzeug seiner Zeit in Frankreich war. Zum Vergleich: Für einen Simca 5, bis dahin eines der preiswertesten Autos, musste der Käufer immerhin noch 10.900 Franc auf den Tisch des Händlers blättern.

Doch bevor Automobiles Ardex richtige Erfolge feiern konnte, machte der zweite Weltkrieg den Plänen einen Strich durch die Rechnung. Tamine war klar, dass es mit Fahrzeugproduktion vorbei war. Nicht nur, weil Benzin rationiert war, sondern vor allem wegen des Rohstoffmagels. So begann Ardex mit der Entwicklung von Elektroautos und erhielt sogar einen größeren Auftrag zum Bau von Fahrzeugen von der Société de l'accumulateur Fulmen, die ebenfalls in Nanterre eine Niederlassung unterhielt. Doch die Nationalsozialisten, längst der neue Herr im Hause, untersagten auch die Produktion von Elektrofahrzeugen. Ardex musste eine Zwangspause einlegen.

Nach dem Krieg dauerte es sieben Jahre, bis die kleine Firma wieder die Produktion aufnehmen konnte. Das Konzept des neuen Ardex-Modells wäre einige Jahre zuvor ein sicherer Volltreffer gewesen. Aber 1952, in einer Zeit, in der man damit begann, sich von den »Not-Mobilen« zu verabschieden, um bessere und größere Autos zu kaufen, erwies sich Tamines Kleinstmobil als nicht wettbewerbsfähig. Mit Motoren einer Größe von 50 cm<sup>3</sup> (Fichtel & Sachs), 100 cm<sup>3</sup> und 125 cm<sup>3</sup> (Société Anonyme BriBan) war das Wägelchen deutlich untermotorisiert. Deshalb endete 1955 die Fertigung.



### VOITURETTE "ARDEX"

#### TYPE H - 4 ROUES

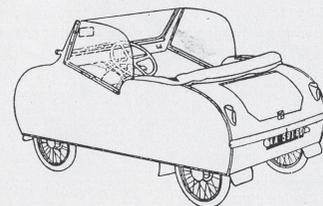
Moteur Vap ABG. - 2 temps. - 50 cmc. Refroidi par turbine. - 1,8 CV au banc. 2,5 l. aux 100. - 35 kmh. - Embrayage automatique. - Changement de vitesse automatique. - Se conduit avec 2 pédales seulement : 1 accélérateur et 1 frein. - Le pilotage est immédiatement à la portée de tous. - Sans auto-école. - Sans permis de conduire. - Sans vignette. - Sans permis oral. - Sans impôts. - Carrosserie luxe gainée de simili-cuir. - 1-2 places. - Poids à vide : 85 kg. - Transporte 125 kg dans

les régions les plus accidentées. - Longueur : 2 m 18. - Largeur : 0 m 98. Freins sur les 4 roues. - Large porte. Capote. - Ecrans de côtés. - Eclairage électrique. - Prête à prendre la route en conformité avec les derniers arrêtés du Code. - Garantie de fabrication : 6 mois.

PRIX, complète : **218 000**  
Démonstration les Samedi et Lundi.

**ARDEX**

9, rue Paul-Morin - NANTERRE (Seine)  
R.M. Seine 68 624 (près de la gare)



**Die Ardex Voiturette trug Vinyl auf Holz und wurde von 1,8-Zweitakt-PS angetrieben. Damals galt: Hauptsache Auto!**

# Alpine

Alpine. Welch ein Name. Nicht nur französische Sportwagenfans bekommen beim Nennen des französischen Herstellers Herzrasen. 1955 startete in Dieppe an der Atlantikküste diese einzigartige Unternehmensgeschichte: Jean Rédélé, Sohn des Renault-Händlers Emile Rédélé, gründete Alpine. Eigentlich hatte der Junior nicht vor in den väterlichen Betrieb einzusteigen, er strebte eine höhere Laufbahn in Industrie und Handel an. Und das, obwohl er ein großer Anhänger des Motorsports war und seit 1951 schon einige Rennen bestritten hatte. Doch Vater Emile verstand es, den Sprössling auf den rechten Weg zu führen. So bauten sie die im Krieg stark in Mitleidenschaft gezogene Renault-Vertretung wieder auf, 1946 übernahm der Sohn dann die Geschäfte. Mit seinen 24 Lenzen war er damit der jüngste Renault-Händler Frankreichs.

Neben seiner Tätigkeit als Autohändler und Rennfahrer begann Rédélé einen eigenen Sportwagen zu entwickeln. 1952 präsentierte er drei Prototypen, die er mit Hilfe seines Schwiegervaters Jean Escoffier, einem Pariser Werkstattbetreiber, auf die Räder stellte. Kein Geringerer als Giovanni Michelotti zeichnete die Karosserien, die bei Allemano in Turin gefertigt wurden. Einen dieser Prototypen stellt Rédélé 1954 auf der New York Motorshow aus. Pläne, dieses Auto als »The Marquis« in den USA herzustellen und zu vermarkten, scheiterten.

Doch zurück ins Frankreich der 1950er-Jahre. Die Prototypen, die auf den Namen »Renault 4CV Rédélé Spezial« hörten, waren so vielversprechend, dass der junge Geschäftsführer an die Entwicklung des ersten Serienmodells gehen konnte. Das erschien 1955 als Alpine A106.

Dabei war die Zahl 106 eine Hommage an die Basis des kleinen Rallyewagens, den Renault 4CV, werksinternes Projekt-Kürzel: R **1060**. Das Besondere war die Karosserie, die bei Chappe et Gessalin aus GFK gefertigt wurde – damals eine sehr fortschrittliche Werkstoffwahl. 1958 gesellte sich die A108 dazu, ebenfalls ein als Rallyewagen konzipiertes Heckmotorfahrzeug.

1962 kam die Dritte im Bunde, die A110. Auch sie entstand in Handarbeit und sorgte von Anfang an für Furore. 1963, nur ein Jahr nach ihrem Start, wurde sie erfolgreich bei Rallyes und Etappenrennen eingesetzt.

Sie verfügte zwar oft über weniger Leistung als die Konkurrenz, aber ihre Leichtigkeit und Wendigkeit und die Genialität ihrer Piloten ließen die A110 glänzen. Doch Rédélé schuf Abhilfe, die Motoren gingen durch die Hände des legendären »Hexers« Amédée Gordini. Der Lohn der Mühe: Gérard Larrousse wurde 1967 französischer



Die Alpine A 106 war 1955 der Beginn einer Legende. Gleich 1956 gewann man die Mille Miglia mit einem 904 cm<sup>3</sup>-Motörchen! (Alpine Presse)

**1968 belegten Andre de Cortanze und Jean Vinatier mit der Alpine A220 in Le Mans den achten Gesamtrang.**



Vize-Rallyemeister, 1968 schnappten sich die kleinen Kraftprotze gleich drei nationale Rallye-Titel. 1970 folgte der Gewinn der Europameisterschaft, 1971 holte Alpine die internationale Marken-Weltmeisterschaft und schaffte einen Dreifachsieg bei der Rallye Monte Carlo. Aber auch auf der Rundstrecke fühlte sich die A110 wohl und erzielte etliche Siege – neben ihren Geschwistern M63, M64, A210 und einigen anderen Prototypen, die nur für die Rennbahn konzipiert waren.

Doch zufrieden war Jean Rédélé nicht. Was der erfolgreichen Sportwagenschmiede fehlte, das war ein reines Straßenauto vom Schlage eines Porsche 911. 1968 fiel deshalb der Startschuss für die A310. Rédélé hatte von Anfang an einen V6-Motor eingeplant, musste zunächst aber einen Kompromiss eingehen. Der Teilhaber Renault entwickelte bereits ein solches Aggregat zusammen mit Peugeot und Volvo, den sogenannten Europa-Motor. Allerdings war der nicht zum Serienstart des neuen Sportwagens fertig. So blieb Alpine nichts anderes übrig, als zunächst auf den stärksten Renault-Vierzylinder zurückzugreifen, den R16 TS-Motor.

1971 begann die Produktion der Vierzylinder-Alpine. Der Verkauf lief schleppend, die A310 war zu schwach und zu teuer. Wer Alpine treu bleiben wollte, der griff zur weiterhin erhältlichen A110. Das änderte sich mit Fertigstellung des V6-Motors, mit dem sich sportliche und kommerzielle Erfolge einstellen.



**Auch der brave Renault 8 gab eine Basis für die Alpine ab. Seine scharfgemachten 1100er- und 1300er-Motoren sorgten für Würze. (Renault Presse)**



**In den 60ern war Alpine von einer kleinen Manufaktur zum Serienhersteller geworden, auch Dank der A 110. (Alpine Presse)**



**Zwei Alpine A110 1800 (182 PS) in ihrer natürlichen Umgebung. Bei der Rallye Akropolis 1971 belegten sie Platz 1 und 3. (Alpine Communications)**



**Le Mans 1978: Renault Alpine A442B mit 2-Liter-V6 und 500 Turbo-PS vor Porsche 935 K2 und 911 RSR. (Alpine Communications)**

Am Ende ihrer Karriere blickte das französische Fräulein 1985 auf 11.616 gefertigte Einheiten zurück.

Schon 1978 verkaufte Jean Rédélé seine restlichen Firmenanteile an Renault, was zu einem Strategiewechsel führte. Noch im gleichen Jahr zog sich Alpine von der Motorsportbühne zurück. Renault legte den Fokus auf gewinnbringende Straßensportler. Deshalb erschien schon vor deren Produktionsende im Herbst 1984 die Nachfolgerin Alpine GTA, gezeichnet von Robert Opron.

Verkauft wurde die GTA als »Alpine V6GT« und als »Alpine V6 Turbo«. Anfänglich wurden alle GTA-Modelle ab Werk mit dem Renault-Rhombus versehen, erst 1989 kehrte man zurück zum Alpine-Logo. In den Papieren dieser Modelle stand aber stets Alpine als Hersteller. Besonders erfolgreich war die GTA nicht. An

der Leistung lag es sicher nicht, sie war bis zu 200 PS stark. Allerdings war der PRV-Motor eine unrunde Sache. Ursprünglich als V8 konzipiert, schnittelte man dem Achtender unter dem Eindruck der Ölkrise einfach zwei Töpfchen ab – ohne den Zylinderbankwinkel oder die Zündfolge anzupassen. Daraus resultierte ein rauer Motorlauf. 1991 war Schluss mit der GTA.

Im gleichen Jahr stellte Renault die Alpine A610 vor, einen echten Oberklasse-Sportwagen, der durchaus das Zeug zum Porsche-Schreck hatte. Der damals aktuelle 911er, der Typ 964, leistete wie die Alpine 250 PS. Damit lagen die Kontrahenten ziemlich gleichauf. Allerdings ließ die Turbo-Version des Porsche 911 mit ihren 360 PS die Französin recht alt aussehen. Die A610 schlug mit rund 100.000 Mark zu Buche, für nur knapp 20.000 Mark mehr konnte man den Über-Sportler aus Zuffenhausen bekommen. Am Ende gab es in Dieppe und Billancourt lange Gesichter, nach lediglich 818 Exemplaren und vier Jahren Bauzeit zog Renault 1995 die Reißleine. Der Name Alpine wurde zu Grabe getragen.

Als Nachfolger der Alpine-Modelle sehen viele den Renault Sport Spider an. Dessen Grundlage bildeten drei Alpine-Prototypen aus den 1980ern. In den frühen 2000ern besann sich Renault auf die glorreichen Namen und kokettierte damit, die Marken Gordini und Alpine abermals aufleben zu lassen. Eine Studie folgte der anderen, Prototypen wurden gezeigt, der Neustart verzögerte sich immer wieder. 2017 war es endlich so weit, die neue A110 wurde präsentiert. Diese »Neuaufgabe einer Legende«, so die Alpine-Pressabteilung, zeigte sich in einem modernen und doch von der alten A110 inspirierten Design.

## Alpine A106

Mit dem Erscheinen der Alpine A106 gründete sich eine jahrzehntlang erfolgreiche Sportwagen-Modellreihe mit Heckmotor-Bauweise. Jean Rédélé entwickelte einen ersten Prototyp, den er auf der Motor-Show in New York 1954 präsentierte. Die seriennahen zweiten Musterexemplare wurden der Renault-Direktion in Billancourt 1955 vorgestellt – jeweils ein Fahrzeug in rot, blau und weiß. Mit dem dritten Prototyp startete 1956 die Produktion beim Karosseriebauer Chappe et Gasselin. Dieser Hersteller besaß die notwendige Erfahrung beim Bau von GFK-Karosserien, wie sie die A106 aus Gründen der Gewichtsreduzierung trug. Mit dem leichten Aufbau konnten auch die kleinen 747 cm<sup>3</sup>-Motoren mit ihren 21 PS die A106 auf halbwegs sportliche Geschwindigkeiten bringen.

Deutlich besser gelang das mit den von Rédélé bearbeiteten Maschinen, die nach der Kraftkur 42 PS leisteten. Besonders fidel waren die von Marc Mignotet frisierten Motoren, die 904 cm<sup>3</sup> Hubraum und 59 PS auswiesen. Diese Modelle erfüllten den Anspruch eines kleinen Sportwagens für den Motorsport – also genau der Zweck, der hinter der Idee der A106 stand. Ab 1957 wurde der 845 cm<sup>3</sup>-Motor mit 26 PS aus der Dauphine zur Standar-

dausrüstung. Im selben Jahr erschien das A106 Cabriolet, für dessen Design Giovanni Michelotti verantwortlich zeichnete. Die A106 wurde bis 1963 gebaut, ab 1958 parallel zur A108.



**Alpine A 106 »Mille Milles« – 1956 hatte die Alpine in ihrer Hubraumklasse (904 cm<sup>3</sup>) die Mille Miglia gewonnen! (Presse Renault)**



**Die Mille Milles-Alpine hatte einen Motor mit 904 cm<sup>3</sup> und 42 PS, in der normalen Serie mussten 21 PS aus 747 cm<sup>3</sup> reichen. (Presse Renault)**