RENAULT CLASSIC

LES CAHIERS PASSION

RENAULT 8 GORDINI

RENAULT

01 - THE BEGINNINGS

On October 1 1964,visitors to the Renault stand at the Paris Motor Show came across a small blue saloon with two white stripes, offering an enticing blend of performance and value for money: the Renault 8 Gordini. A new and glorious chapter in the history of French motorsport was about to begin.

Nonetheless, there had been some furrowed brows during the creation of the car, affectionately nicknamed the 'Gorde' in France. In June 1962, the press had been shown Renault's new warhorse, the Renault 8 (Type R1130), the worthy successor to the 4CV and the Dauphine. The newcomer was notable for having disc brakes all-round plus a new 956cc engine (Type 689), complete with a five-bearing crankshaft, launched a few months earlier in the Floride and the Caravelle. Work had already begun on a version bored out to 1108cc (Type 688) which was unveiled in the Renault 8 Major in February 1964.

Meanwhile, in March 1963, it had been decided to produce a sports version of the Renault 8, which had to fulfil two main objectives: minimal additional cost and a maximum speed of at least 155 kph. The project was entrusted to two teams, working in tandem: one was Gordini, which had achieved miracles with the uprated version of the Dauphine, the other was Renault's own Competition Service. Under the direction of Francois Landon, Georges Dalboussiere accordingly set to work, with Henri Fretet and Claude Henault taking charge of the engine, while 'Nounours' Neubauer concentrated on the chassis.

> Couverture de Sport Auto en décembre 1965

01 - LES ORIGINES

Le 1er octobre 1964, les visiteurs du Salon Automobile de Paris découvrent sur le stand Renault une petite berline bleue, frappée de deux bandes blanches, aux performances et au prix particulièrement attractifs : La Renault 8 Gordini. Un nouveau et glorieux chapitre de l'histoire du sport automobile français ne va pas tarder à débuter.

Or celle qui sera bientôt surnommée affectueusement la "Gorde" n'a pas été sans donner quelques soucis à ses concepteurs… En juin 1962, Renault présente à la Presse son nouveau cheval de bataille, la Renault 8 (type R1130), digne héritière de la 4 cv et de la Dauphine. La nouvelle venue se caractérise par ses 4 freins à disque et par son nouveau moteur de 956 cm^3 (type 689) avec vilebrequin à 5 paliers, lancé sur la gamme Floride et Caravelle quelques mois plus tôt. Et il y a déjà en préparation une autre version de ce moteur dont la cylindrée portée à 1108 cm^3 (type 688) donnera naissance à la Renault 8 Major qui sortira en février 1964.

> Renault 8 Major

> Planche de bord

> Renault 8 Gordini 1135

Entre temps, en mars 1963, la Direction Générale de Renault décide de créer une version sportive de la Renault 8 dont le cahier des charges peut se résumer à deux aspects principaux : surcoût minimal et vitesse de pointe d'au moins 155 km/h. Le projet est confié à deux équipes qui vont travailler en parallèle : d'une part, à Gordini qui a si bien réussi la version améliorée de la Dauphine et d'autre part au "Service Compétition" de Renault. C'est ainsi que sous la responsabilité de François Landon, Georges Dalboussière s'attaque au sujet avec Henri Fretet et Claude Henault pour le moteur, ainsi que "Nounours" Neubauer pour le châssis.

> François Landon

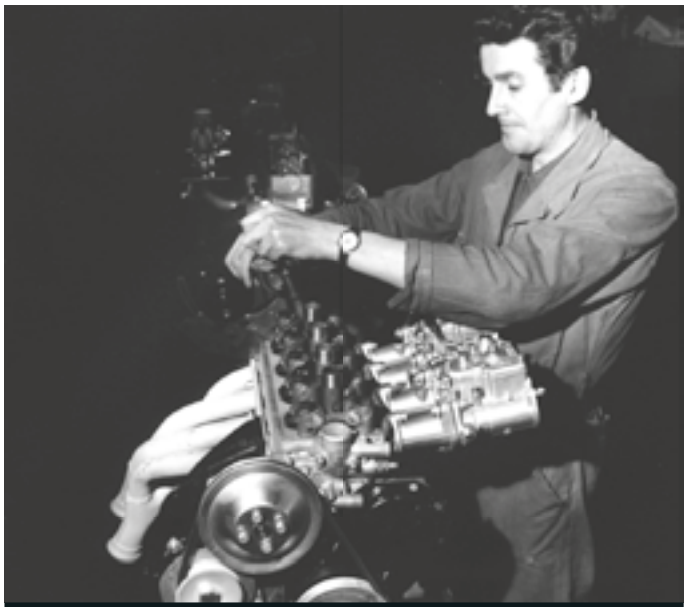
01 - THE BEGINNINGS

The starting point was naturally the future Renault 8 Major with its 1100cc engine. It sported a twin-choke carburettor, more powerful brakes thanks to thicker discs and a hydrovac servo, while the rear suspension benefited from four shock absorbers, just as the 1063 4CV had done in its day. No time was lost pressing it into action: in August 1963, three Renault 8 'specials' were entered for the Liege-Sofia-Liege, the legendary 'Marathon de la Route'. This first, tentative sortie resulted in three retirements. No matter: after analysis, you work and you improve.

In October 1963, the Gordini and Competition Service cars were brought together for an initial back-to-back test at Montlhery. They achieved the same top speed – 152 kph – on the banked track and equivalent times – just over five minutes – on the road course. In November, for their next meeting, Gordini had a little surprise: a Renault 8 featuring a head with hemispherical combustion chambers, fed by a pair of sidedraught twin-choke carburettors, giving 87 bhp. On its first laps of the banking, it was no quicker than the other two cars, despite its extra power… until Amedee Gordini thought of raising the boot lid. The stopwatch told the story: 172 kph; the intake air temperature had been too high.

At the same time, Francois Landon built a Renault 8 with a roof-line lowered by 10 centimetres in an attempt to improve top speed. However, the reduction of the projected frontal area didn't produce the anticipated gains. In view of its potential, Renault consequently focused its efforts therefore on refining Gordini's latest creation and putting it into production. By no means an entirely straightforward matter, but the end result was the Renault 8 Gordini, the Type R1134, complete with its own 1108cc, 70 x 72 mm engine, known as the Type 804.

> Amédée Gordini



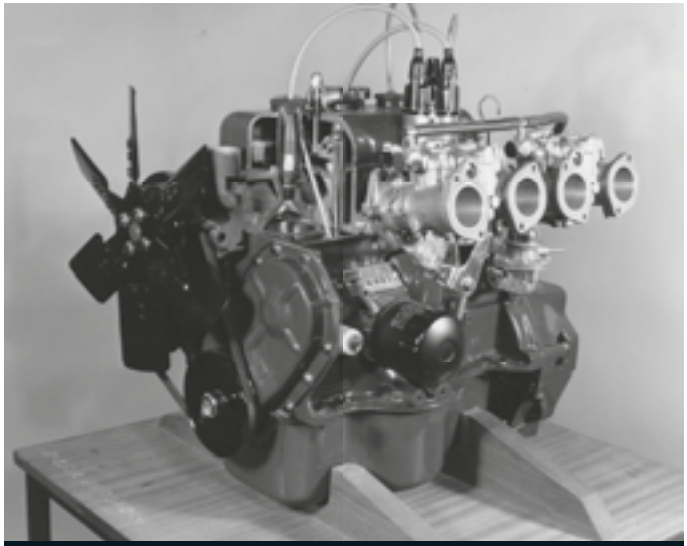
> Montage moteur Renault 8 Gordini

01 - LES ORIGINES

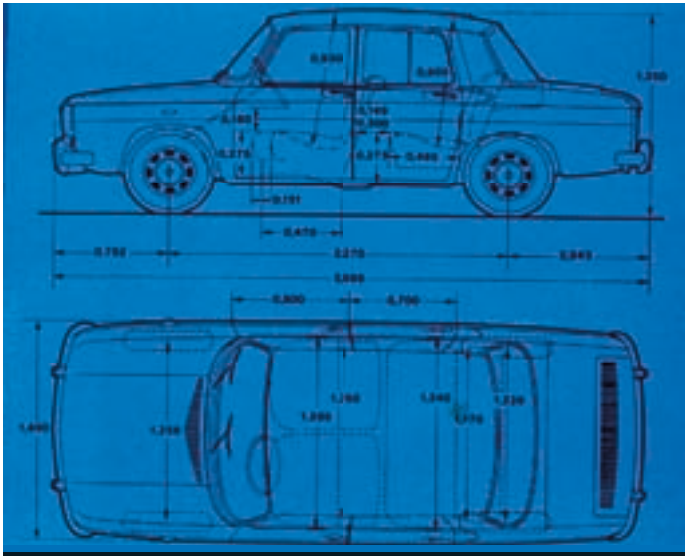
La base de travail retenue est tout naturellement la future Renault 8 Major avec son moteur de 1100 cm^3 : ce dernier est alors équipé d'une alimentation avec carburateur double corps, le freinage est renforcé avec des disques plus épais et une assistance par hydrovac, enfin la suspension arrière est dotée de 4 amortisseurs comme, à l'époque, les 4 cv 1063. Et la mise à l'épreuve ne tarde pas : en août 1963, trois Renault 8 " spéciales " sont alignées dans le rallye "Liège-Sofia-Liège", le célèbre "Marathon de la Route". Mais cette première tentative se solde par trois abandons. Qu'importe. Après analyse, on travaille et on apporte des évolutions.

En octobre 1963, un premier test comparatif a lieu à Montlhéry avec les deux voitures préparées par Gordini et par le "Service Compétition" : vitesse analogue sur l'anneau avec 152 km/h, temps équivalent sur le circuit routier en 5 minutes et quelques secondes. En novembre, lors d'un second rendez-vous où les deux voitures atteignent 160 km/h, Gordini est venu avec une petite surprise : une Renault 8 dont le moteur, bénéficiant d'une culasse hémisphérique et d'une alimentation par deux carburateurs double corps horizontaux, est donné pour 87 chevaux. Lors des premiers tours d'anneau et malgré son surcroît de puissance, cette voiture ne fait pas mieux que les deux autres… jusqu'au moment où Amédée Gordini a l'idée de retirer le capot arrière. Le verdict du chrono est immédiat : 172 km/h (la température de l'air d'admission était trop élevée).

A cette même époque, François Landon fait réaliser une Renault 8 au pavillon surbaissé de 10 cm pour tenter de gagner en vitesse de pointe. Mais la réduction du maître-couple n'apportera pas les gains escomptés. Dès lors, compte tenu du potentiel de développement de la dernière proposition de Gordini, tous les efforts de Renault vont porter sur sa mise au point et sur son industrialisation. C'est ce travail, parfois délicat, qui aboutira à la naissance de la Renault 8 Gordini, type R1134, avec son moteur spécifique de 1108 cm^3 (70 x 72 mm) dénommé type 804.



> Moteur Renault Gordini 1100 cm^3



> Illustration technique de la Renault 8 Gordini

02 - DEVELOPMENTS

> Essai sur le circuit de Thiverval - 1967

The first version of the Renault 8 Gordini had a 1,100 cc R1143 engine. It was showcased at the 1964 Paris Motor Show and priced at 11,500 French francs. The features that set it apart from other Renault 8 vehicles included large 200 mm headlights; double rear shock absorbers; a tighter steering system; Hydrovac brakes; and a 95 h.p. (6,500 rpm) 1,100 cc motor with hemispherical cylinder head, linked to two Solex dual carburettors. But let's not forget the Bleu de France paint job and pair of white racing stripes.

Inside, the Renault 8 Gordini boasted a more comprehensive dashboard and a very handy passenger grab handle.

Its reputation grew steadily. Upon the release of the 1100, Renault was already considering changing the model to incorporate developments by Amédée Gordini and engine tuner Marc Mignotet. After much testing, Renault decided on a capacity of 1,255 cc and a new five-speed gearbox. Introduced in 1966, the new version garnered much praise from the media and the world of motor racing. At 175 km/h and one kilometre in 31.9 seconds from a standing start, the Renault 8 Gordini 1300 secured its reputation as a motorsport icon. For greater range, it was equipped with an additional 26 L tank in the boot bottom, putting total fuel capacity at 64 L.

So much for the technical modifications. But the Renault 8 Gordini also got a distinctive makeover: On the outside, it sported a grille with four headlights and brake cooling vents behind the front bumper. On the inside, the Quillery race car steering wheel with three metal arms set the mood. The dashboard, designed for a race car, was reworked: The colours of the headlight and blinker indicators were new. A voltmeter stood in place of the former battery charge warning light. Finally, a fuel gauge inverter and an iodine headlight indicator and contactor made their appearance.

Few changes were made to the Renault 8 Gordini 1300 over the years.

Like its older sister, the R1135 1300 model was built in Flins while its engine was manufactured in Boulogne-Billancourt.

In 1970, the spotlights shone on the Renault 12 Gordini, and the Renault 8 Gordini bowed out. Rear-wheel drive gave way to

> Amédée Gordini et Pierre Dreyfus au magasin des Champs-Elyssée - 1966

02 - LES EVOLUTIONS

La première version de la Renault 8 Gordini, équipée d'un 1100 cm^3 (type R1143), présentée au Salon de Paris 1964, est commercialisée au prix de 11 500 Francs. Elle se distingue des autres versions de la gamme Renault 8 par ses grands phares de 200 mm, ses doubles amortisseurs arrière, sa direction plus directe, ses freins dotés d'un Hydrovac, son moteur à culasse hémispherique de 1100 cm^3 alimenté par 2 carburateurs doubles corps Solex, qui développe 95 ch à 6500 tr/min et, bien sûr, par sa couleur bleu France et ses 2 bandes blanches.

A l'intérieur, la Renault 8 Gordini se distingue par une planche de bord plus complète et une poignée de maintien bien utile pour le passager.

La notoriété de la Renault 8 Gordini ne cesse de grandir. La Régie entreprend dès la sortie de la 1100 d'étudier l'évolution de celle-ci en s'appuyant sur les travaux effectués par Amédée Gordini mais également par Marc Mignotet, préparateur moteur. Après plusieurs essais, Renault tranche et opte pour une cylindrée 1255 cm^3 associée à une nouvelle boite 5 vitesses. Cette nouvelle version présentée en 1966 ne suscite que des éloges de la part des sportifs et journalistes. Avec pus de 175 km/h chrono et 31,9 secondes au kilomètre départ arrêté, la Renault 8 Gordini 1300 conforte son image de véritable icône dans le monde sportif. Afin de gagner en autonomie, elle se voit dotée d'un réservoir supplémentaire de 26 litres dans le fond du coffre à bagages pour obtenir une capacité totale en carburant de 64 litres.

> Renault 8 Gordini 1300

> Renault 8 Gordini 1300

Au-delà des évolutions techniques, la Renault 8 Gordini va changer d'apparence. La Renault 8 Gordini 1300 est facilement reconnaissable avec sa calandre quatre phares et ses ouïes de refroidissement de frein situés derrière les pare-chocs avant. A l'intérieur, le volant sportif Quillery à 3 branches métalliques donne le ton ! Le tableau de bord, conçu pour une voiture à vocation sportive, est

02 - DEVELOPMENTS

> Renault 8 Gordini 1300

front-wheel drive. The last incarnation of the Renault Gordini did not deviate from the aesthetic code of its predecessor, though new body colours were available.

As Alain Bertaut explains, *"the grandiose funeral of the Renault 8 Gordini took place at the Castellet-Paul Ricard racetrack alongside the baptism of its younger sister, the Renault 12 Gordini".* There were two thousand Renault 8 Gordinis at this Gordini Woodstock held 18 and 19 July 1970 and nicknamed Jour G (G-day).

The Renault 8 Gordini would soon become the most popular mass-produced French sports car of the 1960s. An affordable price topped the list of its advantages. Its white stripes and boxy profile wooed rookies and seasoned racers alike—as well as the amateur enthusiast next door. The Gordini was at home on the track or on the road.

> Cascade Renault 8 Gordini / Renault 12 Gordini - 1971

> Jour G - 1970

02 - LES EVOLUTIONS

> Renault 8 Gordini / Renault 12 Gordini - 1970

légèrement repensé : changement de couleurs des 2 lampes témoins des phares et clignotants, disparition de la lampe d'alerte de charge au profit d'un voltmètre, apparition d'un témoin et contacteur de phares à iode et d'un inverseur de jauge à essence.

Au fil des années, La Renault 8 Gordini 1300 ne connaitra que quelques évolutions mineures.

Comme sa grande sœur, la version 1300 (type R1135) est assemblée à Flins alors que son moteur est fabriqué à Boulogne-Billancourt.

En 1970, la Renault 8 Gordini s'efface derrière la Renault 12 qui porte le même nom. Une propulsion fait place à une traction. Pour sa dernière présentation, elle reste inchangée, avec toutefois l'apparition de nouvelles couleurs de carrosserie.

Des *"funérailles grandioses de la Renault 8 Gordini ont été célébrées sur le circuit du Castellet-Paul Ricard, en même temps que le baptême de sa cadette, la Renault 12 Gordini"*, souligne Alain Bertaut.

Ce véritable Woodstock de la Gordini, nommé JOUR G, rassemble les 18 et 19 juillet 1970, deux milles Renault 8 Gordini.

La Renault 8 Gordini va devenir très vite la sportive française de grande série des années 1960 la plus populaire avec parmi ses principaux atouts un prix abordable. Avec sa forme toute carrée et ses bandes blanches, la Renault 8 Gordini va séduire le jeune pilote comme le chevronné ou le père de famille passionné.

Entre compétition et balade, elle est toujours au Rendez-vous.

> Renault 8 Gordini 1300

03 - THE RALLY

> Vinatier / Masson au Tour de Corse - 1964

The new Renault 8 Gordini's target was, naturally, to make a name for itself in competition, much like the 1063 4CV, the Dauphine specials and the other 1093 variants had done before it. The early months of 1964 were spent sorting out the details, ranging from the choice of carburettors (Solex or Weber), to the positioning of the white stripes, via the design of the air intake, the positioning of the dashboard instruments, the location of the brake servo (front or rear) and so on.

To step up development of the new machine, which still wasn't officially known as the Renault 8 Gordini, it was decided to take it into competition at the earliest opportunity. A single car was therefore entered for the Alpine Rally, but without success. Then, after a recce in mid-June with two prototypes, a trio of pre-production cars was entered for the 1964 Liege-Sofia-Liege. The three crews were Larrousse/Perray, Condrillier/Billard and the Nicolas', father and son. Sadly, the first two crews were eliminated respectively by an accident in Yugoslavia and a jammed gearbox, while the Nicolas' were forced to retire when Jean-Pierre's father Georges fell ill. The three blue Renaults, running without their white stripes, had failed to show what they were capable of. It's nevertheless fair to say that two of the retirements didn't reflect on the cars and that just 20 of the 116 starters actually made it back to Liege.

After its launch at the Paris Motor Show, the Renault 8 Gordini made its first official appearance in competition on November 7-8, on the Tour of Corsica. It was a formidable challenge: the little newcomer was obliged to run in the sports car rather than the touring car category (which meant a higher target average speed) and it was bound to be compared with its big sister, the Dauphine, which had won four times in eight attempts. Above all, the opposition was particularly daunting, for it included Porsche 904 GTSs, Alfa Romeo Tubolares, Lancia Flavias, the Citroen DS19s that had won the year before, Ford Mustangs, Lotus Elans, Ferrari 250GTs and Mini Cooper Ss, not to mention the Alpine A110 Berlinettes, two of which were entered by the Dieppe factory.

The Competition Service entered six Renault 8 Gordinis, for Consten/Le Guezec (N°89), Vinatier/Masson (N°91), Feret/Hoffman (N°92), the Santonacci brothers (N°93), Guichet/Clement (N096) and Melot/Pinelli (N°97). Conditions were simply atrocious, with torrential rain, peasouper fog, rutted roads and even ice – so bad, in fact, that of the 79 starters, just eight were classified as finishers. As Renault's advertising proclaimed at the time, it was a complete triumph for the 8 Gordini. It had proved agile, responsive, reliable and fully competitive.

1st	Vinatier/Masson	Renault 8 Gordini	1108 cc
2nd	Rolland/Augias	Alfa Roméo Tubolare	1570 cc
3rd	Feret/Hoffmann	Renault 8 Gordini	1108 cc
4th	Consten/Le Guezec	Renault 8 Gordini	1108 cc
5th	Melot/Pinelli	Renault 8 Gordini	1108 cc
6th	Simon/Barthe	Ford Falcon	4722 cc
7th	Delageneste/Cheinisse	Alpine Renault A 110	1296 cc
8th	Maublanc/" Chamin "	Austin Cooper S	1275 cc

03 - LE RALLYE

> Vinatier / Masson au Tour de Corse - 1964

L'objectif assigné à la future Renault 8 Gordini est bien entendu de briller en compétition comme l'on fait avant elle les 4 cv 1063, les Dauphines "Spéciales" et autres 1093. Les premiers mois de 1964 sont mis à profit pour résoudre toutes les questions en cours, allant du choix des carburateurs (Solex ou Weber), à l'emplacement des bandes blanches en passant par la définition de l'alimentation en air du moteur, l'implantation des instruments de planche de bord, l'emplacement de l'hydrovac (à l'avant ou à l'arrière), etc…

Pour tester cette voiture qui n'a pas encore le nom de Renault 8 Gordini, il est décidé de l'engager très vite en compétition : une première participation est ainsi effectuée au "Critérium des Alpes", avec une seule voiture, mais sans résultat. Puis, après une reconnaissance effectuée à la mi-juin avec deux prototypes, trois voitures de pré-série participent au "Liège-Sofia-Liège" de 1964. Les trois équipages retenus sont Larrousse/Perray, Condrillier/Billard et les Nicolas père et fils. Hélas, les premiers sont accidentés en Yougoslavie, les seconds immobilisés par un blocage de boîte de vitesses et les troisièmes contraints à l'abandon suite à la dégradation de l'état de santé de Georges Nicolas, le père de Jean-Pierre. Les trois Renault bleues, dépourvues alors de leurs bandes blanches, n'ont pas réussi à démontrer leurs capacités. Toutefois il est vrai que deux des abandons ne leur sont pas imputables et que seules 20 voitures ont regagné Liège sur les 116 qui avaient pris le départ.

Après sa présentation au Salon de Paris, c'est le "Tour de Corse", disputé les 7 et 8 novembre, qui va constituer la première grande sortie officielle de la Renault 8 Gordini dans le monde de la compétition. Il s'agit d'un redoutable challenge car non seulement la petite nouvelle est obligée de courir en catégorie "Sport" et non pas en "Tourisme" (moyenne exigée plus élevée), non seulement sa grande sœur la Dauphine y a triomphé à quatre reprises en huit éditions, mais surtout la concurrence s'annonce particulièrement redoutable avec les Porshe 904 GTS, Alfa Roméo Tubolare, Lancia Flavia, Citroën DS19 victorieuses ici même l'an passé, Ford Mustang, Lotus Elan, Ferrari 250 GT, Austin Cooper S, sans parler des berlinettes Alpine A110 dont deux exemplaires ont été inscrits par l'usine de Dieppe.

Le "Service Compétition" engage six Renault 8 Gordini avec pour équipages : Consten/Le Guezec (n° 89), Vinatier/Masson (n° 91), Feret/Hoffmann (n° 92), les frères Santonacci (n° 93), Guichet/Clement (n° 96) et Melot/Pinelli (n° 97). Les conditions atmosphériques se montrent épouvantables : pluies diluviennes, brouillard à couper au couteau, routes ravinées, verglas…Tant et si bien que, sur les 79 voitures au départ, seules 8 seront classées. Et comme l'annoncera la publicité, c'est un triomphe total pour la Renault 8 Gordini qui se révèle tout à la fois agile, nerveuse, endurante et parfaitement compétitive :

1er	Vinatier/Masson	Renault 8 Gordini	1108 cm³
2ème	Rolland/Augias	Alfa Roméo Tubolare	1570 cm³
3ème	Feret/Hoffmann	Renault 8 Gordini	1108 cm³
4ème	Consten/Le Guezec	Renault 8 Gordini	1108 cm³
5ème	Melot/Pinelli	Renault 8 Gordini	1108 cm³
6ème	Simon/Barthe	Ford Falcon	4722 cm³
7ème	Delageneste/Cheinisse	Alpine Renault A 110	1296 cm³
8ème	Maublanc/" Chamin "	Austin Cooper S	1275 cm³

03 - THE RALLY

This remarkable victory was the first of many, as the successes listed on subsequent pages demonstrate. And those results cover the works cars only. For numerous privateers were also quick to spot the car's potential and contributed abundantly to its record. Many of them, such as Larrousse, Nicolas, Therier, Andruet and Mieusset, even went on to make big names for themselves in the sport.

The factory played its part, with its ceaseless quest for improvement. Landmarks included homologation into Group 2 (the modified touring car class, requiring a minimum production of 1,000 cars) in February 1965, an aluminium-bodied, 1296cc prototype for the October 1965 Tour of Corsica, then a 1440cc engine for the Alpine Rally in September 1966 and a 1255cc version in October 1966, leading to Group 1 homologation (which demanded 5,000 production cars) at the end of 1967. At the same time, a 1296cc kit was launched and, eventually, a 1530cc engine that Vinatier used in a Berlinette on the Cevennes Rally in 1967. Meanwhile, Gordini was also developing more powerful engines, notably a twin-overhead cam 1150cc motor for the 1965 Tour of Corsica and another twin cam, stretched to 1470cc, for the 1967 Tour of Corsica.

In 1970, six years after its first Corsican victory and after 11,000 had been produced, the Renault 8 Gordini bowed out and gave way to the 12 Gordini. Its astonishing record and impish character continue to beguile its fans. It is only natural that it has become a legend.

> Tour de Corse - 1965

> Jean Pierre Nicolas au Rallye Monte-Carlo - 1968

IN EASTERN EUROPE, YET MORE SUCCESS

Thanks to support and service back-up from the Competition Service, the Renault 8 Gordini was remarkably successful in eastern Europe too. Among its most notable feats:

Hungary: Ferjancz, national champion in 1967, '69, '70, '71.
Czechoslovakia: Hubacek, national champion in 1967, '69 and '70; Kerc was champion in 1968.
Yugoslavia: Novakovic, national champion in 1969; Palikovic champion in 1970 and '71.
Bulgaria: Tchoubrikov, national champion in 1968, '69 and '72.
Poland: Komornici, national champion in 1968 and '70; Novicki in 1969.
Romania: Puice, national champion in 1971; Cristen, hill-climb champion in 1970 and '71.

03 - LE RALLYE

Cette extraordinaire victoire sera suivie de beaucoup d'autres comme le montre le palmarès des seules voitures engagées par l'usine (voir pages suivantes). Mais nombreux seront les clients qui ayant vite deviné le potentiel de la voiture, participeront à ce festival de succès. Certains d'entre eux iront même très loin comme Larrousse, Nicolas, Therier, Andruet, Mieusset et bien d'autres.

De son côté, l'usine ne cessera de travailler pour améliorer les capacités de la Renault 8 Gordini : homologation en Goupe 2 (Tourisme amélioré à 1000 exemplaires) en février 1965, prototype à carrosserie en aluminium et moteur 1296 cm^3 au "Tour de Corse" en octobre 1965, puis moteur 1440 cm^3 au "Criterium des Alpes" en septembre 1966, version 1255 cm^3 en octobre 1966 débouchant sur l'homologation en Groupe 1 (Tourisme de série à 5000 exemplaires) fin 1967, avec, en parallèle, la disponibilité du kit 1296 cm^3, enfin avec un moteur de 1530 cm^3 qui sera expérimenté sur la berlinette de Vinatier aux "Cévennes" 1967. Simultanément, Gordini fournira lui aussi des motorisations spécifiques avec notamment le 1150 cm^3 à 2 arbres à cames en tête lors du "Tour de Corse" 1965 et le 1470 cm^3 à 2 arbres à cames en tête lui aussi, à partir du "Tour de Corse" 1967.

Six ans après sa première victoire au "Tour de Corse" et avec une production totale dépassant les 11000 exemplaires, la Renault 8 Gordini tirera sa révérence et cédera sa place à la Renault 12 Gordini en 1970. Son incroyable palmarès et son caractère endiablé séduisent toujours les passionnés et c'est à juste titre qu'elle est devenue un mythe.

> Jean Claude Andruet

> Robert Mieusset

… ET REUSSITE EXCEPTIONNELLE, MEME EN EUROPE DE L'EST :

La Renault 8 Gordini s'est également taillé un palmarès remarquable dans les Pays de l'Europe de l'Est avec le soutien et l'assistance du " Service Compétition". On relève ainsi :

Hongrie : Ferjancz, champion nationnal en 1967, 69, 70, 71,
Tchékoslovaquie : Hubacek, champion nationnal en 1967, 69, 70 et Kerc en 1968,
Yougoslavie : Novakovic champion nationnal en 1969 et Palikovic en 1970 et 71,
Bulgarie : Tchoubrikov, champion nationnal en 1968, 69, 72,
Pologne : Komornici, champion nationnal en 1968, 70 et Novicki en 1969,
Roumanie : Puice, champion nationnal en 1971 et Cristen en courses de côte en 1970 et 1971.

04 - THE RENAULT 8 GORDINI CUP

> Coupe Renault 8 Gordini au Mans - 1966

> Coupe Renault 8 Gordini à Pau - 1966

In 1965, the Renault 8 Gordini's remarkable performance for its price (1,000 metres from standing start in 33 seconds and a top speed of 170 kph, for 11,500 francs) soon gained a following, one of its adherents being Georges Fraichard, the Chief Editor of 'Moteurs'. The idea of a Renault 8 Gordini championship took shape. Having discussed it with Alain Bertaut and his opposite number at 'L'Action Automobile,' Pierre Allanet, Fraichard and his two colleagues succeeded in winning over Robert Sicot, the head of Renault public relations. Raymond 'Toto' Roche, the President of the French Automobile Federation (FFSA) was convinced of the idea's merits, having put forward a similar suggestion fifteen years previously. A one-make championship relying on a production car that was quick yet affordable was the perfect springboard for youthful talent.

It was a wonderful training ground for young amateurs, thanks to Alain Bertaut's strictly drafted regulations, with their unswerving emphasis on keeping costs low, while memorable duels and endless drifts provided a magnificent spectacle. The Cup's success rapidly exceeded all expectations. In addition to the cup itself, there was the Dunlop 'First Step' (Premier Pas) Award for drivers having scored the most points prior to the final, or put another way, the most consistent over the course of the season. The Renault 8 Gordini Cup provided numerous French drivers with their first taste of competition. It was also the blueprint for many other Renault one-make formulae to come.

The contest helped fuel the cult that this extraordinary car continues to inspire.

> Coupe Renault 8 Gordini à Reims - 1966

> Coupe Renault 8 Gordini, ligne d'arrivée - 1966

04 - LA COUPE RENAULT 8 GORDINI

> Alain Bertaut

> Coupe Renault 8 Gordini à Rouen les Essarts - 1967

> Coupe Renault 8 Gordini au Mans - 1970

En 1965, le remarquable rapport prix/performances de la Renault 8 Gordini (11 500 F pour 33 secondes au 1000 m départ arrêté et 170 km/h) inspire certains, et notamment Georges Fraichard, Rédacteur en Chef de la revue “Moteurs”. C’est ainsi que naît l’idée de la Coupe Renault 8 Gordini. Après s’en être ouvert à Alain Bertant ainsi qu’à Pierre Allanet, son homologue de “L’Action Automobile”, Georges Fraichard et ses deux collègues réussissent à convaincre Robert Sicot qui œuvre aux Relations Extérieures de Renault. Quant à Raymond, dit “Toto”, Roche, Président de la Fédération Française du Sport Automobile (FFSA), il adhère d’emblée à cette idée qu’il avait lui-même prônée une quinzaine d’années plus tôt. Effectivement, une formule de promotion monotype avec une voiture de série performante et donc financièrement abordable est un tremplin idéal pour révéler de jeunes talents.

Avec un règlement très strict élaboré par Alain Bertaut et l’objectif constant de minimiser les coûts, c’est une école de compétition en vraie grandeur qui est proposée aux jeunes amateurs. Qui plus est, le spectacle est de première qualité avec des empoignades mémorables et des glissades à n’en plus finir. Le succès dépassera vite les espérances. En plus du classement de la Coupe proprement dite, il existait aussi un challenge dénommé “Le Premier pas Dunlop”, rassemblant les pilotes ayant marqué le plus grand nombre de points avant la finale, autrement dit ceux qui avaient été les plus réguliers tout au long de la saison. La Coupe Renault 8 Gordini qui permettra à de nombreux pilotes français de faire leurs premières armes sera aussi, jusqu’à nos jours, le catalyseur de nombreux autres formules monotypes à base de modèles Renault.

Cette autre forme de compétition participera elle aussi à installer le véritable culte qui entoure, encore aujourd’hui, cette extraordinaire voiture.

> Coupe Renault 8 Gordini au Mans - 1969

04 - THE RENAULT 8 GORDINI CUP

> Maurice Bourion

> Bernard Lagier et Lucien Guitteny

> Alain Cudini

> Bernard Lagier

Year	Renault 8 Gordini Cup		Dunlop 'First Step' Award	
1966	1st	Mieusset	1st	Dayan
	2nd	Dayan	2nd	Lagier
	3rd	Therier	3rd	Mieusset
	4th	Fiorentino	4th	Jabouille
	5th	Lefèvre	5th	Morisseau
1967	1st	Lacarrau	1st	Ethuin
	2nd	Mozoni	2nd	Bourin
	3rd	Forge	3rd	Palis
	4th	Ethuin	4th	Vigoureux
	5th	Hommell	5th	Hommell
1968	1st	Trolté	1st	Lagier
	2nd	Lagier	2nd	Trollé
	3rd	Darniche	3rd	Daxem
	4th	Drewitz	4th	Bourion
	5th	Guitteny	5th	Darniche
1969	1st	Lagier	1st	Leclerc
	2nd	Leclerc	2nd	Guitteny
	3rd	Chevaux	3rd	Lagier
	4th	Guitteny	4th	Chevaux
	5th	Di Bartoloméo	5th	Cudini
1970	1st	Mangé	1st	Mangé
	2nd	Cudini	2nd	Cudini
	3rd	Lalande	3rd	Lalande
	4th	Malcher	4th	Malcher
	5th	Coche	5th	Coche

04 - LA COUPE RENAULT 8 GORDINI

> Coupe Renault 8 Gordini à Pau - 1967

> Renault 8 Gordini à Reims,
Jean Claude Andruet et Bernard Ficot - 1966

> Denis Dayan

> Robert Mieusset

Années	Coupe Renault 8 Gordini		Premier pas Dunlop	
1966	1er	Mieusset	1er	Dayan
	2ème	Dayan	2ème	Lagier
	3ème	Therier	3ème	Mieusset
	4ème	Fiorentino	4ème	Jabouille
	5ème	Lefèvre	5ème	Morisseau
1967	1er	Lacarrau	1er	Ethuin
	2ème	Mozoni	2ème	Bourin
	3ème	Forge	3ème	Palis
	4ème	Ethuin	4ème	Vigoureux
	5ème	Hommell	5ème	Hommell
1968	1er	Trolté	1er	Lagier
	2ème	Lagier	2ème	Trollé
	3ème	Darniche	3ème	Daxem
	4ème	Drewitz	4ème	Bourion
	5ème	Guitteny	5ème	Darniche
1969	1er	Lagier	1er	Leclerc
	2ème	Leclerc	2ème	Guitteny
	3ème	Chevaux	3ème	Lagier
	4ème	Guitteny	4ème	Chevaux
	5ème	Di Bartoloméo	5ème	Cudini
1970	1er	Mangé	1er	Mangé
	2ème	Cudini	2ème	Cudini
	3ème	Lalande	3ème	Lalande
	4ème	Malcher	4ème	Malcher
	5ème	Coche	5ème	Coche

05 - RESULT IN RALLYING FROM 1964 TO 1970

> Jean Vinatier

> Tour de Corse - 1965

> 24 Heures de Spa - 1966

1964	Tour of Corsica:	1st Vinatier/Masson n°91 (1413 QR 75), 3rd, Feret/Hoffmann n°92 (1412 QR 75) 4th Consten/ Le Guezec n°89 (1411 QR 75), 5th, Melot/Pinelli n°97 (4333 QK 75)
1965	Rally of the Flowers:	3rd Jansson/Liljedahl N°58 (7882 QZ 75) 1st in touring car category (R8G lent to Renault Sweden)
	Lyon-Charbonnières:	1st Vinatier/Hoffmann n°52 (7757 RA 75)
	Tour of Sardinia:	1st Vacca/Miglior n°54 (8923 RL 75) 1 st in touring car category 9th Orsini/Simonetti n°50 (6400 RA 75) R8G lent by the factory
	Alpine Rally:	5th Piot/Jacob n°58 (2547 GD 78), Alpine Cup, works-supported R8G 6th Vinatier/Melot n°51 (1168 RL 75), Alpine Cup, works R8G
	Tour of Corsica:	1st Orsini/Canonicci n°116 (5274 RV 75), R8G aluminium proto, 1298cc,120 bhp 3rd Vinatier/Hoffmann n°42 (5270 RV 75) works R8G, 1108cc 105 bhp 5th Santonacci/Santonacci n°46 (5272 RV 75) works R8G, 1108cc 105 bhp 9th Consten/Hebert (5398 RC 75), works-supported R8G, 1150cc twin cam
	Criterium des Cevennes:	5th Larrousse/Chamain (9353 CF 69), 1st in touring car category, works-supported R8G
1966	Monte-Carlo :	42nd Jansson/Haggbom n°196 (AB 11463), works Group 2 R8G 45th Vinatier/Monraisse n°24 (5276 RV 75), works Group 2 R8G 67th Misses Renault/Gassier n°36 (5273 RV 75), works Group 2 R8G
	Rally of the Flowers:	Misses Renault/Gassier n°71 (5273 RV 75), works Group 2 R8G, 1st Ladies' Prize
	Lyon-Charbonnières:	3rd Piot/Jacob n°60 (5273 RV 75), 1st in touring car category 8th Andruet/Gelin n°, 2nd in touring car category
	Limousin Rally:	Piot/ n°29, 4th in touring car category
	Paris-St Raphaël:	3rd Misses Renault/Gassier n°71 (5273 RV 75), works R8G lent by the factory
	Spa 24 Hours:	Victory for Renault in the King's Cup (1147cc engines) 12th Vinatier/Bianchi n°73 (8441 SY 75), 1st in 1150cc class Piot/Andruet n°74 (8440 SY 75), Orsini/Vacca n°71 (8442 SY 75), Febraio/Holvoet n°72 (8443 SY 75)
	Alpine Rally:	4th Piot/Jacob n°8 (8444 SY 75), Alpine Cup, 1440cc aluminium proto,135 bhp 9th Nicolas/Roure n°56 (8442 SY 75), Alpine Cup, 1108cc R8G, 105 bhp
	Tour of Corsica:	1st Piot/Jacob n°83 (5277 RV 75), 1440cc aluminium proto, 135 bhp
	R.A.C (GB):	10th Misses Osterberg/Edenring n°96 (9060 TK 75), 2nd in Ladies category 19/26 R8G 1300 prepared by Renault Sweden)

05 - PALMARES EN RALLYE DE 1964 À 1970

> Rallye Monte-Carlo

> Rallye Monte-Carlo

> Coupe des Alpes - 1965

1964	Tour de Corse :	1er Vinatier/Masson n°91 (1413 QR 75), 3ème Feret/Hoffmann n°92 (1412 QR 75) 4ème Consten/ Le Guezec n°89 (1411 QR 75), 5ème Melot/Pinelli n°97 (4333 QK75)
1965	Rallye des Fleurs :	3ème Jansson/Liljedahl n°58 (7882 QZ 75) 1er en Tourisme (R8G prêtée à Renault Suède)
	Lyon-Charbonnières :	1er Vinatier/Hoffmann n°52 (7757 RA 75)
	Tour de Sardaigne :	1er Vacca/Miglior n°54 (8923 RL 75) 1er en Tourisme 9ème Orsini/Simonetti n°50 (6400 RA 75) (R8G prêtées par l'usine)
	Critérium des Alpes :	5ème Piot/Jacob n°58 (2547 GD 78), Coupe des Alpes (R8G assistée) 6ème Vinatier/Melot N°51 (1168 RL 75), Coupe des Alpes (R8G usine)
	Tour de Corse :	1er Orsini/Canonicci n°116 (5274 RV 75), R8G proto alu 1296 cm³ 120 ch 3ème Vinatier/Hoffmann n°42 (5270 RV 75) R8G usine 1108 cm³ 105 ch 5ème Santonacci/Santonacci n°46 (5272 RV 75) R8G usine 1108 cm³ 105 ch 9ème Consten/Hebert (5398 RC 75), R8G assistée 1150 cm³, 2 ACT
	Criterium des Cevennes :	5ème Larrousse/Chamain (9353 CF 69),1er en Tourisme (R8G assistée)
1966	Monte-Carlo :	42ème Jansson/Haggbom n°196 (AB 11463),R8G usine Group 2 45ème Vinatier/Monraisse n°24 (5276 RV 75), R8G usine Groupe 2 67ème Mlles Renault/Gassier n°36 (5273 RV 75), R8G usine Groupe 2
	Rallye des Fleurs :	17ème Mlles Renault/Gassier n°71 (5273 RV 75) Coupe des Dames
	Lyon-Charbonnières :	3ème Piot/Jacob n°60 (5273 RV 75), 1er en Tourisme 8ème Andruet/Gelin n°, 2ème en Tourisme
	Rallye du Limousin :	Piot/ n°29, 4ème en Tourisme
	Paris-St Raphaël :	3ème Mlles Renault/Gassier n°71 (5273 RV 75), (R8G prêtée par l'usine)
	24 Heures de Spa :	Renault vainqueur de la Coupe du Roi (moteurs 1147 cm³) 12ème Vinatier/Bianchi n°73 (8441 SY 75) 1er en 1150 cm³, Piot/Andruet n°74 (8440 SY 75), Orsini/Vacca n°71 (8442 SY 75), Febraio/Holvoet n°72 (8443 SY 75)
	Criterium des Alpes :	4ème Piot/Jacob n°8 (8444 SY 75), Coupe, Proto alu 1440 cm³ 135 ch 9ème Nicolas/Roure n°56 (8442 SY 75),Coupe, R8G 1108 cm³ 105ch
	Tour de Corse :	1er Piot/Jacob n°83 (5277 RV 75), R8G Proto alu 1440 cm³ 135 ch
	R.A.C (GB) :	10ème Mlles Osterberg/Edenring n°96 (9060 TK 75), 2ème Coupe des Dames (19/26 nov 66) R8G 1300 préparée par Renault Suède)

05 - RESULT IN RALLYING FROM 1964 TO 1970

> Piot / Jacob au Rallye de Monte-Carlo

> Rallye Lyon Charbonnieres - 1968

> Coupe des Alpes - 1969

1967

Monte-Carlo:	7th Piot/Karaly n°26 (1326 TP 75) 8th Jansson/Sengstmann n°79 (1327 TP 75) 9th Vinatier/Roure n°18 (1325 TP 75) 24th Kallstrom/Hyscell n°127 (1329 TP 75) 25th Misses Osterberg/Edenring n°105 (1328 TP 75), Ladies Prize
Swedish:	13th Piot/Rives, R8G 1300, Group 2
Flowers/Sanremo:	1st Piot/Roure n°97 (1328 TP 75), R8G 1300, Group 2
Danube Rally:	2nd Vinatier/Roure n°41 (1294 F 92), R8G 1300, Group 2
1000 Lakes:	9th Jansson/Peterson n°36 (1297 F 92) 11th Kallstrom/Lyxell, 14th Vinatier/Jacob
Alpine Rally:	4th Kallstrom/ n°101 (3414 H 92), 2nd in sports proto category 6th Misses Osterberg/Edenring n°102 (3415 H 92), Ladies Prize
Casablanca 60 Min:	7th Piot/ n° (3412 H 92) 1st in touring car category
Tour of Corsica:	7th Nicolas/Roure n°41 (1296 F 92), 1st Group 2 9th Misses Osterberg/Edenring n°76 (4151 L 92), Ladies Prize
Criterium des Cévennes:	9th Nicolas/Roure n°51 (1296 F 92), 3rd Group 2

1968

Snow and Ice:	2nd Nicolas/Roure n°, 1st Group 1
Lyon-Charbonnières:	4th Therier/Coolen n°11 (4153 L 92), 1st Group 1
Morocco:	1st Nicolas/De Alexandris n°71 (5021 DA 13), works-supported R8G

1969

Monte-Carlo:	5th Therier/Callewaert n°89 (6182 GH 76) 1st Group 1
Alpine Rally:	7th Jacquemin/Vloeberg n°80 (7132 GJ 76) 1st Group 1 15th Therier/Callewaert n°15 (7148 GK 76)
Criterium Cévennes:	9th Jacquemin/Kloly n°16 (4665 GN 76)

1970

Monte-Carlo:	15th Swanepoel/Crous n°90 (872 GP 76) 1st 1150-1300cc class.

05 - PALMARES EN RALLYE DE 1964 À 1970

> Coupe des Alpes - 1967

> Rallye des mille Lacs - Finlande - 1967

> Rallye Monte-Carlo - 1969

1967

Monte-Carlo :	7ème	Piot/Karaly n°26 (1326 TP 5)
	8ème	Jansson/Sengstmann n°79 (1327 TP 75)
	9ème	Vinatier/Roure n°16 (1325 TP 75)
	24ème	Källstzöm/Hyscell n°127 (1329 TP7 5)
	25ème	Mmes Osterberg/Eohenring n°104 (1328 TP 75) Coupe des Dames
Suède :	13ème	Piot/Rives n° R8G 1300 Groupe 2
Fleurs/San Remo :	1er	Piot/Roure n°97 (1328 TP 75) 1300 Groupe 2
Rallye du Danube :	2ème	Vinatier/Roure n°41 (1294 F 92) 1er en Tourisme Groupe 2
Milles lacs :	9ème	Jansson/Peterson n°36 (1297 F 92)
	11ème	Kallstrom/Lyxell
	14ème	Vinatier/Jacob
Criterium des Alpes :	4ème	Kallstrom/(3414 H 92) Coupe des Alpes, 2ème en sport
	6ème	Mmes Osterberg/Edenring n°102 (3415 H 92) Coupe des Dames
Casablanca :	7ème	Piot/(3412 H 92) 1er en Tourisme
Tour de Corse :	7ème	Nicolas/Roure n°41 (1296 F 92) 1er en Tourisme Groupe 2
	9ème	Mmes Osterberg/Edenring n°76 (4151 L 92) Coupe des Dames
Criterium des Cévennes :	9ème	Nicolas/Roure n°51 (1296 F 92) 3ème en Tourisme Groupe 2

1968

Neige et Glace :	2ème	Nicolas/Roure n° 1er en Tourisme Groupe 1
Lyon-Charbonnières :	4ème	Thérier/Coolen n°11 (4153 L 92) 1er en Tourisme Groupe 1
Maroc :	1er	Nicolas/De Alexandris n°71 (5021 DA 13) (R8G assistée)

1969

Monte-Carlo :	5ème	Therier/Callewaert n°89 (6182 GH 76) 1er en Tourisme Groupe 1
Criterium des Alpes :	7ème	Jacquemin/Vloeberg n°80 (7132 GJ 76) 1er en Tourisme Groupe 1
	15ème	Therier/Callewaert n°15 (7148 GK 76)
Criterium Cévennes :	9ème	Jacquemin/Kloly n°16 (4665 GN 76)

1970

Monte-Carlo :	15ème e	Swanepoel/Crous n°90 (872 GP 76) 1er en classe 1150-1300 cm^3

TECHNICAL SPECIFICATION

	R 8 GORDINI 1100	R 8 GORDINI 1300
Type	R1134	R1135
Production dates	October 1964-June 1966	July 1966-June 1970
Total production	2,626	8,981
Chassis numbers	0500001 to 0502626	200000 to 214160
French fiscal rating	6 hp	7 hp
Moteur		
Type	804-00	812-02
Capacity	1108 cc (70 x 72 mm)	1255 cc (74,5 x 72 mm)
Compression ratio	10.4:1	10.5:1
Timing system	Single chain-driven cam, pushrods	Single chain-driven cam, pushrods
Fuel system	2 Solex 40PHH2 twin-choke carburettors	2 Weber 40DCOE twin-choke carburettors
Maximum power	95 bhp SAE (75 bhp DIN) at 6,500 rpm	110 bhp SAE (88 bhp DIN) at 6,750 rpm
Maximum torque	10 m/kg SAE at 4,000-6,000 rpm	12.7 m/kg SAE at 5,000 rpm
Gearbox		
Type	330-06	353-03
Forward gears	4	5
1st	3.61	3.61
2nd	2.25	2.37
3th	1.48	1.70
4th	1.03	1.30
5th	-	1.03
Brakes		
Type	4 x 260mm discs	4 x 260mm discs
Servo	Hydrovac	Hydrovac
Wheels/tyres	135 x 380 / 4 x 15	135 x 380 / 4 x 15
Weight (empty)	795 kg	860 kg
Fuel capacity	38 litres	38 litres (rear) + 26 litres (front)
Dimensions		
Length	3,995 mm	3,995 mm
Width	1,490 mm	1,490 mm
Height	1,370 mm	1,370 mm
Wheelbase	2,270 mm	2,270 mm
Front/rear track	1,260 mm/1,230 mm	1,260 mm/1,230 mm
Performance		
400m from standing start	19 seconds	17,3 seconds
1,000m from standing start	33 seconds	32,3 seconds
Top speed	170 kph	175 kph
Price	**11,500 Francs (1964)**	**13,500 Francs (1966)**

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

	R 8 GORDINI 1100	R 8 GORDINI 1300
Type	R1134	R1135
Date de fabrication	Octobre 1964 – Juin 1966	Juillet 1966 – Juin 1970
Nombre d'exemplaires	2626	8981
N° de châssis	0500001 à 0502626	200000 à 214160
Puissance fiscale (France)	6 CV	7 CV
Moteur		
Type	804-00	812-02
Cylindrée	1108 cm^3 (70 x 72 mm)	1255 cm^3 (74,5 x 72 mm)
Rapport volumétrique	10,4/1	10,5/1
Distribution	1 arbre à cames latéral entraîné par chaîne	1 arbre à cames latéral entraîné par chaîne
Alimentation	2 carburateurs Solex double corps 40PHH2	2 carburateurs Weber double corps 40 DCOE
Puissance maxi	95 ch SAE (77,5 ch DIN) à 6500 tr/min	110 ch SAE (88 ch DIN) à 6750 tr/min
Couple maxi	10 mkg SAE de 4 à 6000 tr/min	12,7 mkg SAE à 5000 tr/min
Boîte de vitesses		
Type	330-06	353-03
Rapports avant	4	5
1ère	3,61	3,61
2ème	2,25	2,37
3ème	1,48	1,70
4ème	1,03	1,30
5ème	-	1,03
Freinage		
Type	4 disques diamètre 260 mm	4 disques diamètre 260 mm
Assistance	Par hydrovac	Par hydrovac
Pneus/Roues	135 x 380 / 4 x 15	135 x 380 / 4 x 15
Poids (à vide)	795 kg	860 kg
Réservoir d'essence	38 L	38 L (arrière) + 26 L (avant)
Dimensions		
Longueur	3,995 m	3,995 m
Largeur	1,490 m	1,490 m
Hauteur	1,370 m	1,370 m
Empattement	2,270 m	2,270 m
Voies avant/arrière	1,260 m/1,230 m	1,260 m/1,230 m
Performances		
400 m départ arrêté	19 secondes	17,3 secondes
1000 m départ arrêté	33 secondes	32,3 secondes
Vitesse maxi	170 km/h	175 km/h
Prix	**11 500 F (1964)**	**13 500 F (1966)**

(www.renault.com)

DOCAPOST – 2013 09 0065

RENAULT CLASSIC
www.renaultclassic.com