

BIOGRAPHIE DE JEAN RÉDÉLÉ

PAR JEAN-LUC FOURNIER AUTEUR DE *JEAN RÉDÉLÉ, MONSIEUR ALPINE*

30/05/2022

Les grandes marques automobiles ont souvent été initiées par de grands hommes, créant d'immédiates associations. Ainsi, à l'instar de Lotus et Colin Chapman, Alpine est immédiatement liée à Jean Rédélé. L'un et l'autre sont indissociables de leurs créations automobiles. Indépendamment de la qualité de leurs voitures, cette force interne est sans aucun doute, une des composantes du succès – mais aussi une limite – de leur entreprise.

DE DIEPPE À HEC

Jean Rédélé est un personnage étonnant. Né en 1922 à Dieppe, il a d'autres ambitions que de succéder à la tête de la concession Renault qu'anime son père Emile, un homme du Nord qui s'était révélé être suffisamment bon mécanicien pour être embauché par Louis Renault lui-même. Il sera, pendant quelques temps, chauffeur du maître de Billancourt avant d'intégrer l'atelier compétition. C'est dans ce cadre, à l'occasion du Grand Prix de l'ACF 1907, qu'Emile découvre Dieppe. Il y reviendra dès la fin de la première guerre mondiale pour y ouvrir d'abord un petit garage et lancer une compagnie d'autocars. Grâce à la dot de son épouse, Madeleine Prieur – fille du créateur de la Compagnie des Fiacres, avenue Foch à Paris et épousée par Emile en 1920 – il ouvre un garage plus important au 33 rue Thiers qu'il baptise "Les Grands Garages de Normandie". Quelques mois plus tard, le 17 mai 1922, Madeleine donne naissance à leur premier enfant, Jean. Le couple aura deux autres garçons, Pierre et Claude.

Hélas, la seconde guerre mondiale survient et le garage est bombardé en 1941. Emile et Madeleine accueillent leurs neveux, orphelins, Jacques et Roger Prieur et les intègrent à leur famille. Désormais il y aura une fratrie de cinq garçons au sein de laquelle Jean jouera son rôle d'aîné avec respect pour ses frères et cousins.

Après ses études secondaires suivies à Dieppe, Jean Rédélé intègre HEC à Paris en novembre 1945 pour y recevoir une formation accélérée. Il en sort en octobre 1946 après avoir obtenu un excellent 16/20 à son mémoire de fin de cycle consacré à sa vision du commerce et de la gestion des concessions Renault. Adressé à Pierre Dreyfus, numéro deux de Renault, celui-ci en prend connaissance et l'apprécie au

point d'octroyer la concession Renault de Dieppe à Jean Rédélé au détriment de son père Emile ! Il a vingt-quatre ans et devient le plus jeune concessionnaire automobile de France. En complément des 4 CV livrées par Billancourt, le jeune Jean développe une activité de récupération et revente de matériels des surplus militaires qui l'aguerrit au commerce et lui procure d'intéressants revenus. Il démontre ainsi son étonnante capacité d'adaptation aux situations.

PILOTE DE COURSE TALENTUEUX

Plutôt que d'acquérir une belle voiture de luxe américaine ou de sport italienne – ce qu'il ne fera jamais – il préfère courir au volant d'une modeste 4 CV d'abord au Rallye de Monte Carlo 1950 puis au Rallye de Dieppe où il s'impose. Cette performance lui permet de postuler à l'achat d'une 4 CV 1063, un modèle réservé à la compétition et produit d'abord à vingt exemplaires dont treize pour les "concessionnaires sportifs". À son volant, il termine premier de catégorie au Rallye de Dax et au Tour de Belgique, deuxième du Rallye de Dieppe, troisième du Tour de France Automobile et du Liège-Rome-Liège en 1951, mais sa plus grande victoire sera celle acquise aux Mille Miles 1952, navigué par son ami Louis Pons, concessionnaire Renault à Etampes et futur parrain de Marie Rédélé, fille aînée de Jean et aussi futur oncle du regretté motard, champion Patrick Pons. Michelle Rédélé aime caractériser l'amitié entre les deux hommes « d'amitié muette » (dixit), belle formule qui décrit à la perfection la personnalité introvertie de ces hommes qui ne parlent que quand c'est nécessaire et savent donc se comprendre à demi-mot cultivant ainsi l'élégance et la discrétion, une constante dans la vie de Jean Rédélé et dans ses relations avec ses collaborateurs tels que Etienne Desjardins, Jacques Cheinisse ou Bernard Pierangeli. À noter que, malgré leur grande proximité, jamais ils ne se tutoieront, préférant garder le vouvoiement et la distance de bon usage.

En 1952, outre sa quatrième place de catégorie (- 750 cm³) acquise lors des 24 Heures du Mans avec la 4 CV 1063 officielle et associé à Guy Lapchin, Jean Rédélé – qui a trente ans – prend deux nouvelles décisions importantes. D'abord il acquiert, avec l'aide financière de son ami Louis Pons, les brevets déposés par André-Georges Claude. (NDLA : fils de Georges Claude qui a développé le tube au néon, les lampes au krypton et le procédé de liquéfaction industrielle commercialisé sous le nom de l'"Air Liquide").

Les brevets qui intéressent Rédélé et Pons sont ceux concernant une boîte de vitesses à cinq rapports. Commercialisée par la Société Satecmo, elle transforme complètement l'agilité de la 4 CV. Agréable à la montée des régimes, efficace à la descente des rapports, elle s'avère néanmoins très fragile pour ceux qui la maltraitent mais apporte un plus déterminant pour ceux qui la maîtrisent. Jean Rédélé allait jusqu'à dire « qu'on arrivait à changer les vitesses sans que les passagers s'en

rendent compte comme si c'était une boîte automatique » (dixit). Jean Vinatier, qui a longtemps piloté des Renault équipées de cette boîte, se souvient de son maniement très spécial et précise : « Elle était fantastique mais fragile. Il n'y avait pas assez de place dans le carter d'origine conçu pour accueillir trois rapports et non cinq. Les pièces ajoutées étaient donc forcément sous-dimensionnées et comme les aciers de l'époque n'avaient pas la qualité de ceux d'aujourd'hui, il arrivait que tout ceci se termine en salade de boîte pour les plus maladroits. C'était d'autant plus coûteux qu'outre l'abandon inéluctable, il fallait avoir fait face à son coût : mille cinq cents francs et une boîte d'origine pour recevoir, en retour, une "boîte 5" soit environ le tiers du prix d'une 4 CV normale neuve ! ».

Cet achat de brevet est une illustration significative de la politique de Jean Rédélé : plutôt que d'acquérir des éléments qui développent la puissance du moteur tels que culasse ou arbre à cames, Jean Rédélé opte pour ceux qui accentuent l'agilité. Cette attitude et ce type de choix seront des constantes chez Alpine.

LES "RENAULT SPÉCIALES" DE GIOVANNI MICHELOTTI, ÉLEGANTES ET EFFICACES

L'autre événement de l'année est la rencontre de Jean Rédélé avec Giovanni Michelotti, jeune styliste né à Turin en 1921 et formé aux "Stabilimenti Farina" par Giovanni Farina, frère de Batista "Pinin" Farina avant de créer son propre studio de design en 1949. Jean et Giovanni partagent le même goût de l'élégance et de l'efficacité aussi Jean Rédélé lui commande-t-il une étude de voiture de sport utilisant les composants, plate-forme et mécanique, de la 4 CV Renault mais plus fine évidemment et surtout plus légère. La carrosserie sera réalisée en aluminium par les ateliers Allemano et l'auto ne pèsera finalement que cinq cent cinquante kilos soit soixante de moins que la petite berline Renault il est vrai, en acier.

Jean Rédélé se marie avec Michelle Escoffier en décembre 1952 et quinze jours plus tard, le couple part en Italie pour effectuer son voyage de noces et revenir à bord d'une auto qui porte en elle les gènes des futures Alpine. Pour l'instant, elle ne porte ni ce nom, ni celui de Rédélé. Elle est tout simplement baptisée "Renault Spéciale", nouvelle preuve de la discrétion de Jean Rédélé et de l'attachement qu'il porte au losange. Aussitôt il la retouche très légèrement et engage cette berlinette – c'est la définition de ce type de carrosserie à deux portes, deux places et quatre glaces latérales – au "4° Rallye de Dieppe". Ensemble, ils remportent, à domicile et, devant des voitures plus puissantes, une formidable victoire au classement général, exploit renouvelé quelques semaines plus tard sur le circuit de Rouen les Essarts, puis, en fin d'année sur le circuit de Lisbonne ! Jean Rédélé est désormais reconnu comme pilote mais aussi comme néo-constructeur. Il demande à Michelotti de lui dessiner

une seconde voiture pour confirmer cette double reconnaissance pendant qu'il consacre l'année 1954 à courir quatre belles épreuves, toutes chargées d'histoire, à bord de la 4 CV 1063. Toujours accompagné de son ami Louis Pons, les deux hommes vont faire un festival : Premiers aux Mille Miles, Coupe des Alpes, au "Critérium des Alpes", premier au "Liège-Rome-Liège" et deuxième au Tour de France Automobile (catégorie - 750 cm³). Sacré palmarès !

LA MOUCHE DU "COACH"

Cette année 1954 est aussi l'année où son beau-père, Charles Escoffier et son beau-frère, Gérard Escoffier découvrent un "coach" dessiné par Jean Gessalin et réalisé par ses oncles, les Chappe, initiateurs de la "carrosserie en plastique" (dixit) en France et titulaires du procédé "Tissu Chappe" commercialisé par les Etablissements Chaumarat avec succès auprès de nombreux applicateurs automobiles, nautiques ou industriels. Dans cet imbroglio – où les Escoffier veulent imposer à Jean Rédélé la commercialisation du coach Gessalin et où, parallèlement, Jean Rédélé, sur l'insistance de Pierre Lefauchaux, PDG de Renault, propose de livrer moules et outillages de sa "Renault Spéciale" pour la faire fabriquer aux USA sous le nom de "Le Marquis" – Jean Rédélé démontre sa grande capacité à saisir les opportunités et à travailler dans son intérêt sans se mettre en porte-à faux par rapport à ses commanditaires. Conscient que cet échafaudage de projets est peu fiable, et conscient aussi que son avenir de constructeur passe par une indépendance financière à défaut d'une indépendance technique, il commande une "Rédélé Spéciale" dérivée de la "Renault Spéciale" à Michelotti et Allemano.

L'auto est magnifique et efficace mais Jean Rédélé se heurte à son beau-père qui a passé commande de vingt cinq caisses de coach à la carrosserie Chappe et qui entend bien que son gendre les commercialisent, son propre fils, Gérard Escoffier, préférant s'occuper de bateaux ... Tirailé et quelque peu furieux mais poli, il cède aux injonctions de son beau-père et vend la "Rédélé Spéciale" avec laquelle il n'aura donc jamais couru, à son ami Jean-Claude Galtier, concessionnaire Renault à Grenoble et "happy few" avec lequel il skie régulièrement sur les pentes de Megève. Galtier va faire bon usage de la "Rédélé Spéciale" équipée d'une mécanique affûtée par Pierre Ferry avec bielles allégées, pistons forgés, arbre à cames spécifique etc... Il la place sur le podium au "Rallye Neige et Glace" puis sur celui du "Rallye Lyon Charbonnières" avant de remporter les Mille Miles 1955... devant Jean Rédélé qui pilote le coach financé par son beau-père.

Finalement Rédélé accepte de diffuser le coach imposé par Charles Escoffier. Les caisses seront produites par Chappe Frères à St Maur des Fossés et les mécaniques seront montées dans le garage parisien de la rue Forest qui devient le siège de la

"SARL des Automobiles Alpine" lors de la création de la société le 6 juillet 1955. Pierre Dreyfus, nouveau PDG de Renault depuis l'accident fatal de Pierre Lefauchaux, décide de donner un coup de pouce à Rédélé en acceptant de recevoir le "Coach Alpine" en juillet face au prestigieux Bâtiment X de la cour d'honneur de Renault à Billancourt. Jean Rédélé y répond positivement en amenant trois voitures, une bleue, une blanche et une rouge. Tout est dit sans le dire.

UNE COEXISTENCE DIFFICILE

Ardent travailleur, quelque peu solitaire, il a son bureau au premier étage du garage de la rue Forest "Grands Garages de Clichy", propriété de Charles Escoffier avec lequel il dialogue très peu. Les deux hommes s'évitent mais chacun a ses émissaires internes qui leur rapportent les informations sur "Monsieur Jean" ou "Monsieur Charles". Ils ne se comprennent pas même – et surtout – ne se parlent que très peu. Toutefois, leurs rapports restent courtois bien que distants. Quand la carrosserie "Chappe Frères" déplace son atelier de St Maur des Fossés à Brie Comte Robert, en Seine et Marne, Charles Escoffier croit tenir son gendre en créant une structure "Escobrie" où seraient montées les mécaniques au sein de la concession Renault qu'il possède... à Brie Comte Robert et pour enfoncer le clou, le beau-père passe commande au carrossier briard d'un cabriolet pour l'exposer au "Salon de l'Automobile" de Paris en octobre 1956. Jean Rédélé est furieux mais il cache son jeu au maximum. Il ne manque pas de critiquer le coach qu'il estime n'être pas assez sensuel ("il a les fesses plates" affirmera-t-il) et craint – à juste titre – que le cabriolet livré par Chappe ne vieillisse très vite car trop marqué de gimmicks américains comme les ailes arrière proéminentes et trop déséquilibré dans son dessin global. Jean Rédélé sait déjà qu'une auto ne doit pas être figée dans son dessin mais il sait aussi combien coûtent cher les modifications profondes. Il préfère l'évolution discrète et permanente, une sorte d'adaptation en continu. Il sait qu'il n'a pas les moyens de produire beaucoup aussi doit-il produire longtemps. Il passe donc commande d'un troisième modèle à Michelotti. Ce sera un cabriolet, en réponse à celui proposé par Chappe et Gessalin. Fin décembre 1956, Michelle et Jean Rédélé vont voir le prototype sur place à Turin et l'auto est livrée à Dieppe en janvier 1957.

Ce "Cabriolet A106" – dont la production initiale sera limitée à deux exemplaires – possède en lui les gènes de la future berlinette. C'est à travers lui que le dessin de l'A108 naîtra et de là découlera l'iconique A110, l'intemporelle berlinette Alpine. Rédélé a réussi son coup. Il est constructeur indépendant et s'affirme comme un manager doté d'une vraie vision du marché. Il est arrivé à s'échapper du rôle que lui réservait son beau-père : il ne veut pas être le "Directeur Commercial" du Groupe Escoffier. Il est PDG des Automobiles Alpine et consacre les 365 jours de chaque année à cette tâche. Peu enclin à la vie sociale, il laisse cette activité à son épouse

passionnée d'art (NDLA : elle a été pigiste pour la revue "Connaissance des Arts"). Il n'est pas non plus "papa poule" envers ses enfants dont il suit l'éducation et la formation d'assez loin.

LE CHOIX JUDICIEUX DE SES COLLABORATEURS DIRECTS

Dans son rôle de manager, il laisse aussi la bride sur le cou à ses proches collaborateurs comme Jacques Prieur, son cousin, pour la gestion de la concession Renault de Dieppe ou à Etienne Desjardins pour la gestion administrative de la Société Alpine. Il sait que seule la course apportera la notoriété à sa marque et fait confiance à son équipe de mécaniciens de course emmenée par Gilbert Harivel à qui il laisse libre choix de recrutement au point que celui-ci se verra affublé affectueusement du sobriquet de "juteux" par ses dévoués compagnons. Et pour manager l'équipe de pilotes et gérer le budget compétition, il fera appel à José Rosinski puis à Jacques Cheinisse qui cumulera cette fonction avec celle de Directeur Commercial avant de céder cette activité à Bernard Pierangeli.

Pour animer la concession d'Epinay sur Seine, créée en 1967, il fait confiance à Jacques Bataille, un ami d'enfance et quand il crée l'usine de Thiron Gardais en 1968, c'est à Daniel Vue qu'il fait appel, un des plus anciens collaborateurs d'Alpine (NDLA : il est 18° dans le registre du Personnel d'Alpine) puisque rentré à Dieppe à l'âge de quatorze ans et demi. Plus tard, quand il s'intéressera à l'aviation et en particulier au développement d'un moteur Renault Diesel pour l'aviation légère, il le fera avec son camarade d'HEC, Bernard Frager assisté de Jean-François Gallo, un homme ayant beaucoup plus de bon sens que de diplômes. Même chose pour l'activité yachting avec son ami Pierre Duclert. La liste est longue de ces amitiés qui deviendront des collaborateurs. Et le plus extraordinaire est que très exceptionnelles seront les trahisons. Chacun des hommes choisis par Jean Rédélé lui est resté fidèle. « Il avait un charme fou et le savait. Il était séduisant et il en usait » affirme Michelle, son épouse. Idée reprise par le regretté José Rosinski qui aimait à dire « Jean Rédélé était le seul homme avec lequel on ne pouvait résister ni à une invitation à dîner simplement, ni à une fonction même si on savait qu'on n'avait pas une chance sur dix de relever le défi. Et le pire, c'est qu'on y arrivait ! ».

DE MULTIPLES ACTIVITÉS

La crise pétrolière de 1973, les premières limitations de vitesse, les difficultés de mise au point de l'A310 et les problèmes techniques, syndicaux et financiers liés à la nouvelle usine de Dieppe, avenue de Bréauté, coûtent très cher à Jean Rédélé qui est contraint de céder la majorité de son affaire à Renault l'année même du sacre au

Championnat du Monde des Rallyes en 1973 ! La cession totale se fera en 1975 alors qu'à nouveau, l'année 1974 avait apporté un titre à Alpine Renault : celui de Champion d'Europe des Prototypes (2000 cm3) !

Jean Rédélé va, dès lors, s'occuper de ses six concessions Renault mais aussi de sociétés parallèles héritées comme la Roseraie Guerin de Servon (77), ou créées comme Scomarine ou encore rachetées comme Scoma à La Loupe (28) qui fabrique des embouts à rotules ou des barres de direction et toute une série de pièces spécifiques pour l'automobile ou l'aviation, ou encore Novocar qui, depuis son dépôt de St Ouen l'Aumône (95), approvisionne les agents et revendeurs en pièces détachées pour le transport, l'agriculture ou l'industrie. Il va aussi racheter les "Grands Garages Souterrains", Boulevard Gouvion et s'adonner à la voile de haute mer ou s'occuper de ses chiens de race Lhasa tout en restant plutôt solitaire. On ne le croise pratiquement jamais dans les manifestations publiques.

Il est victime de deux agressions physiques en 2002 et 2003. Affaibli par ces avatars et par la maladie, il accepte, malgré tout, de participer à la manifestation organisée par l'Association des Anciens d'Alpine à Dieppe en 2003. Ce sera son ultime sortie publique. Il s'éteint en 2007, douze ans après l'arrêt de la marque Alpine par Renault et... dix ans avant qu'une nouvelle Alpine ne soit présentée au public.

Hubert d'Artemare, ex-Directeur Marketing de Renault, m'avait confié lors de l'écriture de la biographie dédiée à "Jean Rédélé, Monsieur Alpine" : « Jean Rédélé était un personnage fascinant par son élégance, le tout étant masqué par une nonchalance apparente qui lui donnait une allure de gentleman détaché alors qu'il était un redoutable condottiere déterminé dans ses choix et dans ses actes ».

Oui, l'homme Rédélé était impressionnant. Au même titre que ses berlinettes, il était habile et envoutant. Lui et elles sont inoubliables et peut-être... irremplaçables.

Annexe 1 : Chronologie de Jean Rédélé
Annexe 2 : Palmarès de Jean Rédélé, Pilote

Jean-Luc FOURNIER
Auteur de "Jean Rédélé, Monsieur Alpine –
Biographie illustrée"
Editée par A.L.B.D.
ISBN : 9-78 2953-137 422

Le 17 mai 2022,
Pour Alpine Cars

CHRONOLOGIE DE JEAN RÉDELÉ

1922 : Naissance de Jean Rédélé à Dieppe, le 17 mai
 1946 : Sortie d'HEC (Promotion 1946.A)
 1950 : Début des compétitions automobiles en tant que pilote
 1952 : Mariage avec Michelle Escoffier
 1952 : Coupé Michelotti
 1953 : Premier au Rallye de Dieppe sur Coupé Michelotti
 1954 : « Rédélé spéciale »
 1955 : Naissance de sa première fille, Marie
 1955 : Création de la Société Alpine
 1955 : Présentation de l'A106
 1956 : Naissance de sa seconde fille Zoé
 1957 : Fin de sa carrière de pilote
 1957 : Création de RDL
 1958 : Lancement de l'A108
 1960 : Création d'Alpine Engineering
 1961 : Production au Brésil (Interlagos)
 1962 : Lancement de l'A110
 1962 : Naissance de son fils Jean-Charles
 1963 : Première participation au Mans
 1963 : Production en Espagne (Fasa)
 1964 : Production au Mexique (Dinalpin)
 1964 : Premières monoplaces F2 et F3 : premier titre de champion de France de Formule 3
 1967 : Production en Bulgarie (Bulgaralpine)
 1967 : Accords avec Renault
 1967 : Usine de Thiron-Gardais
 1967 : Ouverture d'Epinay-sur-Seine
 1968 : Rachat de Scoma à La Loupe
 1968 : 1^{er} titre Champion de France des Rallyes pour Alpine
 1968 : Décoré Officier de l'Ordre National du Mérite
 1969 : Nouvelle usine à Dieppe, Avenue de Bréauté
 1969 : Décès de Monsieur Charles Escoffier, son beau père
 1971 : Acquisition définitive de la rue Forest
 1971 : Décoré Chevalier de la Légion d'Honneur
 1971 : Alpine, Champion International des Rallyes (par marques)
 1971 : Lancement de l'A310
 1972 : Alpine, Champion d'Europe F3
 1973 : Débuts de cession à Renault
 1973 : Alpine-Renault, Champion du Monde des Rallyes
 1974 : Alpine-Renault, Champion d'Europe des Marques (proto 2 litres)
 1975 : Vente à Renault
 1978 : Renault Alpine, vainqueur aux 24 Heures du Mans
 1980 : Création de Scomarine
 1981 : Création de Scoma Energie
 1995 : Dernière Alpine produite (A610)
 1999 : Relance Novocar
 2001 : Inauguration de la rue Rédélé à Martin-Eglise
 2007 : Décès de Jean Rédélé, le 10 août
 2008 : Hommage aux Champs-Élysées
 2008 : Inauguration de la statue de Jean Rédélé à Dieppe

PALMARES DE JEAN RÉDELÉ, PILOTE

1950

| | | | |
|--------------------------|----------|-----------------|------------|
| 20ème Rallye Monte Carlo | 4CV 1062 | Michel DELFORGE | Hors délai |
| 1er Rallye de Dieppe | 4CV 1062 | | 1er |

1951

| | | | |
|-------------------------------|---------|-------------------|-------------------------|
| 21ème Rallye Monte Carlo | 1063/13 | SCOTT | 4ème (750) |
| 2ème Rallye de Dieppe | 1063/13 | | 2ème (750) |
| 2ème Rallye de Dax | 1063/13 | | 1er (750) |
| 3ème Rallye du Dauphiné | 1063/13 | François BERTEAUX | 2ème (750) |
| 5ème Rallye Evian Mont Blanc | 1063/13 | | 18 ^e général |
| Liège – Rome- Liège | 1063/13 | BOUCHARD | 3ème (1000) |
| 1er Tour de France Automobile | 1063/13 | HAMMERSLEY | 3ème (750) |
| 3ème Tour de Belgique | 1063/13 | NAVEZ | 1er (750) |

1952

| | | | |
|--------------------------------|---------|-------------|------------------------|
| 19ème Mille Miglia | 1063/44 | Louis PONS | 1er (750 Sport) |
| 3ème Rallye de Dieppe | 1063/13 | | 6ème (750) |
| 24 Heures du Mans | 1063/17 | Guy LAPCHIN | 4ème (750) |
| 2ème Tour de France Automobile | 1063/13 | Paul MOSER | 3 ^e général |

1953

| | | | |
|--------------------------------|------------------|------------|----------------------------------|
| 23ème Rallye Monte Carlo | 1063/44 | Louis PONS | 250ème |
| 20ème Mille Miglia | 1062 kitée | Louis PONS | 1er (750 Sport) |
| 4ème Rallye de Dieppe | Renault Spéciale | | 1er général |
| 24 Heures du Mans | Barquette 1066 | Louis PONS | Abandon |
| Circuit de Rouen | Renault Spéciale | | 1er (750) |
| 12 Heures de Reims | Barquette 1066 | Louis PONS | Abandon |
| Coupe de Lisbonne | Renault Spéciale | | 1er (1000) |
| 3ème Tour de France Automobile | 1062 kitée | Paul MOSER | 2 ^e voitures de série |

1954

| | | | |
|--------------------------------------------|---------|------------|----------------------------------------|
| 21 ^{ème} Mille Miglia | 1063/17 | Louis PONS | 1 ^{er} (750 Tourisme spécial) |
| 17 ^{ème} Critérium des Alpes | 1063/66 | Louis PONS | Coupe des Alpes |
| Liège – Rome- Liège | 1063/66 | Louis PONS | 1 ^{er} (750) |
| 4 ^{ème} Tour de France Automobile | 1063/66 | Louis PONS | 2 ^{ème} (750) |

1955

| | | | |
|-----------------------------------|------------------|------------|----------------------------------------|
| 12 Heures de Sebring (USA) | 1063 | Louis PONS | Abandon |
| 6 ^{ème} Rallye de Dieppe | Renault Spéciale | Louis PONS | 23 ^{ème} |
| 22 ^{ème} Mille Miglia | Coach Alpine | Louis PONS | 1 ^{er} (750 Tourisme spécial) |
| Coupe des Dolomites | Coach Alpine | Louis PONS | 2 ^{ème} (750) |
| 7 ^{ème} Tour de Belgique | Coach Alpine | | Abandon |

1956

| | | | |
|--------------------------------------------|------------------|------------|---------|
| 23 ^{ème} Mille Miglia | Dauphine Renault | | Abandon |
| 5 ^{ème} Tour de France Automobile | Coach Alpine | Louis PONS | Abandon |

1957

| | | | |
|--------------------------------|--------------|--|---------|
| 24 ^{ème} Mille Miglia | Coach Alpine | | Abandon |
|--------------------------------|--------------|--|---------|