

Persbericht

9 FEBRUARI 2016

RENAULT OP HET SALON RÉTROMOBILE : MEER DAN 115 JAAR SPORTIEVE PASSIE

Renault is dit jaar aanwezig op het *Salon Rétromobile* dat plaatsvindt van 3 tot 7 februari 2016 in het Parc des Expositions de la Porte de Versailles in Parijs.

Rétromobile is een ontmoetingsplaats voor de liefhebber van collectiewagens en biedt, dankzij enkele bijzondere exemplaren uit de Renault Classic-collectie, de gelegenheid om ruim 115 jaar sportieve passie opnieuw te beleven.

Bezoekers krijgen op 700 m² een ruime selectie wagens te zien die de grote verscheidenheid en het engagement van het merk in de autosport in de verf zetten.

De wagens op de Renault Classic-stand

De 40 CV van de records uit 1926: Tijdens de jaren twintig moet iedere zichzelf respecterende autoconstructeur op jacht naar records, een trend die wordt aangemoedigd door de bouw van snelheidspistes. In Frankrijk wordt het in 1924 aangelegde circuit van Montlhéry het strijdtoneel van spannende krachtmetingen tegen de chronometer. Renault blijft niet achter in die snelheidswedren. Het merk zet het pronkstuk van het gamma in, de 40 CV, en zijn enorme motor van meer dan 9.000 cm³!

In 1926 laten Plessier en Gartfield, de ingenieurs die verantwoordelijk zijn voor het project, een zeer geprofileerde 40 CV op het circuit los, met slechts één zitplaats en een radiator die achter de motor wordt geplaatst. De wagen legt de 50 mijl af tegen 190,013 km/u en de 24 uur tegen 173,649 km/u.

De getoonde auto is een exacte replica van de recordauto en werd in de jaren '70 gebouwd.

De Nervasport uit de jaren '30: In deze periode schittert Renault eerder door robuuste en betrouwbare producten dan door sportieve. De Nervasports hebben nochtans hun naam niet gestolen.

De "Nerva's" van Renault, die in 1930 worden gelanceerd, positioneren zich in het 8-cilindergamma, naast de Reinastella's die ze daarna opvolgen: luxewagens bestemd voor een cliënteel dat sterk gesteld is op comfort. Renault leidt er in 1932 echter een lichtere en kortere versie van af, de Nervasport, die sterk presteert in uithoudingsraces. De lichte, krachtige en wendbare wagen spreekt de liefhebbers van sportief rijden aan, precies zoals Louis Renault had aangevoeld. In de race van Monte Carlo in 1933 mist een van de drie Nervasports op een haar na de tweede plaats.

Twee jaar later, in 1935, brengt Renault zeven wagens aan de start, waarvan twee Nervasports. Eén daarvan sleept op schitterende manier de overwinning in de wacht. Renault triomfeert opnieuw in Luik-Rome-Luik van datzelfde jaar, ex aequo met een Bugatti. Het hele jaar lang bewijst de Nervasport zijn kwaliteiten in races waarin men zowel 's nachts als overdag rijdt en Europa doorkruist op smalle en slechte wegen in lastige weersomstandigheden.

De 4CV van de 24 Uur van Le Mans 1951: Gezien de successen van de 4 CV in de competitie, wordt een opgevoerde versie ontwikkeld, de 1063, die in de naoorlogse periode de terugkeer van Renault in de competitie bevestigt.

Na de Tweede Wereldoorlog kiest Renault, dat een Régie Nationale (staatsbedrijf) is geworden, voor de auto voor het volk. De 4CV, die in 1946 wordt gelanceerd en voorzien wordt van een 750 cm³ grote motor met een dertigtal pk, verleidt meteen. Enkele wagens worden ingezet in uithoudingswedstrijden, waar ze opvallen door hun wendbaarheid en betrouwbaarheid.

De type 1063 is de sportieve afgeleide van de Renault 4CV. De wagen haalt een snelheid van ruim 130 km/u en eigent zich van 1951 tot 1954 een mooi palmares toe in geduchte races als de Coupe des Alpes, Luik-Rome-Luik, de Tour de France, de Mille Miglia, en zelfs de 24 Uur van Le Mans 1951, met de overwinning in de felbevochten 750 cm³-klasse. De kleine bom is meteen de meesterlijke terugkeer van Renault in de competitie.

De Etoile Filante uit 1956: Kort na de oorlog gaat het de vliegtuigbouwkunde voor de wind. Het is dan ook logisch dat met deze technieken geëxperimenteerd wordt op de auto. De Etoile Filante is een schitterend voorbeeld van die trend.

Dhr. de Szidlowski, baas van Turboméca, is een algemeen erkend specialist in gasturbines. Hij is overtuigd van de toekomst van de technologie, wil het grote publiek er warm voor maken en klopt dus aan bij Renault. Pierre Lefauchaux, de baas van Billancourt, die het ook wel ziet zitten, laat een experimentele wagen bouwen door drie mannen met ervaring: Fernand Picard, directeur van het studiedepartement, Albert Lory, buitengewoon motorenbouwer, en ingenieur Jean Hébert, die met de wagen zal rijden. Rond een gasturbine van 270 pk ontstaat de Etoile Filante. Hij krijgt een buizenstructuur die bekleed is met polyester.

5 september 1956: het gefluit van de gasturbine weerklinkt over de Bonneville-zoutvlakte in de Verenigde Staten. Een paar ogenblikken later is het record gebroken: 306,9 km/u over de kilometer, 308,85 km/u over de 5 km! Het record houdt stand tot op vandaag.

De Dauphine Nr. 65 uit 1958: De glansrijke zege van de Dauphine Nr. 65 in de Rally van Monte Carlo 1958 is een van de mooiste successen van dit model.

De Dauphine schittert in de internationale wedstrijden met tal van overwinningen in zijn klasse, zoals in de slopende Mille Miglia in Italië en de 12 uren van Sebring in de VS, en rijft op een schitterende manier de overwinning binnen in de Ronde van Corsica 1956 met aan het stuur de Belgische kampioene Gilberte Thirion.

In 1958 beslist de Automobile Club de Monaco de befaamde Rally van Monte Carlo nog lastiger te maken. François Landon, Racing Director van de Régie, brengt desondanks een Dauphine aan de start, die sneeuw, ijzel, regen, de nacht en de maar liefst 302 andere teams verslaat, met een groot overwicht op de concurrenten.

Het is de eerste keer dat een wagen met een zo kleine cilinderinhoud de overwinning behaalt. Ze levert Renault een ongelooflijke media-aandacht op. Vanaf nu kent iedereen de Dauphine. De Nr. 65 eist op indrukwekkende manier zijn plaats op in de geschiedenis van de autosport.

De Renault 17 groep V uit 1972: De Renault 17 heeft een goed gevuld sportief verleden. Van 1972 tot 1975 treedt hij aan in de rallysport. Hij is het eerste Renault-model dat een manche van het wereldkampioenschap rally op zijn naam schrijft met de overwinning van Jean-Luc Thérier en Christian Delferrier in de Press-on-Regardless Rally van 1974.

In totaal 14 fabriekswagens worden geprepareerd. Het exemplaar op de stand is daarvan het laatste en meest doorontwikkelde. Het is een Groep 5-versie waarvan het gewicht verlaagd werd door de toepassing van elementen in aluminium.

De zegevierende A442B uit 1978: 2 juni 1978: de Renault Alpine van Pironi en Jaussaud rijdt als eerste over de finish van de 24 Uur van Le Mans. Het is het orgelpunt van een avontuur dat vijf jaar eerder begon.

Een zege in de 24 Uur van Le Mans is nooit zomaar toeval. Die van 1978 vindt zijn oorsprong in 1973, wanneer Alpine beslist om opnieuw op hoog niveau te gaan circuitraceren, met de steun van Elf.

Op vijf jaar tijd evolueert de oorspronkelijke, atmosferische A 440 naar de 441 en later de drukgevoede 442, met regelmatig sterke prestaties in het Wereldkampioenschap. In 1977 ligt de zege in Le Mans binnen handbereik maar moeten de drie wagens opgeven door motorpech. Er moet op zoek gegaan worden naar een trainingscircuit dat de omstandigheden op de rechte lijn van Hunaudières (50 seconden plankgas!) kan reproduceren. Het daaropvolgende jaar eindigen twee Renaults Alpine op de 1ste en 4de plaats. De avond van de race zelf nog maakt Bernard Hanon, afgevaardigd bestuurder van Renault, bekend dat het Le Mans-programma wordt stopgezet. Renault stapt namelijk in de Formule 1. Een hoofdstuk in de geschiedenis van Renault wordt afgesloten.

De Renault 5 Alpine Groep II uit 1978: Ondanks een bescheiden motorvermogen domineert de Renault 5 Alpine Groep 2 van 1978 tot 1980 zijn klasse en voert hij af en toe zelfs het algemene klassement aan in de kampioenschapsrally's.

In 1978 neemt Renault Sport een gewaagde beslissing: na de Alpines zullen zijn kleuren verdedigd worden door een kleine auto met ... voorwielaandrijving! Aan het stuur van de Renault 5 Alpine Groep 2 rijdt Jean Ragnotti zich vanaf de Monte Carlo 1978 in de kijker, met een tweede plaats in het algemene klassement en een eerste plaats in zijn klasse. Het is de eerste in een mooie reeks, die in 1979 wordt voortgezet met een tweede plaats in de Ronde van Corsica. De Renault 5 houdt dus de concurrenten achter zich en sluit zijn sportieve carrière in schoonheid af: in de wagen schrijft Jean Ragnotti met Jean-Marc Andrié als navigator het Franse rallykampioenschap 1980 op zijn naam. Hij behaalt bijna alle overwinningen in Groep 2 en zet puike prestaties neer in het algemene klassement: derde plaats in de Rally Nice-Jean Behra, dankzij een vermogen dat wordt opgedreven tot 140 pk en ondanks problemen met de zelfspier, tweede plaats in de rally van Polen, en een eerste plaats in de rally's van Charbonnière, Lorraine en de Mont Blanc. Na die schitterende fin de carrière ruimt hij plaats voor een toekomstige legende: de Renault 5 Turbo.

De Renault 20 van de broers Marreau uit 1982: De broers Marreau zorgen in 1979 voor de verrassing in Parijs-Dakar door de overwinnaars te plagen aan het stuur van hun Renault 4. Drie jaar later halen ze de overwinning binnen met een Renault 20 turbo 4x4.

Van bij hun debuut in de Parijs-Dakar-race verrassen de broers Claude en Bernard Marreau door hun bescheiden Renault 4 net achter de Range Rover van Genestier-Terblaut-Lemordant te plaatsen. Ze zijn niet aan hun proefstuk toe, want ze zijn sinds 1971 recordhouder dwars door Afrika op het traject van Kaapstad naar Algiers.

In 1982 komen ze aan de start met een Renault 20 prototype met turbomotor en vierwielaandrijving. Hun navigatie- en rijtalent doet wonderen: van de 380 concurrenten rijden ze als eersten over de finish. Het is niet het einde van het verhaal van Renault en de "woestijnvossen": in 1983 en 1985 eindigen ze op de 9de en 5de plaats aan het stuur van een Renault 18 V6, en het is een Renault-motor die in de buggy van Jean-Louis Schlesser in 1999 en 2000 de Dakar-race wint.

De Formule 1 RE40 van Alain Prost uit 1983: Met de RE40 flirt Renault sterker dan ooit met de wereldkampioenstitel bij de rijders. 1983 blijft voor het merk het beste seizoen in de turbojaren.

Vanaf 1980 blijven de Renaults vooruitgang boeken in het wereldkampioenschap Formule 1. Na een matige start behaalt Alain Prost een mooie zege in de Grote Prijs van Frankrijk. De dominantie van de turbomotoren, die Renault in 1977 introduceerde, is nu een feit en verschillende geduchte uitdagers strijden samen met het Franse merk voor de overwinning: Ferrari, Brabham-BMW en Williams-Honda. Prost verdedigt zijn positie met vuur. De eerste plaats is opnieuw voor hem in Spa, Silverstone en Zeltweg. In San Marino, Monaco en Brands Hatch staat hij op het podium.

De Renault 21 Superproduction uit 1988: Dit voor het Franse Superproduction-kampioenschap ontwikkelde racemodel, met onder meer Jean Ragnotti achter het stuur, rijft van bij zijn lancering de overwinningen binnen.

Start van het project: oktober 1987. Eerste race: 20 maart 1988, en meteen ook het eerste podium. 10 races op de agenda, 6 zeges, 3 voor Jean Ragnotti, 3 voor Jean-Louis Bousquet en, aan het eind van het kampioenschap, net achter Audi Quattro en Porsche. Een sterke prestatie!

Technisch is nochtans alles nieuw: motor van 430 pk waarvan het vermogen begrensd wordt met een pop-off valve zoals in de Formule 1. 2,35 m lange cardanas van koolstofvezel: technologie uit de Espace Quadra. Sessies in de windtunnel monden uit in bijzonder doeltreffende aerodynamische oplossingen. Een haarfijne afstelling maakt van de Renault 21 2-liter Turbo 4x4 de beste wagen van het seizoen 1988.

De Formule 1 R26, wereldkampioen in 2006: Voor Renault komt het erop aan de sterke prestaties van Fernando Alonso en zijn Renault F1 R25 uit 2005 nog eens over te doen, rekening houdend met het nieuwe reglement dat een V8-motor oplegt.

De beste Formule 1-teams staan klaar om aan het seizoen 2006 te beginnen. De "Renault F1"-renstal, geleid door Flavio Briatore, brengt twee wagens aan de start, een voor de Spaanse regerende wereldkampioen Fernando Alonso, en een voor de Italiaan Giancarlo Fisichella.

Renault start schitterend aan het seizoen: Alonso behaalt 6 overwinningen, hij eindigt 3 keer tweede en hij bemachtigt 5 poles. Fisichella zet 1 overwinning, 1 derde plaats en 1 poleposition op zijn naam.

Schumacher en Ferrari liggen op de loer en de strijd om de titel wordt een nek-aan-nekrace. Met nog 1 overwinning en 4 tweede plaatsen op zijn palmares bezorgt Alonso, die de volle steun krijgt van het hele team, zichzelf opnieuw de titel bij de rijders en bemachtigt Renault opnieuw de titel bij de constructeurs. Giancarlo Fisichella eindigt vierde in het Wereldkampioenschap voor rijders. Met de schitterende dubbel mag Renault zich terecht de "top of the World of F1" noemen.

De R26-eenzitter, met zelfdragend koetswerk in koolstofvezel en aluminium honingraatstructuur, aangedreven door de Renault V8 in 90°, bevestigt dus het succes van 2005.

De Formule E voor seizoen 2016: Renault aan de spits van de 100% elektrische autosport.

Renault is altijd op zoek naar nieuwe uitdagingen en stapt dus van bij de start van de Formule E in het 100% elektrische kampioenschap van de FIA. In nauwe samenwerking met de renstal Renault e.dams behaalt de constructeur de allereerste Teamstitel in de geschiedenis van de discipline.

De eenzitter van Renault e.dams maakt gebruik van het Spark-Renault SRT_01E-chassis en de volledige nieuwe Z.E.15-aandrijflijn, die ontwikkeld werd door Renault Sport in Viry-Châtillon en het resultaat is van de technische knowhow die door de jaren heen door de verschillende teams werd opgebouwd.