

Persdossier

25 MEI 2016



Renault, meer dan 115 jaar sportieve passie

Renault weet als geen ander welke meerwaarde de autosport voor een constructeur kan bieden.

Zijn eerste belangrijke zege behaalde Renault in 1902, toen Marcel Renault als eerste over de meet van Parijs-Wenen kwam. De drie lichte Types K en vier Voiturettes moesten weerwerk bieden aan bijzonder sterke tegenstanders, zoals de Mercedes van Graaf Zborowski en de Panhard van Henry Farman. De route ging over steile en bochtige wegen en een verschrikkelijke Alpenpas. Marcel Renault zegevierde met een gemiddelde snelheid van 62,5 km/u en legde zo de basis voor een merk dat in alle disciplines van de autosport uitgroeide tot een belangrijke speler.

In 1906 schreef Renault zich in voor de allereerste Grote Prijs uit de geschiedenis, georganiseerd op de wegen rond Le Mans. Met de Type AK, met een licht chassis en een viercilindermotor van 12,9 liter, wist de Hongaar Ferenc Szisz de overwinning te behalen na 12 uur racen in een verstikkende hitte en op een circuit dat op smelten stond. Die zege droeg nog jarenlang bij tot de verkoop van het Franse merk.

Renault België Luxemburg – Directie Communicatie

Mozartlaan 20, 1620 Drogenbos

Tel.: + 32 (0)2 334 78 51 – Fax: + 32 (0)2 334 76 18

Site : www.renault.be et www.media.renault.be

Inhoud

01

De roerige jaren en de zoektocht naar records

De Nervasport

04

De Etoile Filante van de jaren 1950

04

02

De beginjaren van Gordini

05

03

Zege in Le Mans en debuut in de Formule 1

06

04

Rallying to victory

07

05

F1, de lokroep van de zege

08

06

Terugkeer naar de F1

09

07

Buiten de F1

10

08

Het begin van een nieuwe avontuur

11

01

De roerige jaren en de zoektocht naar records

In de jaren twintig en dertig legde Renault zich toe op snelheidsrecords en in 1926 ontwikkelde de constructeur de spectaculaire Renault 40CV Type NM des Records. Met een 9,0-litermotor, een enkele zitplaats en een aerodynamisch coupékoetswerk met opvallende wielen reed hij 24 uur lang met een gemiddelde snelheid van 173 km/u. Een indrukwekkend cijfer voor een auto afgeleid van een toenmalig productiemodel.

De Nervasport

In de jaren dertig bouwde Renault het Nerva-gamma en streefde het naar nog meer records op de Europese en Afrikaanse wegen. Met zijn welvingen geïnspireerd op de luchtvaart en zijn achtcilinder-in-lijn kwam de Nervasport twee tienden van een seconde tekort om de zege te behalen in de Rally van Monte Carlo in 1932. In 1935 was hij wel de sterkste in de Rally van Monte Carlo en Luik-Rome-Luik, alvorens tweede te eindigen – na Bugatti – in de Rally van Marokko in 1935.

Op de ring van Montlhéry toonde de auto zich nog efficiënter. In april 1934 reed een speciaal geprepareerde Nervasport verscheidene uithoudingsrecords bij elkaar in de meest uiteenlopende categorieën. Hij legde 8 000 kilometer af op 48 uur tijd, met een gemiddelde snelheid van meer dan 160 km/u en een topsnelheid van meer dan 200 km/u. Zijn dynamische koetswerk zou het design van toekomstige Renaults bepalen.

De Etoile Filante uit de jaren vijftig

In de jaren dertig bouwde Renault het Nerva-gamma en streefde het naar nog meer records op de Europese en Afrikaanse wegen. Met zijn welvingen geïnspireerd op de luchtvaart en zijn achtcilinder-in-lijn kwam de Nervasport twee tienden van een seconde tekort om de zege te behalen in de Rally van Monte Carlo in 1932. In 1935 was hij wel de sterkste in de Rally van Monte Carlo en Luik-Rome-Luik, alvorens tweede te eindigen – na Bugatti – in de Rally van Marokko in 1935.

Op de ring van Montlhéry toonde de auto zich nog efficiënter. In april 1934 reed een speciaal geprepareerde Nervasport verscheidene uithoudingsrecords bij elkaar in de meest uiteenlopende categorieën. Hij legde 8 000 kilometer af op 48 uur tijd, met een gemiddelde snelheid van meer dan 160 km/u en een topsnelheid van meer dan 200 km/u. Zijn dynamische koetswerk zou het design van toekomstige Renaults bepalen.

02

De beginjaren van Gordini

Amédée Gordini, de ontwerper van de gelijknamige auto's, ontwikkelde eind jaren vijftig een radicale versie van de Dauphine. De samenwerking tussen Renault en Gordini bleek vruchtbaar en leidde tot de creatie van de legendarische R8, R12 en R17 Gordini. De R8 Gordini schitterde in de rally, in klimkoersen en op circuits. In 1966 zette zijn immense populariteit Renault aan om de Renault 8 Gordini Cup te organiseren, de voorloper van de huidige promotieformules.

In 1971 werd de motor van de Renault 12 Gordini gebruikt in de eenzitters van het eerste Franse Kampioenschap van de Formule Renault. Tal van toekomstige kampioenen vervolmaakten er hun opleiding, denk maar aan Jacques Laffite, Jean Ragnotti, Alain Prost, Sebastian Vettel, Kimi Räikkönen en Lewis Hamilton.

De gebouwen van Gordini in Parijs werden al snel te klein voor de sportieve ambities van het merk. De site die werd uitgekozen voor de nieuwe vestiging bevond zich in Viry-Châtillon. De fabriek werd ingewijd op 6 februari 1969 en werd een springplank voor de toekomstige successen.

Renault concentreerde zich in eerste instantie op een V6-motor van twee liter, die officieel werd voorgesteld in januari 1973. Het blok bleek al snel competitief in het prestigieuze Europese Kampioenschap voor Sportwagens met tweelitermotor. Daarom schreef Renault zich in voor het Wereldkampioenschap voor Sportwagens van de FIA en ontwikkelde het merk een turboversie van de motor.

In 1976 werd Renault Sport opgericht en nog datzelfde jaar zag een eenzitterprogramma het levenslicht. Eerste stap : het Europese Kampioenschap Formule 2 met de V6



02

03

Zege in Le Mans en debuut in de Formule 1

De Renaults met turbomotor toonden zich duivels snel in het Wereldkampioenschap voor Sportwagens van de FIA, met een mooie reeks van poleposities en beste ronden. Alle ingrediënten waren verenigd toen Didier Pironi en Jean-Pierre Jaussaud in 1978 een historische zege behaalden in de 24 Uren van Le Mans, terwijl een tweede Renault brons in de wacht sleepte. Na dat klinkende succes in la Sarthe kon Renault zich toelagen op de volgende stap: de Formule 1.

Al jarenlang waren turbomotoren toegestaan in het technische reglement van de discipline, maar niemand durfde de stap te zetten. Op Renault na. In 1976 begon de Franse constructeur in het grootste geheim te testen met een 1,5-literversie van zijn V6. Er stonden verscheidene races op het programma voor het volgende seizoen.

Met zijn V6 turbo debuteerde de RS01 tijdens de Grote Prijs van Groot-Brittannië in 1977. De bolide met de bijnaam 'Gele Theepot' werd toevertrouwd aan Jean-Pierre Jabouille. Hoewel hij de race niet uitreed, maakte hij wel onmiddellijk een sterke indruk. Er bleven nog vier Grote Prijzen over tot het einde van het jaar, die Renault in staat stelden om waardevolle ervaring op te doen. Dat leerproces ging voort in seizoen 1978, toen Jabouille de eerste F1-punten binnenhaalde voor Renault – en de eerste voor een turbomotor – door de vierde plaats te veroveren in de Grote Prijs van de Verenigde Staten. De overstap naar een dubbele turbo tijdens de Grote Prijs van Monaco 1979 vertegenwoordigde een tastbare vooruitgang. Het team kon eindelijk de inertieproblemen oplossen en Jabouille behaalde een eerste historische zege in de Franse GP nadat hij in Dijon vanuit polepositie vertrok.



04

Rallying to victory

Parallel daarmee zette Renault zijn inspanningen in de rally voort. Het merk behaalde de constructeurstitel in het Wereldkampioenschap Rally van 1973. In 1977 werd Guy Fréquelin tot Frans Rallykampioen gekroond met de Alpine A310 Groep 5. De Renault 5 Alpine was al even populair dankzij Jean Ragnotti, tweede in de Rally van Monte Carlo 1978 en vervolgens winnaar van de race in 1981 en van de Ronde van Corsica in 1985 met de Renault 5 Turbo.

Renault stortte zich zelfs op de rallyraids met Parijs-Dakar. De Renault 20, die privé werd ingeschreven door de gebroeders Marreau, zegevierde in de editie 1982 van de befaamde Afrikaanse safari.

In de Formule 1 begonnen de investeringen van Renault hun vruchten af te werpen. In 1983 eindigde Renault tweede in het Wereldkampioenschap met Alain Prost, winnaar van vier Grote Prijzen, al kwam hij twee punten tekort om Nelson Piquet van zijn derde zege te houden. Hetzelfde jaar werd Renault voor het eerst motorleverancier voor een tweede renstal, door motoren te leveren aan Lotus. Later werden nog andere leveringscontracten afgesloten met Ligier en Tyrrell. Tijdens de Grote Prijs van Portugal in 1985 won Ayrton Senna zijn allereerste F1-wedstrijd met een V6-motor van Renault. Datzelfde seizoen wierp de Braziliaan zich op als een van de revelaties van de discipline. Eind 1985 werd het fabrieksteam opgedoekt zodat Renault zich ten volle kon toewijden op zijn rol van motorbouwer. In 1986 toonde het trio Senna-Lotus-Renault zich de snelste op de grid: de Braziliaan verwerfde maar liefst acht poleposities.



05

F1, de lokroep van de zege

Eind jaren tachtig keerde Renault officieel terug naar de Formule 1, dit keer in partnerschap met Williams. Van bij de eerste campagne leidde de samenwerking tot twee GP-zeges, gevolgd door twee andere in 1990. Nigel Mansell, die de Renault-motoren al kende door zijn ervaring bij Lotus, vervoegde het team op het einde van het jaar.

Het was het begin van een uiterst succesvolle periode. Eind 1991 was Williams-Renault reeds uitgegroeid tot het te kloppen duo. In 1992 won Mansell het seizoen op verpletterende wijze en bezorgde hij Renault reeds in augustus zijn eerste wereldtitel.

Prost, de voormalige officiële Renault-piloot, ging in 1993 aan de slag bij Williams. Ook hij behaalde zijn kroon, alvorens hij met pensioen ging. Er volgden nog andere titels, in 1996 met Damon Hill en in 1997 met Jacques Villeneuve. Williams-Renault behaalde tevens de titels bij de Constructeurs in 1992, 1993, 1994, 1996 en 1997.

In 1995 dreef Renault zijn F1-engagement op dankzij een nieuw partnerschap met de renstal Benetton. Michael Schumacher behaalde de titel bij de piloten terwijl Benetton de constructeurstitel op zijn naam schreef. Dankzij zijn twee partnerteams mocht Renault tussen 1992 en 1997 dus zes wereldtitels toevoegen aan zijn palmares. Tussen 1995 en 1997 won het merk met de ruit 74 procent van de gereden wedstrijden.

Na seizoen 1997 trok Renault zich officieel terug uit de discipline. Williams, Benetton en later ook de nieuwe renstal BAR bleven motoren van Renault-origine gebruiken, die de namen Supertec, Mecachrome en Playlife kregen. In Viry-Châtillon bleef een ontwikkelingscel brainstormen over een toekomstig F1-programma.

Parallel daarmee schitterende Renault een decennium lang in de rally, met onder meer een zege met een Maxi Mégane in de Ronde van Corsica in 1997.

06

Terugkeer naar de F1

Ook dit keer was de officiële afwezigheid van Renault op de startgrids van korte duur. Begin 2001 kondigde het merk met de ruit de overname van renstal Benetton aan om zijn terugkeer als volwaardig constructeur te organiseren. Renault leverde dat seizoen motoren aan Enstone en een jaar later werd de structuur omgedoopt tot Renault F1 Team. De chassisafdeling bleef gevestigd in het Verenigd Koninkrijk en werkte nauw samen met de afdeling motorontwikkeling in Viry-Châtillon.

In 2003 veroverde Fernando Alonso in Maleisië een eerste polepositie voor het team. De jonge Spanjaard deed nog beter in Hongarije, waar hij het eerste succes boekte voor het Renault F1 Team. Het jaar erna zorgt Jarno Trulli voor de zege door de meest prestigieuze wedstrijd te winnen voor Renault: de Grote Prijs van Monaco.

In 2005 was Alonso de te kloppen man: hij werd wereldkampioen bij de piloten terwijl Renault de constructeurstitel veroverde met acht zeges voor de Spanjaard en zijn teamgenoot Giancarlo Fisichella.

Ondanks de aanzienlijke technologische ommezwaai die de overgang van de V10- naar de V8-motoren met zich meebracht, surfte Renault in 2006 voort op zijn elan. Met acht successen leverde Renault een verbeterde strijd tegen Ferrari om de titels te veroveren, maar ook toen resulteerde de innovatieve kracht van het Franse merk in een nieuwe dubbelzege.

Renault, dat de gewoonte had om verscheidene teams van motoren te voorzien, ondertekende een motorcontract met Red Bull Racing in 2007. De blauwe eenzitters zouden zich al snel erg performant tonen. In 2010 won Vettel de titel en werd hij de jongste wereldkampioen uit de Formule 1-geschiedenis. De renstal Red Bull-Renault behaalde de constructeurstitel.

Terwijl Renault zijn activiteiten terugbracht tot de levering van motoren toonde Sebastian Vettel zich ongenaakbaar in het Wereldkampioenschap en versloeg hij alle records om vier opeenvolgende titels te veroveren, tot in 2013. Behalve Red Bull Racing voorzag Renault ook het Lotus F1 Team, het Caterham F1 Team en het Williams F1 Team van motoren. Doorheen de V8-periode bleef het blok, ontworpen en ontwikkeld door de 250 ingenieurs van Viry-Châtillon, domineren door meer dan 40 procent van de gereden races te winnen en een recordaantal poleposities te veroveren.

07

Buiten de F1

Renault Sport Technologies zette de ontwikkeling van zijn gamma monotypes voort met de Formula Renault 2000 en de Clio Cup. In de rally werkte de Clio Super 1600 zich tussen 2003 en 2005 snel op met verscheidene internationale titels.

In 2005 leidde de fusie tussen de Eurocup Formula Renault V6 en de World Series by Nissan tot de oprichting van de World Series by Renault. Deze evenementen die gratis toegankelijk waren voor het grote publiek, combineerden elf jaar lang topcompetities, F1-demonstraties en animaties voor het hele gezin. Het evenement gaf heel wat F1-sterren de kans om door te dringen in de wereld van de autosport.

08

Het begin van een nieuwe avontuur

In 2014 gooide de F1 het roer volledig om met de introductie van een avantgardistische motortechnologie.

De nieuwe F1-aandrijving van Renault combineerde de architectuur van de oude generatie van drukgevoede motoren met krachtige elektromotoren en een reeks geavanceerde energierecuperatiesystemen om het brandstofverbruik met 40 procent terug te dringen zonder daarbij te raken aan het dynamisme en de prestaties.

Renault bleef motoren leveren aan Red Bull Racing, de zusterenstal Scuderia Toro Rosso en het Lotus F1 Team, maar de concurrentie woog zwaar. Na een complete analyse van zijn strategie kondigde Renault eind 2015 aan als volwaardige constructeur te zullen terugkeren naar de Formule 1.

Vanaf 2016 werkt Renault onder het vaandel van het Renault Sport Formula One Team.

De doelstelling bestaat erin om weer aan te knopen bij de successen uit het verleden en om de talloze platformen van de groep nieuw leven in te blazen. Na zo'n lange en rijke geschiedenis lijkt het geen twijfel dat de prestaties van Renault een uitzonderlijke bron van inspiratie vormen voor de teams van vandaag.

