

Communiqué de presse

02 FÉVRIER 2016

Renault au salon Rétromobile : plus de 115 ans de passion sportive

Renault est présent cette année sur le salon Rétromobile du 3 au 7 février 2016 au parc des expositions de la Porte de Versailles à Paris.

Véritable rendez-vous des passionnés de voitures de collection, Rétromobile est l'occasion de retracer plus de 115 ans de passion sportive grâce à quelques exemplaires extraordinaires de la collection Renault Classic.

Les visiteurs peuvent ainsi découvrir, sur une surface de 700 m², un large choix de véhicules illustrant la diversité de l'engagement de la marque en compétition automobile.

Les véhicules exposés sur le stand de Renault Classic

La Renault Type AK de 1906 : Renault remporte le 1^{er} Grand Prix de l'histoire de l'automobile.

Disputé au Mans les 26 et 27 juin 1906 sur le circuit de la Sarthe, le tracé, d'une longueur de 103,18 km, est essentiellement composé de routes goudronnées, sur lesquelles chaque participant va rouler à six reprises par jour ; le Grand Prix se déroulant sur deux jours, la distance de course totale est ainsi de 1 238,16 km.

32 concurrents prendront le départ de cette première édition toutes les 90 secondes. Renault engage 3 véhicules. Le numéro 3A est piloté par Ferenc Szisz, les 3B et 3C respectivement par Edmond et Richez. La première journée se terminera par la victoire de Szisz, elle sera aussi marquée par l'abandon d'Edmond. Seules 17 voitures prendront le départ de la deuxième journée. Ferenc Szisz bouclera tous les tours en tête sans incident majeur. Il dominera cette journée et remportera l'épreuve en 12 h 14, avec 32 minutes d'avance sur son poursuivant

La 40 CV des records de 1926 : Dans les années vingt, tout constructeur qui se respecte doit se lancer dans la course aux records, dont la vogue est encouragée par la construction d'anneaux de vitesse. En France celui de Montlhéry, réalisé en 1924, devient le théâtre d'affrontements à grands renforts de chronomètres. Renault n'est pas en reste dans cette course à la vitesse. Pour y participer, on s'appuie sur le fleuron de la gamme, la 40 CV et son énorme moteur de plus de 9 000 cm³ !

En 1926, Plessier et Gartfield, les ingénieurs responsables de l'opération, lancent sur l'anneau une 40 CV très profilée, à carrosserie monoplace et dont le radiateur est ramené derrière le moteur. La voiture s'attribue les 50 miles à 190,013 km/h et les 24 heures à 173,649 km/h.

La voiture exposée est une réplique exacte de la voiture des records, réalisée dans les années 70.

La Nervasport des années 30 : à cette époque, Renault se distingue par une production robuste et fiable, plutôt que sportive. Pourtant, les Nervasport n'usurpent pas leur appellation.

Chez Renault, les « Nerva » apparues en 1930 correspondent à la gamme huit cylindres, complétant les Reinastella avant de leur succéder : des voitures de luxe, destinées à une clientèle avide de confort. Renault en extrapole néanmoins en 1932 une version plus légère et plus courte, la Nervasport qui se distingue lors d'épreuves d'endurance. Légère, puissante, agile, elle séduit les amateurs de conduite sportive ainsi que Louis Renault l'avait pressenti. Au Monte Carlo 1933, une des trois Nervasport manque de très peu la seconde place.

Deux ans plus tard, en 1935, Renault engage sept voitures dont deux Nervasport dont l'une remporte brillamment la victoire. Les victoires se poursuivent au Liège-Rome-Liège de la même année, ex-aequo avec une Bugatti. Tout au long de l'année, la Nervasport fait preuve de ses qualités lors d'épreuves, où l'on traverse l'Europe de part en part en roulant jour et nuit, sur des routes étroites et accidentées, dans des conditions climatiques difficiles.

La 4CV des 24H du Mans de 1951 : Devant les succès de la 4 CV en compétition, une version poussée sera développée, la 1063, qui confirme après-guerre le retour de Renault à la compétition.

Après la seconde guerre mondiale, Renault - devenue Régie Nationale - opte pour la voiture populaire. Lancée en 1946 avec un moteur de 750 cm³ développant une trentaine de chevaux, la 4CV séduit immédiatement. Quelques voitures sont engagées dans des épreuves d'endurance où elles se font remarquer par leur agilité et leur fiabilité.

Le type 1063 est l'évolution sportive de la Renault 4CV. Ainsi modifiée, la voiture dépasse 130 km/h et va se forger de 1951 à 1954 un beau palmarès, avec des épreuves aussi redoutables que la Coupe des Alpes, le Liège-Rome-Liège, le Tour de France, les Mille Miles et même les 24 heures du Mans 1951 avec la victoire dans la classe très disputée des 750 cm³. Cette petite bombe marque magistralement le retour de Renault en compétition.

L'Etoile Filante de 1956 : Au lendemain de la guerre, l'aéronautique a le vent en poupe. Quoi de plus naturel qu'expérimenter ces techniques sur l'automobile ? L'Etoile Filante est un témoin-clé de cette tendance.

M. de Szidowski, patron de Turboméca, est un spécialiste reconnu des moteurs à turbine. Confiant dans l'avenir de cette technique, il aimerait y sensibiliser le grand public et se rapproche donc de Renault. Séduit, Pierre Lefauchaux, patron de Billancourt, confie la réalisation d'une voiture expérimentale à trois hommes d'expérience : Fernand Picard, directeur des études, Albert Lory, motoriste hors pair et Jean Hébert, ingénieur qui sera le pilote. Autour d'une turbine de 270 ch naît l'Etoile filante, à structure tubulaire habillée de polyester.

5 septembre 1956 : le sifflement de la turbine résonne sur le lac salé de Bonneville, aux Etats-Unis. Quelques instants plus tard, le record est battu : 306,9 km/h pour le kilomètre, 308,85 km/h les 5 km ! Aujourd'hui, le record tient toujours !

La Dauphine n°65 de 1958 : l'éclatante victoire de la Dauphine n° 65 au rallye de Monte Carlo 1958 est l'un des plus beaux succès de ce modèle.

La Dauphine brille dans les courses internationales où elle accumule les victoires de catégorie, tant aux éprouvantes "Mille Miles" italiennes que lors des "12 Heures d'Endurance" de Sebring aux USA, avant de remporter une éclatante victoire lors du Tour de Corse en 1956, pilotée par la championne belge Gilberte Thirion.

En 1958, l'Automobile Club de Monaco a décidé de durcir le fameux Rallye Monte Carlo. François Landon, le Directeur de la Compétition de la Régie engage malgré tout une Dauphine qui va vaincre la neige, le verglas, la pluie, la nuit et les ... 302 autres équipages, s'imposant largement face à la concurrence.

Cette victoire, la première d'une voiture de cylindrée si modeste, aura un retentissement incroyable pour Renault sur le plan médiatique. Désormais la Dauphine est connue de toutes et tous. La N° 65 fait une entrée fracassante dans la légende du sport automobile.

La Renault 17 groupe V de 1972 : La Renault 17 a un passé sportif bien rempli. En effet, elle a écumé les rallyes de 1972 à 1975. Elle sera le premier modèle de Renault à remporter une épreuve du championnat du monde des Rallyes avec la victoire de Jean-Luc Thérier et Christian Delferrier au Rallye Press on Regardless 1974.

Au total, 14 voitures officielles seront préparées par l'usine. Le véhicule présenté est le dernier et le plus abouti de la série. Il s'agit d'une version groupe 5 dont le poids est allégé par l'utilisation d'éléments en aluminium.

L'A442B victorieuse en 1978 : le 2 juin 1978, la Renault Alpine de Pironi et Jaussaud passe en tête la ligne d'arrivée des 24 Heures du Mans. C'est l'aboutissement d'une aventure commencée cinq ans plus tôt.

Une victoire aux 24 Heures du Mans n'est jamais le fruit du hasard. Celle de 1978 trouve son origine en 1973, lorsque Alpine décide de revenir en compétition circuit à haut niveau, avec l'appui d'Elf.

En cinq ans, la première A 440 atmosphérique évoluera en 441 puis 442 suralimentée, s'imposant régulièrement dans le Championnat du Monde. En 1977, la victoire au Mans est à portée de main mais les trois voitures engagées abandonnent sur casse moteur. Il faut trouver un circuit d'entraînement permettant de reproduire les contraintes de la ligne droite des Hunaudières, soit 50 secondes à fond ! L'année suivante, deux Renault Alpine terminent 1ère et 4e. Le soir même de la course, Bernard Hanon, directeur délégué Renault, annonce la fin du programme du Mans, au

La Renault 5 Alpine groupe II de 1978 : malgré une puissance modeste, la Renault 5 Alpine Groupe 2 va de 1978 à 1980 dominer sa catégorie et s'imposer parfois au classement général des rallyes du championnat.

En 1978, Renault Sport tente un pari : après les Alpine, ses couleurs vont être défendues par une petite auto à... traction avant ! Au volant de la Renault 5 Alpine Groupe 2, Jean Ragnotti s'illustre dès le Monte Carlo 1978 qu'il termine 2ème au général et premier de sa catégorie. C'est le début d'une belle série qui se poursuit en 1979 avec une 2ème place au Tour de Corse. La Renault 5 tient donc tête à la concurrence et va conclure en beauté sa carrière sportive : cette voiture permet à Jean Ragnotti, associé à Jean-Marc Andrié, de s'attribuer le championnat de France des rallyes en 1980. Il décroche presque toujours la victoire en groupe 2 et se distingue au général : 3e au rallye de Nice-Jean Behra, grâce à une puissance poussée à 140 ch et malgré des problèmes de pont autobloquant ; 2e au rallye de Pologne et victoire absolue aux rallyes de Charbonnières, de Lorraine et du Mont Blanc. Sur cette brillante conclusion, elle laissera place à une future légende : la Renault 5 Turbo.

La Renault 20 des frères Marreau de 1982 : En 1979, les frères Marreau créent la surprise au rallye Paris-Dakar en taquinant les vainqueurs au volant de leur Renault 4. Trois ans plus tard ils remportent l'épreuve à bord d'une Renault 20 turbo 4x4.

Dès les débuts du Paris-Dakar, les frères Claude et Bernard Marreau surprennent en plaçant leur modeste Renault 4 juste derrière le Range Rover de Genestier-Terblaut-Lemordant. Ils n'en sont pas à leur coup d'essai, puisque recordmen depuis 1971 de la traversée de l'Afrique, sur l'itinéraire Le Cap-Alger.

En 1982, ils s'engagent au volant d'un prototype Renault 20 équipé d'un moteur turbo et de quatre roues motrices. Leurs qualités de navigateurs et de pilotes font merveille : ils franchissent la ligne d'arrivée devant les 380 concurrents. L'histoire de Renault et des « renards du désert » ne s'arrête pas là : en 1983 et 1985 ils finissent 9e et 5e au volant d'une Renault 18 V6 et c'est un moteur Renault qui gagne le Dakar en 1999 et 2000 dans le buggy de Jean-Louis Schlesser.

La Formule 1 RE40 d'Alain Prost de 1983 : Avec la RE40, Renault n'a jamais frôlé d'aussi près la victoire au championnat du monde des conducteurs, et 1983 reste pour elle la meilleure saison des années turbo.

Depuis 1980, les Renault ne cessent de progresser au championnat du monde de Formule 1. Après un démarrage en demi-teinte, Alain Prost signe une belle victoire au Grand Prix de France. La domination des moteurs turbo, lancés en 1977 par Renault, est maintenant confirmée et autour de la marque française, plusieurs redoutables challengers se battent pour la victoire : Ferrari, Brabham-BMW et Williams-Honda. Prost défend chèrement sa position : il décroche à nouveau la première place à Spa, Silverstone et Zeltweg, tout en montant sur le podium à San Marin, Monaco et Brands Hatch.

La Renault 21 Superproduction de 1988 : Conçue pour le championnat de France de Superproduction, ce modèle de course confié entre autre à Jean Ragnotti collectionne dès son lancement les victoires.

Début du projet : octobre 1987. Première course : 20 mars 1988 et premier podium. 10 courses au calendrier, 6 victoires, 3 pour Jean Ragnotti, 3 pour Jean-Louis Bousquet et, derrière..., à l'issue du championnat, Audi Quattro et Porsche, belle performance !

Et pourtant, côté technique, tout était nouveau : moteur de 430 ch dont la puissance était limitée par une pop-off valve comme en Formule 1. Arbre de transmission en fibre de carbone long de 2,35 m : une technologie utilisée sur l'Espace Quadra. Côté aérodynamique, des séances en soufflerie débouchèrent sur les solutions les plus efficaces et une étude minutieuse de tous les paramètres firent de la Renault 21 2 litres Turbo 4x4 la meilleure des voitures de la saison 1988.

La Formule 1 R26 championne du monde de 2006 : il s'agit pour Renault de rééditer les exploits de 2005 de Fernando Alonso et de sa Renault F1 R 25 en tenant compte du nouveau règlement qui impose un moteur V8.

Les meilleures équipes de Formule 1 sont réunies à l'aube de la saison 2006. L'Ecurie "Renault F1", animée par Flavio Briatore a engagé deux voitures pour le pilote espagnol Fernando Alonso, Champion du Monde en titre, et pour le second pilote, l'italien Giancarlo Fisichella.

Le début de saison est magnifique pour Renault : Alonso obtient 6 victoires, 3 deuxièmes places et 5 pole positions, Fisichella signant de son côté 1 victoire, 1 troisième place et 1 pole-position.

Schumacher et Ferrari se tiennent en embuscade et la lutte pour le titre sera serrée. Mais ajoutant 1 victoire, et 4 deuxièmes places à son score, Alonso - remarquablement supporté par toute l'équipe - double la mise côté pilotes en sauvegardant son titre de même que Renault côté constructeurs. Giancarlo Fisichella s'octroie pour sa part la quatrième place au Championnat du Monde des pilotes. Avec ce remarquable doublé, Renault peut légitimement affirmer être au "top of the World of F1".

Ainsi la monoplace R26, monocoque moulée en carbone et nid d'abeille en aluminium et motorisée par le V8 Renault

à 90°, confirme le succès acquis en 2005

La Formula E de la saison 2016 : Renault à l'avant-garde du sport automobile 100 % électrique.

Toujours en quête de nouveaux défis, Renault se lance en Formule E dès les débuts de la compétition 100% électrique de la FIA. Associé étroitement à l'écurie Renault e.dams, le constructeur contribue pleinement à remporter le tout premier titre Équipes de l'histoire de la discipline.

La Monoplace Renault e.dams est équipée du châssis Spark-Renault SRT_01E ainsi que du tout nouveau groupe motopropulseur Z.E.15 développé par Renault Sport à Viry-Châtillon et est le fruit de l'expertise technique acquise depuis des années par ses différentes équipes.