



Le losange COUPÉ AU CARRÉ

La R8 est à l'automobile ce que la cuisine en Formica est aux arts ménagers : moderne et bon marché, nette et facile à vivre. Mais fallait-il, en 1962, que Renault soit en panne d'invention pour faire une "tête au carré" à sa Dauphine et la propulser en haut de la gamme ?

Texte Jean-Paul Decker, photos Daniel Denis





Finie l'euphorie à la Régie Renault début 1960 : le marché américain s'écroule pour la Dauphine et, avec lui, le rêve de devenir un constructeur planétaire. De plus, 4 CV et Frégate venant de passer à la trappe, on s'aperçoit que la reine Dauphine, produite à près d'un million et demi d'exemplaires, a rapidement besoin d'une héritière restylée pour épauler la toute nouvelle R4 à traction avant, sortie fin 1961. De l'arrondi, on n'en veut plus ! La mode est aux formes carrées, nettes, et le lancement annoncé de la petite Simca 1000 finit d'accélérer la préparation de celle que *l'Auto-journal* appelle déjà la Super-Dauphine. Et puis, il faut amener le client à "mon-

La conduite de la R8 se transforme en pilotage pour peu que l'on titille le "champignon", en raison de l'implantation mécanique tout à l'arrière. Une excellente école pour les "p'tits jeunes" !

ter en gamme". Mais justement, en haut, il n'y a encore rien ! C'est donc à la R8 qu'incombe la double tâche de représenter chez Renault, à la fois la "taille au-dessus" et le haut de gamme ! Pas mal pour une auto conçue dans l'urgence... Tout nouveau, le Sierra 5 paliers 956 cm³, à peine installé dans les récentes Floride S/Caravelle, permet, avec ses 48 ch, d'annoncer fièrement plus de 125 km/h en cette

époque bénie où vitesse et moyenne sont encore des arguments de vente. Avec une boîte à 4 rapports bien synchronisés — une boîte 3 reste toujours disponible pour les nostalgiques — et 4 freins à disque (une première mondiale sur un modèle de grande série), la R8 devient «deux fois plus sûre et quatre fois plus confortable» selon l'arithmétique de la Régie.

Losange décalé

Et c'est vrai que 4 fois 2 égale R8, ce que je m'empresse de vérifier... à la sortie de l'école un jour de juin 1962, en découvrant la toute première R8 exposée chez le concessionnaire Renault du coin. Ebahissement devant le modernisme affiché de cette caisse carrée jaune clair qui renvoie les rondeurs des Dauphine et Frégate au Moyen-Age automobile. Ce capot creusé en V, quelle trouvaille ! Et ces portières arrière presque verticales ! Même le pare-chocs avant, en forme de podium, prend de l'angle ! La touche finale, la signature qui met le design

SUPER !

- ▲ Un p'tit cube typique
- ▲ Confort et silence
- ▲ Fiable et économique
- ▲ Utilisable au quotidien

QUOIQUÉ...

- ▼ Vrai parpaing sur roues
- ▼ Tenue de route pointue
- ▼ Equipement et finition "à la russe"

Invitation au voyage pour cinq passagers... à condition de rouler "pépère" ; en virage, le skat devient glissant !



Instrumentation minimaliste sur fond "ronce de Conforama", volant deux branches à faux trous-trous, l'ambiance intérieure luxueuse-sportive de notre R8 fait aujourd'hui sourire... Notez le fige courbé du levier de vitesses.





de l'auto au niveau de la co-cotte SEB ou du combiné Téléavia du voisin, c'est ce losange stylisé décalé sur la gauche (un clin d'oeil de la Régie aux tout-puissants syndicats ?).

A l'intérieur, c'est le standing, comme chez Léviton, «les meubles garantis pour longtemps» ! Des sièges épais comme le fauteuil club de mon père, en jersey rouge souple, un tableau de bord tellement épuré qu'il ne comporte rien d'autre qu'un compteur de la taille d'un harmonica et deux aérateurs... Et, joyau de l'esthétique industrielle des sixties, un pommeau de levier de vitesses de forme trapézoïdale tellement bizarre qu'il ne sera pas retenu pour la série.

Vins, bois et charbon

Bien des années plus tard, je retrouve le volant à deux branches à faux trou-trous d'une R8 millésime 68 couleur lie de vin, achetée neuve par un mineur... de fond ! Vins et charbons... Et le bois ? En v'là, en faux Formica de Billancourt, étalé sur la planche de bord, façon buffet de cuisine, chichement meublée de deux cadrans ronds et d'un vide-poches sans couvercle. C'est un peu moins sinistre que sur les premières séries, mais avec le triste tapis de caoutchouc, les encadrements de portes en tôle, trois

ACHETER UNE RENAULT 8

Produite à plus de 1 300 000 exemplaires, si la R8 n'est pas vraiment une rareté, le plus dur est d'en trouver une non bidouillée et indemne de corrosion. Celle-ci se niche, bien sûr, dans les bas de caisse et les planchers, mais aussi dans le fond du coffre, sous le bac à batterie et, de façon très visible, sur la partie supérieure des ailes arrière jusqu'au pourtour de la custode. Côté mécanique, pas de soucis, c'est du solide et les pièces sont abondantes, tant en neuf chez Renault que dans toutes les casses. C'est d'ailleurs là qu'il faudra aller

chercher les éléments de carrosserie, pare-chocs et portières. Quant à la sellerie, introuvable et plusieurs fois modifiée, privilégiez, comme toujours, une "voiture de papy", souvent conservée sous housse (la sellerie, pas le papy !). Une voiture longtemps immobilisée aura, à coup sûr, les étriers de freins grippés, mais, côté équipement électrique, aucun risque, il n'y a rien d'autre que des phares et des feux ! Enfin, et sans parler des S et Gordini, comptez environ 1 400 à 1 800 € pour un bel exemplaire.

voitants basiques et un chauffage "tout ou rien", la finition s'aligne sur les standards des pays de l'Est. A chaque extrémité du tableau, un petit aérateur, pompeusement baptisé «diffuseur d'air frais» sur le catalogue qui insiste sur son aspect «aussi esthétique que fonctionnel.»

Fonctionnel, on va bientôt s'en rendre compte, mais esthétique est un terme décidément très galvaudé à la Régie depuis que le styliste Charbonneaux est venu emmêler les crayons de l'équipe de Gaston Juchet : des règles et des équerres, c'est tout ce qu'il devait rester dans le bureau du style Renault ! Car après tout, notre R8 n'est qu'une grosse Dauphine dont on aurait

écrasé chacune des quatre faces contre un mur... Tout est coupé au carré, toit rectiligne, custode et pare-brise presque verticaux. Le Cx ne dit pas merci ! On a même conservé les vitres coulissantes sur les portes arrière. Seule la poupe, avec ses feux allongés à la Chinese eyes, dissimule la mécanique avec une certaine harmonie. Sous le capot largement aéré, c'est le choc des générations : bouchon du réservoir d'essence hérité des vieilles 4 CV et radiateur à circuit scellé tout à l'arrière comme sur la dernière Caravelle essaient de cohabiter. Et il reste encore de la place pour l'indispensable bidon d'huile, alors qu'à l'avant, deux valises en carton, un sac, et le coffre affiche complet. Il n'y a plus qu'à refermer la trappe de la roue de secours qui tire la langue sous le pare-chocs podium, et, en route !

Auto-école

Vroum-vroum ? Même pas ! Toutes les R8 ne sont pas des Gordes et, assis bien haut sur les larges fauteuils — ce qui change tout de même des chaises de cuisine de la Dauphine — j'entends à peine le moteur, là-bas derrière, en montant mes rapports. Dieu sait pourtant que Renault a dû faire des économies sur l'insonorisant, mais le Sierra 1108 bourdonne avec discrétion. S'il n'y avait cette finition de pacotille, on se croirait presque à bord d'une bourgeoise 1500. Rouler en R8 a toujours demandé d'avoir le bras long. Non pour s'en procurer une auprès des camarades syndiqués qui régissent



Résolument cubique, le style de la R8 est presque caricatural. Notez l'étréoussse de la portière arrière et sa glace... coulissante et non descendante !



La R8, c'est aujourd'hui une petite gueule d'amour très "rétro". Le losange décalé sur le côté rompt avec la symétrie générale du dessin.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

RENAULT 8, 1967

MOTEUR 4 cyl., en ligne en position longit. AR, 1 108 cm³ (70x72 mm), 46 ch SAE à 4 600 tr/mn, 7,9 mkg à 3 000 tr/mn, rapport volumétrique 8,5:1, culasse alu, soupapes en tête, arbre à cames latéral, 1 carbu. inversé simple corps Solex 32 DITA 3, vilebrequin 5 paliers, refroidissement par eau - **TRANSMISSION** aux roues AR, embrayage sec à diaphragme, boîte 4 rapports synchro. (auto, 3 rapports Jaeger s.d.) - **DIRECTION** à crémaillère - **FREINS** non assistés, disques AV/AR - **SUSPENSION** AV avec trapèzes transv. triang. et ress. hélic., amort. télesc., stab. transv. ; AR à roues indép. avec essieu brisé, jambes de poussée longit. et ress. hélic., amort. télesc. - **STRUCTURE/CARROSSERIE** coque autoporteuse acier, berline 4 portes, 5 places - **DIMENSIONS** long. 4 m, larg. 1,49 m, haut. 1,40 m, empat. 2,27 m, voies AV/AR 1,26/1,23 m - **PNEUS** 145-380 ou 145-380 - **POIDS** 770 kg - **PERFORMANCES** vitesse maxi 133 km/h, 0 à 100 km/h 23,2 sec., km DA 39 sec., - **COTE (+)** 1 500 €.



alors la Régie drapeau rouge en tête, mais pour réussir à atteindre le 3^e rapport avec la mince tige du levier des vitesses. Vaste sujet de débat ou, plutôt, de débattement ! Une fois calé en 4^e, la douceur de conduite étonne et ravit. Onctueux et coupleux, le moteur reprend dès les plus bas régimes, ce qui évite d'aller triturer ce fameux levier. Au rythme de la promenade digestive du dimanche, ce que notre R8 a connu toute sa vie au vu de son exceptionnel état d'origine, les petites routes de l'Allier s'encadrent dans le vaste pare-brise : Cinemascope et Technicolor sur la campagne bourbonnaise. Mais les passagers arrière, les genoux dans le menton, n'ont guère que les meurtrières coulissantes, héritées de la 4 CV, pour en profiter..

La direction, d'une légèreté de plume, a longtemps fait les beaux jours de toutes les auto-écoles de France. Pas d'excuse pour rater un créneau, Madame : ça braque, c'est doux, c'est léger, heu... peut-être même un peu trop dès que l'on force l'allure et que le vent, comme aujourd'hui, souffle de travers ! Il vaut mieux deux doigts pour corriger le cap que deux grosses pognes de routier sur le fin cerceau. Surtout en attaquant les premières épingles. A moi les freins ! Quatre disques, rien que ça, un bel argument de vente, certes, mais qui réclame quand même du jarret. Après tout, ça le ferait tout aussi bien avec des tambours à l'arrière. D'ailleurs, pour son dernier millésime, Renault se ralliera à cette solution. En courbe un peu rapide, la R8 reste chatouilleuse du croupion. Adeptes assoupis de la traction avant, cette auto n'est pas pour vous ! Même si l'arrière décroche avec facilité, il n'y a pas beaucoup de chevaux pour s'extirper en force d'un virage qu'on a un peu trop optimisé. Du doigté, de la finesse, un bon St-Christophe et tout se passe bien. Mais aussi, c'est de la fau-

LES GRANDES DATES

1962 : en juin, présentation et lancement lors d'un Tour de France de la Renault 8 : moteur Sierra 5 paliers, 956 cm³, 48 ch SAE, refroidissement à circuit scellé, 4 freins à disques, boîte 3 ou 4 vitesses au choix, 125 km/h. Au Salon de Paris 1962, version automatique à commande par clavier.

1964 : lancement d'une version Major, un peu mieux finie et dotée du moteur 1 108 cm³. Nouvelle planche de bord. Version sportive Gordini 1100 (90 ch).

1965 : à l'été, lancement de la R10, dérivé plus luxueux à carrosserie allongée à l'avant et à l'arrière et moteur 1 108 cm³. Suppression de la R8 Major.

1966 : en octobre, la R8 Gordini 1300 (1 255 cm³, 103 ch, boîte 5, 175 km/h) remplace la version 1100. **1967** : au Salon de Paris, retour de la R8 Major 1108 cm³ et suppression de la version 956 cm³. Planche de bord et sellerie modifiées.



La R8 S : une couleur qui tue, quatre optiques façon Gordini et quelques perchérons en plus...



La R8 "standard" connaîtra une belle carrière : une décennie entière !



Star incontournable de la famille, la Gordini 1300, surtout avec ses sacro-saines bandes blanches !

1968 : en octobre, présentation de la R8S (calandre 4 phares style Gordini, moteur 1 108 cm³, 60 ch, carbu double corps, compte-tours, 145 km/h).

1972 : dernier millésime pour la R8 qui perd ses disques à l'arrière. Elle continuera à être fabriquée en Espagne jusqu'à 1976.

te à la Gordini si toutes les R8 jouent à l'auto-école... sportive ! Promue haut de gamme "nationalisé" jusqu'à l'arrivée de la R16 en 1966, puis auto-boulot pour une majorité de congés-payés, avant de jouer les Gordo au rabais à la sortie des bals du samedi soir, la R8 a tout connu durant sa

carrière. Première au hit-parade des airs populaires, elle est aussi la dernière berline Renault à moteur arrière...

Remerciements à Jean Malleret pour le prêt sans réserves de sa R8, sortie pour l'occasion de sa superbe et éclectique collection consacrée aux voitures marquées du losange.