

Comunicato Stampa

03 FEBBRAIO, 2016

CS - RENAULT AL SALONE RETROMOBILE 2016: OLTRE 115 ANNI DI PASSIONE SPORTIVA

- **Quest'anno, dal 3 al 7 febbraio 2016, Renault sarà presente al salone Rétromobile che si terrà a Parigi, presso il Parco delle Esposizioni di Porte de Versailles.**
- **Indiscutibilmente il più importante evento per gli appassionati di auto da collezione, Rétromobile rappresenta un'occasione per ripercorrere più di 115 anni di passione sportiva grazie a diversi esemplari straordinari della collezione Renault Classic.**
- **In uno spazio di 700 m², i visitatori potranno scoprire un'ampia scelta di veicoli che mostrano la varietà del patrimonio della Marca nella competizione automobilistica.**

I veicoli esposti sullo stand Renault Classic

La 40 CV da record del 1926

Negli anni Venti, ogni costruttore che si rispettasse doveva cimentarsi nella ricerca dei record, tendenza incoraggiata dalla costruzione dei nuovi autodromi. In Francia, quello di Montlhéry, realizzato nel 1924, diventa teatro di sfide all'ultimo secondo. Renault si posiziona tra i protagonisti in questa sfida di velocità, e vi partecipa con il fiore all'occhiello della gamma, la 40 CV equipaggiata dal suo motore di 9 000 cm³!

Nel 1926, Plessier e Gartfield, gli ingegneri responsabili dell'operazione, lanciano sul circuito una 40 CV con carrozzeria monoposto provvista di radiatore posto dietro al motore. L'auto percorre 50 miglia a 190,013 km/h e la 24 Ore a 173,649 km/h.

Il modello esposto è una replica esatta dell'auto da record, realizzata negli anni 70.

La Nervasport degli anni 30

In questo periodo, Renault si distingue per una produzione robusta e affidabile, più che sportiva. Pertanto, le Nervasport fanno onore al loro nome.

In Renault, le «Nerva» apparse nel 1930 corrispondono alla gamma a otto cilindri, che vanno a completare le Reinastella prima di rimpiazzarle del tutto: automobili di lusso, destinate a una clientela desiderosa di comfort. Nel 1932, Renault modifica il veicolo producendone una versione più leggera e più corta, la Nervasport che riscuoterà successi negli eventi di endurance. Leggera, potente, agile, seduce gli appassionati della guida sportiva proprio come Louis Renault aveva predetto. Durante il rally di Monte Carlo del 1933, una delle tre Nervasport manca di pochissimo il secondo posto.

Due anni dopo, nel 1935, Renault impegna sette automobili, incluse due Nervasport, una delle quali raggiunge brillantemente la vittoria. Le vittorie si susseguono lo stesso anno in occasione del Rally Liège-Roma-Liège, all'ex-aequo con una Bugatti. Durante tutto l'anno, la Nervasport dimostra le sue qualità nelle prove, attraversando l'Europa in lungo e in largo, giorno e notte, lungo strade strette e tortuose, anche in condizioni climatiche difficili.

La 4CV della 24H di Le Mans del 1951

Precursore dei successi della 4 CV in pista, verrà sviluppata una versione potenziata, la 1063, che sancirà il ritorno di Renault in pista nel dopo-guerra.

Dopo la seconda guerra mondiale, Renault - divenuta Régie Nationale - opta per la vettura popolare. Lanciata nel 1946 con un motore di 750 cm3 che sviluppa circa trenta cavalli, la 4CV seduce immediatamente. Alcune vetture sono impegnate nelle prove di endurance dove si fanno notare per la loro agilità e la loro affidabilità.

La 1063 rappresenta l'evoluzione sportiva della Renault 4CV. Dopo alcune modifiche, l'auto supera i 130 km/h, e dal 1951 al 1954, conquista importanti successi in competizioni come la Coupe des Alpes, la Liège-Rome-Liège, il Tour de France, le Mille Miglia e anche la 24 Ore di Le Mans nel 1951 con la vittoria nella categoria, molto contesa, delle 750 cm3. Questo piccolo portento segna il magistrale ritorno di Renault nelle competizioni.

L'Etoile Filante del 1956

In seguito alla guerra, l'aeronautica ha il vento in poppa. Perché non sperimentarne la tecnologia sulle automobili? L'Etoile Filante è una significativa testimonianza di questa tendenza.

M. de Szidowski, fondatore di Turboméca, è un noto specialista dei motori a turbina. Confidente nel futuro di questa tecnica, aveva come scopo quello di sensibilizzare il grande pubblico e alla fine entra in contatto con Renault. Pierre Lefaucheur, presidente di Billancourt, colpito dall'iniziativa affida la realizzazione di una vettura sperimentale a tre uomini di esperienza: Fernand Picard, direttore Ricerca e Sviluppo, Albert Lory, rinomato specialista dei motori e Jean Hébert, ingegnere che ne sarà anche pilota. Basato su una turbina di 270 cv, l'Etoile filante presenta una struttura tubolare rivestita in poliestere.

5 settembre 1956: il fischio della turbine risuona sul lago salato di Bonneville, negli Stati Uniti. Qualche istante più tardi, il record è battuto: 306,9 km/h per un km, 308,85 km/h per 5 km! Ancora oggi, il record rimane imbattuto!

La Dauphine n°65 del 1958

L'eclatante vittoria della Dauphine n° 65 al rally di Monte Carlo 1958 è uno dei più importanti successi di questo modello.

La Dauphine brilla nelle corse internazionali dove accumula numerose vittorie nella categoria, come le "Mille Miglia" italiane e la "12 Ore di Endurance" di Sebring negli Stati Uniti, prima della clamorosa vittoria nel Tour de Corse nel 1956, pilotata dal campione belga Gilberte Thirion.

Nel 1958, l'Automobile Club di Monaco decide di rafforzare il famoso Rally di Monte Carlo. François Landon, Direttore della Competizione della Régie, coinvolge, malgrado tutto, una Dauphine che vincerà la neve, il ghiaccio, la pioggia, la notte e ... gli altri 302 equipaggi, sbaragliando nettamente la concorrenza.

Questa vittoria, la prima per una vettura di cilindrata così modesta, avrà una risonanza incredibile sul piano mediatico per Renault. Ormai la Dauphine è riconosciuta da tutti. La N° 65 fa un'entrata spettacolare nella leggenda dello sport automobilistico.

La Renault 17 gruppo V del 1972

La Renault 17 ha avuto un'importante carriera sportiva, partecipando a numerosi rally dal 1972 al 1975. Sarà il primo modello di Renault a vincere una tappa del Campionato del Mondo di Rally con il successo di Jean-Luc Thérier e Christian Delferrier al Rally Press-on-Regardless del 1974.

In totale, 14 vetture ufficiali saranno prodotte dalla fabbrica Renault. Il veicolo presentato è l'ultimo e il più avanzato della serie. Si tratta di una versione gruppo 5, alleggerita grazie all'utilizzo di elementi in alluminio.

L'A442B vittoriosa nel 1978

Il 2 giugno 1978, la Renault Alpine di Pironi e Jaussaud raggiunge per prima il traguardo della 24 Ore di Le Mans. Un esito glorioso di un'avventura cominciata cinque anni prima.

Una vittoria alla 24 Ore di Le Mans non è mai dovuta al caso. Quella del 1978 trova le sue origini nel 1973, quando Alpine decide di tornare nel mondo delle competizioni di alto livello, con il supporto di ELF.

In cinque anni, la prima A 440 atmosferica evolverà nella 441 e successivamente nella 442 sovralimentata, imponendosi con regolarità nel Campionato del Mondo. Nel 1977, la vittoria di Le Mans è a portata di mano ma le tre vetture coinvolte sono costrette ad abbandonare la gara per un guasto al motore. È stato necessario cercare un circuito di prova che permettesse di riprodurre le difficoltà del rettilineo di Hunaudières, cioè 50" a fondo! L'anno successivo, due Renault Alpine terminano al primo e al quarto posto. La sera stessa della corsa, Bernard Hanon, Amministratore Delegato di Renault, annuncia l'uscita di Alpine da Le Mans e l'inizio del programma di Formula 1. È l'inizio di un nuovo entusiasmante capitolo.

La Renault 5 Alpine gruppo II del 1978

Malgrado una modesta potenza, dal 1978 al 1980, la Renault 5 Alpine Gruppo 2 dominerà la sua categoria, imponendosi spesso al primo posto nella classifica generale dei campionati rally.

Nel 1978, Renault Sport tenta una scommessa: dopo le Alpine, i suoi colori saranno difesi da una piccola vettura a... trazione anteriore! Al volante della Renault 5 Alpine Gruppo 2, Jean Ragnotti si distingue in occasione del Rally di Monte Carlo 1978 che termina al secondo posto per la categoria generale e al primo nella sua categoria. È l'inizio di una bella serie di successi che prosegue nel 1979 con un secondo posto in occasione del Tour de Corse. La Renault 5 tiene testa alla concorrenza e conclude in bellezza la sua carriera sportiva: questa vettura permette a Jean Ragnotti, affiancato da Jean-Marc Andrié, di attribuirsi il Campionato di Francia di Rally nel 1980. Conquista regolarmente la vittoria nel gruppo 2 e si distingue nella categoria in generale: terzo posto al rally di Nice-Jean Behra, grazie alla potenza del 140 cv, nonostante alcuni problemi del differenziale autobloccante; secondo posto al rally della Polonia e vittoria assoluta ai rally di Charbonnières, di Lorraine e del Monte Bianco. In seguito a questa brillante conclusione, lascerà posto a una futura leggenda: la Renault 5 Turbo.

La Renault 20 dei fratelli Marreau del 1982

Nel 1979, i fratelli Marreau stupiscono il pubblico al rally Paris-Dakar concludendo la gara alle spalle dei vincitori al volante della loro Renault 4. Tre anni dopo escono vittoriosi dalla gara a bordo di una Renault 20 turbo 4x4.

Dagli esordi nella Paris-Dakar, i fratelli Claude e Bernard Marreau sorprendono piazzando la loro modesta Renault 4 appena dietro la Range Rover di Genestier-Terblaut-Lemordant. Non è il loro primo tentativo, considerando il record conquistato nel 1971 in occasione della traversata dell'Africa, che prevedeva un percorso da Le Cap ad Alger.

Nel 1982, al volante di un prototipo Renault 20 equipaggiato di un motore turbo e di quattro ruote motrici, sfoggiano al meglio le loro qualità di piloti, superando il traguardo davanti ai 380 avversari. La storia di Renault e delle «volpi del deserto» non finisce qui: nel 1983 e nel 1985 terminano al nono e al quinto posto alla guida di una Renault 18 V6. È un motore Renault a vincere la Dakar nella buggy di Jean-Louis Schlesser, sia nel 1999 e nel 2000.

La Formula 1 RE40 di Alain Prost del 1983

Con la RE40, Renault non ha mai sfiorato così vicino la vittoria del Campionato del Mondo dei Costruttori, e il 1983 resta per la Casa francese la migliore stagione del secolo.

Dal 1980, le Renault non smettono di migliorare nel Campionato del Mondo di Formula 1. Dopo un inizio un po' faticoso, Alain Prost firma una gloriosa vittoria al Grand Prix di Francia. Il dominio dei motori turbo, lanciati nel 1977 da Renault, adesso viene confermato e, oltre alla Casa francese, numerosi piloti appartenenti ad importanti scuderie si battono per la vittoria: Ferrari, Brabham-BMW e Williams-Honda. Prost difende a caro prezzo la sua posizione: conquista il primo posto a Spa, Silverstone e Zeltweg, salendo inoltre sul podio a San Marino, Monaco e Brands Hatch.

La Renault 21 Superproduzione del 1988

Concepita per il Campionato di Francia di Superproduzione, questo modello da corsa, affidato nelle esperte mani di Jean Ragnotti, colleziona vittorie dal giorno del suo lancio.

Inizio del progetto: ottobre 1987. Prima corsa: 20 marzo 1988 e primo podio. 10 corse in calendario, 6 vittorie, 3 per Jean Ragnotti, 3 per Jean-Louis Bousquet. Il campionato termina davanti Audi Quattro e Porsche. Una performance veramente soddisfacente!

Dal lato tecnico, tutto era nuovo: motore da 430 cv dalla potenza limitata da una valvola pop-off come in Formula 1. Albero di trasmissione in fibra di carbonio lungo 2,35 m: una tecnologia utilizzata su Espace Quadra. Dal punto di vista aerodinamico, delle sedute nella galleria del vento portarono a soluzioni più efficaci e uno studio minuzioso di tutti i parametri fecero della Renault 21 2 litri Turbo 4x4 la migliore vettura della stagione 1988.

La Formula 1 R26 Campione del Mondo 2006

Lo scopo di Renault è quello di replicare i successi del 2005 di Fernando Alonso e della sua Renault F1 R 25 tenendo conto del nuovo regolamento che impone un motore V8.

I migliori team di Formula 1 si riuniscono all'inizio della stagione 2006. La scuderia "Renault F1", guidata da Flavio Briatore prevede due vetture per il pilota spagnolo Fernando Alonso, Campione del Mondo in carica, e per il secondo pilota, l'italiano Giancarlo Fisichella.

L'inizio della stagione è magnifico per Renault: Alonso guadagna 6 vittorie, 3 secondi posti e 5 pole position, mentre Fisichella a sua volta conquista 1 vittoria, 1 terzo posto e 1 pole-position.

Schumacher e Ferrari non mollano e la lotta per il titolo è molto agguerrita. Aggiungendo 1 vittoria, e 4 secondi posti al suo punteggio, Alonso – notevolmente supportato da tutto il team – raddoppia la posta in gioco, salvaguardando il titolo "Piloti" per sé e "Costruttori" per Renault. Giancarlo Fisichella si concede il quarto posto nel Campionato del Mondo dei Piloti. Con questa notevole doppietta, Renault si afferma al "top of the World della F1".

Inoltre, la monoposto R26, monoscocca modellata in carbonio e nido d'ape in alluminio e motorizzata dal V8 Renault a 90°, conferma il successo ottenuto nel 2005

La Formula E della stagione 2016

Renault, avanguardia dello sport automobilistico 100 % elettrico. Sempre alla ricerca di nuove sfide, Renault si lancia in Formula E sin dagli esordi della competizione 100% elettrica della FIA. Strettamente associata alla scuderia Renault e.dams, il costruttore contribuisce a pieno alla vittoria del primo titolo Équipes della storia della disciplina.

La Monoposto Renault e.dams è equipaggiata del telaio Spark-Renault SRT_01E e del nuovissimo gruppo motopropulsore Z.E.15 sviluppato da Renault Sport a Viry-Châtillon, frutto dell'expertise tecnica acquisita nel corso degli anni dai suoi differenti team.

Per Maggiori Informazioni:

Rosa SANGIOVANNI

064156228

Rosa.Sangiovanni@renault.it