



PERSDOSSIER

Maandag 20 januari 2014

RENAULT 8 GORDINI: FRANSE LEGENDE BLAAST VIJFTIG KAARSJES UIT.



De naam "Renault 8 Gordini" staat in ieders geheugen gegrift. Het geronk van de motor in de "kleine blauwe met witte strepen" brengt heel wat herinneringen naar boven.

Het aantal Fransen dat geen neef, buur of vriend heeft gehad die "met een Gordini heeft geracet" is op één hand te tellen. "Wat een auto! Daar zat pit in..." "Met de Gorde reed je sneller van Parijs naar Marseille dan met de Mistral-trein... Wat een tijd!" Iedereen heeft zo zijn eigen herinneringen, weetjes en

nostalgie rond de Renault 8 Gordini.

Ook vandaag nog is hij een legende en scheert de prijs van verzamelwagens bijzonder hoge toppen, zeker gezien zijn ontwerp en zijn verspreiding. De Renault 8 Gordini heeft net als de Renault 4 CV en de Renault 4 zijn stempel gedrukt op de Franse autogeschiedenis, zij het dan op een sportiever niveau.

Sommige exemplaren hebben zelfs het geluk dat ze worden ingeschreven voor historische rally's, zoals de prestigieuze zeventiende editie van de Rallye Monte-Carlo Historique van dit jaar. Renault Classic zet bijvoorbeeld vijf Renaults 8 Gordini in. Jean Ragnotti rijdt zo opnieuw met zijn eerste racewagen ("Rallye du Vaucluse" 1967). Zijn copiloot is Michel Duvernay, voormalig winnaar (1981) van de Coupe de France Renault Cross Elf en de Coupe Renault 5 GT Turbo (nr. 8). Eveneens van de partij zijn Alain Serpaggi, zoals gewoonlijk bijgestaan door Jean-Pierre Prevost (nr. 12) terwijl Michel Leclère, winnaar van de "Premier Pas Dunlop Coupe Gordini" in 1969 samen rijdt met journalist Vincent Roussel (nr. 17). Het Renault Classic-team

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 & www.media.renault.be

wordt nog aangevuld met twee andere Renaults 8 Gordini: de 1100 (nr. 19) van Thierry Chancel en François Forgeoux en de 1300 (nr. 22) van Gilles Zaffini en Serge Mollar. Tot slot is er het Noorse team van Torgje Kleppe en Henning Jorstad in de R 1135 (nr. 39), die hulde brengen aan hun voorgangers Unnerud en Karlan, die in 1968 een private Renault 8 Gordini 1300 inschreven. Ze eindigden op de 42e plaats maar waren het eerste Noorse team.

MAGIËR AMÉDÉE GORDINI

Amédée Gordini werd op 23 juni 1899 geboren in het Noord-Italiaanse Bazzano, niet ver van Bologna. Zijn liefde voor mechaniek en voor het leven was sterker dan die voor zijn jonge echtgenote. Hij verliet haar en trok naar Parijs "om bokser Georges Carpentier te bekampen", zo vertelde hij zijn vrienden. Na zijn aankomst in de Franse hoofdstad raakte zijn magere spaargeld al snel op en om te overleven, kluste hij bij Cattaneo in Suresnes. In het kleine atelier boog hij zich over Fiat- en later Simca-motoren, waarvoor hij enkele persoonlijke ideeën ontwikkelde om ze competitiever te maken. Hij maakte al snel naam in de racewereld na zijn successen in onder meer de 24 Uren van Le Mans en de "Bol d'Or".



Na de Tweede Wereldoorlog stelde Henri-Theodore Pigozzi, eveneens Italiaan van afkomst, hem voor om zijn naam te koppelen aan het Franse automerk dat hij zopas in het leven had geroepen: Simca. Van 1946 tot 1951 verschenen de frêle en fijne Simca's aan de start van zowat alle Europese races om de veel krachtigere Ferrari's, Maserati's, Alfa Romeo's en Talbots het hoofd te bieden. Nadat zijn sponsor zich terugtrok, zette Amédée Gordini zijn renstal nog voort tot in 1956 en racete hij naargelang de middelen van het moment afwisselend met F1- en F2-bolides, sportwagens en coupés in alle mogelijke races op de internationale autosportkalender. Om zijn blauwe wagens te besturen, deed de meest Franse van alle Italianen (of vice-versa) een beroep op een hele waslijst aan uitmuntende Franse piloten zoals Maurice Trintignant, Robert Manzon, André Simon, Jean Behra en Jacky Pollet. Ook buiten Frankrijk rekruteerde hij piloten, zoals de vurige Argentijn Juan-Manuel Fangio, de prins van Siam, Bira, de Braziliaan Nano Da Silva Ramos en de Belgen André Pilette en Paul Frère. Ondanks enkele privésubsidies en het enthousiasme van een aantal supporters kwam er in

1956 definitief een einde aan het atelier op de Boulevard Victor 69 aan de Porte de Versailles, waar de Gordini's werden gebouwd. Amédée Gordini begon aan zijn derde leven!

EEN VRUCHTBARE SAMENWERKING

Toen Pierre Lefauchaux in februari 1955 om het leven kwam in een ongeval, werd Pierre Dreyfus aangesteld als directeur van de Régie Renault. Fernand Picard, Directeur van het Studiebureau van de Régie en vader van de 4CV, en François Landon, voormalig piloot en verantwoordelijke voor de competitieafdeling van het merk met de ruit, maakten van de gelegenheid gebruik om hun nieuwe baas in 1956 te overtuigen om met Amédée Gordini in zee te gaan. Op 1 januari 1957 begon die laatste dan ook te werken om de Renault Dauphine dynamischer te maken: een vierversnellingsbak en net geen 10 pk extra waren het resultaat. Het werd de eerste in een lange en glorieuze reeks van Renaults Gordini.

DE RENAULT 8



Pierre Dreyfus — Doctor Recht en geen ingenieur zoals zijn medewerkers — bekeek de auto meer als socioloog dan als technicus en had zo zijn eigen wereldvisie op de markt. Hij was ervan overtuigd dat een constructeur ter grootte van Renault enkel toekomst had als hij meer

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 & www.media.renault.be

dan de helft van zijn productie exporteerde. Dreyfus lanceerde dan ook "Project 113", waarvan het lastenboek als volgt kan worden samengevat: een motor met een lichtmetalen cilinderkop, schijfremmen rondom, een hoogstaand interieurcomfort voor vier volwassenen en een moderne stijl. Om aan die laatste eisen te voldoen, werkten de Renault-stilisten Robert Barthaud en Gaston Juchet samen met de onafhankelijke designer Philippe Charbonneaux, die werd opgeleid in een Amerikaanse school. De Renault 8 was geboren en de auto werd in juni 1962 gelanceerd. Zijn grote voorstelling bleef echter voorbehouden aan het onmisbare Autosalon van Parijs in oktober. De auto viel onmiddellijk in de smaak bij de Fransen en van de Renault 10-versie, die tot in 1976 werd geproduceerd, werden maar liefst 1.316.134 exemplaren gebouwd. Hij werd oorspronkelijk aangedreven door een viercilindermotor van 956 cm³, de Sierra. Zijn succes zou nog groeien met de versie Major met de type R 1132-motor van 1.108 cm³. Die kon in de autopers op heel wat bijval rekenen en José Rosinski van het gespecialiseerde tijdschrift Sport Auto omschreef hem zelfs als "verleidelijk". Hubert Melot, ingenieur van de Régie, riep een "version spéciale" in het leven, waarmee hij een zevende plaats veroverde in de Ronde van Corsica 1963... De tijd was rijp om nog een stap verder te gaan.

De Renault 8 bleek bovendien al snel een goede basis te vormen, die men met enkele kleine ingrepen bijzonder performant kon maken. Aan ideeën ontbrak het de specialisten trouwens niet. Henri Fretet, voormalig mecanicien bij Delage en verantwoordelijke voor de speciale modellen van Renault, ontwikkelde zo een veel snediger onderstel, dat nochtans voornamelijk serieonderdelen gebruikte. Parallel daarmee liet de verantwoordelijke van de competitieafdeling, François Landon, het dak van de kleine berline verlagen. En wanneer beide ideeën werden verenigd op een testmodel, haalde de wagen een topsnelheid van 170 km/u! Amédée Gordini werkte ook mee maar nam vooral de motor onder handen. Renault vroeg hem enkel serieonderdelen te gebruiken om net als de andere medewerkers binnen het krappe budget te blijven. De "Magiër", een koosnaam die hij verdiende met zijn eenzitters, besloot echter boven het budget te gaan en echte racetechnologie te monteren. Zo deed hij een beroep op een zogeheten "hemisferische" cilinderkop, genoemd naar de vorm van de verbrandingskamers. Die innovatie maakte "zijn" Renault 8 uiteraard sneller dan die van het team Landon-Fretet en tegen alle verwachtingen in, was het zijn versie die werd weerhouden onder het motto "de prijs wordt vergeten, kwaliteit blijft".

RACEDOOP VOOR DE RENAULT 8 GORDINI

Het onderstel werd opgewaardeerd met vier achterschokdempers en een Hydrovac-rembekrachtiging, die in 1963 reeds werd getest op de fabrieksversies van de Renault 8 tijdens de "Marathon de la route" van Luik naar Sofia en terug naar Luik. Renault besloot vervolgens een sportieve berline voor minder dan 12.000 Franse Frank te lanceren (tegenover 17.000 FF voor een Alfa Giulia Ti bijvoorbeeld). Om de bolide van de andere berlines te onderscheiden, besliste Renault hem enkel aan te bieden in het befaamde blauw met referentie 418 en met strepen. In plaats van de oorspronkelijk voorziene geblokte banden, werden uiteindelijk witte strepen gekozen. Zo zag de Renault 8 Gordini in 1964 het levenslicht. Een mythe was geboren. En om dat ook te benadrukken won Jean Vinatier, de officiële Renault-piloot met de wagen de Ronde van Corsica 1964, voor de ervaren Jean Rolland en zijn performante Alfa Romeo Tubolare 1600. Zo werd de nieuwe kampioen ingewijd op het "Eiland der Schoonheid"



EEN MOOIE PALMARES

Gesterkt door dat succes verschenen de Renaults 8 Gordini in januari 1965 vol zelfvertrouwen aan de start van de prestigieuze Rallye Monte-Carlo. De race werd echter een totale mislukking, die evenwel snel vergeten was na de zege van Jean Vinatier in het algemene klassement van de "Rallye Lyon Charbonnières" en die van Pierre

Orsini in de "Ronde van Corsica". In 1966 vertrouwde Jacques Féret een blauwe auto toe aan de Zweedse piloot Bengt Jansson, als aanvulling op Jean Vinatier, de onvermijdelijke Franse piloot. Ondanks die weloverwogen keuze, verliep het nauwelijks beter in de Rallye Monte-Carlo. Tijdens de 24 Uren van Spa Francorchamps wonnen Vinatier/Bianchi, Piot/Andruet en Orsini/Vacca echter de fel gemediatiseerde "Coupe du Roi", met hun drie nagenoeg ongewijzigde Renaults 8 Gordini .

Enkele weken later won Parijzenaar Jean-François Piot na zijn uitstekende vierde plaats in de beruchte "Coupe des Alpes" op zijn beurt de Ronde van Corsica. Voor de derde keer op rij wist de Renault 8 Gordini dus te zegevieren in Corsica. Ook het vermelden waard, is dat Mauro Bianchi de "Grote Prijs van Macao" won, de race in de verafgelegen Portugese kolonie in China. De Renault 8 Gordini was tegen die tijd een te duchten wapen geworden, temeer omdat de Régie Renault sinds maart 1966 een nieuwe versie aanbood.

de R 1135: DE RENAULT 8 GORDINI 1300

Met zijn officiële naam R 1135 beschikte hij vanaf dat ogenblik over een motor van 1.255 cm³, die maar liefst 88 DIN pk en een koppel van 11,9 kgm ontwikkelde en de blauwe schoonheid een topsnelheid van 175 km/u gaf. De liefhebbers waren ook erg te spreken over de vijfversnellingsbak (type 330-6), waarmee de nieuwe Renault 8 Gordini 1300 de 400 meter vanuit stilstand in nauwelijks 16,9 seconden afhaspelde en 15 seconden later het kilometerpaaltje voorbij zoefde. De twee dubbele Weber 40 DCOE waren eveneens een "troef" volgens de kenners.

Net als de Renault 8 Gordini 1100 (R1134) werd ook de nieuwe Renault 8 Gordini 1300 (R 1135) bij zijn lancering in 1967 enkel aangeboden in de kleur "Bleu France". Er volgden echter al snel versies in het wit, rood en geel en zelfs in "saliegrijs" (1969) en een donkergroene tint (1970) die dicht aanleunde bij het British Racing Green. Alle versies kregen het befaamde radiatorrooster met vier koplampen, de dubbele brandstoftank (38 liter achterin en 26 liter voorin) en het befaamde "Quillery"-stuur in schuim.

DE COUPE RENAULT 8 GORDINI, KWEEKVIJVER VOOR TALENT

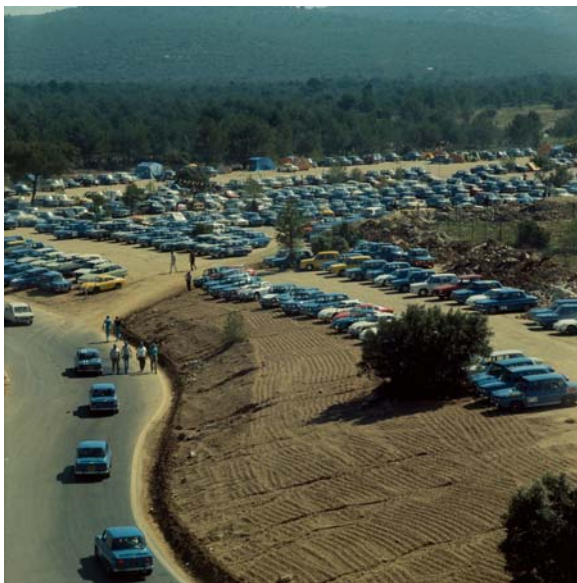
De Renault 8 Gordini, die in 1967 werd verkocht voor 13.500 Franse Frank, zette een hele generatie van babyboomers aan dromen. Voor het eerst maakte een seriewagen van een massaconstructeur het mogelijk om deel te nemen aan autoraces.

Racen was niet langer het voorrecht van enkele gefortuneerde liefhebbers. Net als de yéyé-muziek, die in die tijd hoge toppen scheerde en "iedereen" in staat stelde om te zingen met een elektrische gitaar, konden alle jongeren dromen van een sportieve auto. De Gordini-signatuur op het kleppendeksel van de 812-00-motor en het logo op de achterschort werden een ware hype voor jonge liefhebbers en alle aspirant-piloten droomden ervan de opvolger te worden van Jean Behra, Maurice Trintignant en zelfs — voor meest ambitieuze onder hen — van Juan Manuel Fangio, stuk voor stuk illustere voormalige piloten van Amédée Gordini.

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 & www.media.renault.be

Een man begreep al snel het belang van deze auto, die unaniem werd geloofd in de pers: Georges Fraichard, de voormalige Hoofdredacteur van het Magazine "Moteurs" en een vriend van Behra en Gordini. Hij lanceerde het idee om een "Cup" in het leven te roepen, voorbehouden aan deze wagen en sprak erover met Alain Bertaut en Pierre Allanet van "Action Automobile". Zij kregen de goedkeuring van Robert Sicot, attaché van de dienst Public Relations van Renault. Alleen moesten ze de raceorganisatoren nog overtuigen. Zij vreesden namelijk dat het publiek weinig belangstelling zou hebben voor nieuwbakken piloten aan het stuur van commerciële modellen.

Die vrees bleek echter van bij de eerste races ongegrond en het publiek zag maar al te graag hoe jongeren die van niets schrik hadden, tot het uiterste gingen om de overwinning te behalen. Reeds bij de eerste races in 1966 deden verscheidene namen zich opmerken tijdens deze "Coupe Renault 8 Gordini". Jean-Luc Thérier, Alain Cudini, Jean-Pierre Jarier, Robert Mieusset, Jean-Claude Andruet, Jean-Pierre Jabouille, Michel Leclère en veel anderen wisten er een mooie carrière uit te bouwen terwijl Michel Hommell er zijn roeping van Persbaas vond en Hugues de Chaunac die van Renstaldirecteur.



EEN VOLWAARDIGE RACEWAGEN

De legende van de Renault 8 Gordini steunde dus op een onlosmakelijk verbonden triptiek: het seriemodel, de Cup en de rally. Met de kleine blauwe bolide met witte strepen is iedereen "Wereldkampioen van zijn straat".

In 1968 won Jean-Pierre Nicolas de Rally van Marokko en in januari 1969 haalde Jean-Luc Thérier nog een andere grote slag thuis: de zege in Groep 1 (standaard toerismemodellen), in combinatie met een

buitengewone vijfde plaats in het algemene klassement tijdens de Rallye Monte-Carlo. Dat zou het orgelpunt worden voor de Renault 8 Gordini, die doorheen zijn carrière uitgroeide tot een waar icoon onder de Franse sportwagens. Hetzelfde jaar eindigde de Belg Jean-Marie Jacquemin nog zevende in de veeleisende "Coupe des Alpes" (1e in Groep 1) en in 1970 won Jannick Auxemery het Franse Critérium des Circuits bij de standaard seriemodellen.

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 & www.media.renault.be

Hoewel hij op 19 juli 1970 officieel werd afgelost door de Renault 12 tijdens een groot feest op het circuit van Castellet dat "G-Day" werd gedoopt, zette de Renault 8 Gordini zijn succes voort, het vaakst "verbeterd" voor specialisten (in Groep 2) of opgekalefaterd door amateurs (in Groep 5). Ook was hij geregeld terug te vinden aan de voet van klimkoersen, op supermarktparkings voor slaloms of aan de start van een speciale rally, waar hij de massa nog steeds wist te beroeren. "Als hij er is, is het publiek er ook" bevestigde Publicis voor Renault. Of nog uitdrukkelijker: "Aan zijn stuur voel je je als een bruid..." volgens "Le petit vocabulaire de la course", een boekje dat Renault uitgaf, met een blauwe kaft met witte banden uiteraard. Tussen 1964 en 1970 werden meer dan 10.000 Gordini's gebouwd (2.626 van de type R 1134 en 8.981 van de type R 1135) in de fabriek die Pierre Lefauchaux aan de rand van de Seine liet bouwen in Flins. Vijftig jaar later wordt de Renault 8 Gordini nog steeds vereerd en vertroeteld door liefhebbers die er een niet te missen collectors item van hebben gemaakt.

ENKELE RENAULTS 8 GORDINI IN DE "RALLYE MONTE-CARLO"

1967: Piot / Karaky (7e) Jansson / Mlle Senysmann (8e) Vinatier / Roure (9e) 1968: Koob / Kridel (20e en 1e in zijn Klasse) 1969: Thérier / Callewaert (5e en 1e in zijn Groep) 1970: Kris / Crous (15e en 1e in zijn Klasse)

TECHNISCHE FICHE

	R 1134 (RENAULT 8 G 1100)	R 1135 (RENAULT 8 G 1300)
Motor	Type 804 -00 4-takt 4-cilindermotor	Type 812 - 00 4-takt 4-cilindermotor
Cilinderinhoud	1.108 cm ³	1.255 cm ³
Slagvolume	277 cm ³	313,75 cm ³
Boring x slag	70 x 72	74,5 x 72
Distributiesysteem	1 zijdelingse nokkenas	1 zijdelingse nokkenas
Cilinderbussen	Nat, verwijderbaar	Nat, verwijderbaar
Inlaatkleppen	35 mm	35 mm
Uitlaatkleppen	32,6 mm	32,6 mm
Krukas	5 zuigers	5 zuigers
Compressieverhouding	10,4 / 1	10,5 / 1
Max. vermogen	95 SAE pk/6.500 t/min (80 DIN pk)	110 SAE pk/6.750 t/min (88 DIN pk)
Max. koppel	10,5 kgm (SAE)	12,7 kgm (SAE)
Fiscaal vermogen	6 pk	7 pk
Brandstoftoevoer	2 Solex-carburatoren 40 PHH2	2 Weber-carburatoren 40 DCOE
Elektriciteit	12V-dynamo	12V-alternator
Versnellingsbak	Type 330 - 06 (4 versnellingen)	Type 353 - 03 (5 versnellingen)
1e verhouding	3,61	3,61
2e verhouding	2,25	2,36
3e verhouding	1,48	1,69
4e verhouding	1,03	1,29
5e verhouding	-	1,03
Achteruit	3,07	3,07
Conisch koppel	8 x 33	8 x 33
Koppeling	Enkele droge schijf Ø 160	Enkele droge schijf Ø 180
Stuurinrichting	Tandheugel, 3,2 omwentelingen	Tandheugel, 3,2 omwentelingen
Remmen	4 schijven Ø 260	4 schijven Ø 260
Lengte	3,995 m	3,995 m
Breedte	1,49 m	1,49 m
Hoogte	1,38 m	1,38 m
Leeggewicht	795 kg	855 kg
Velgen	4 ½ duim	4 ½ duim
Banden	135 x 380	135 x 380
Brandstoftank	40 liter	38 liter (achteraan) 26 liter (vooraan)
Productiejaren	1964 en 1965	1966 tot 1970
Prijs incl. btw	11.500 FF (1965)	13.500 FF (1967)

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 & www.media.renault.be