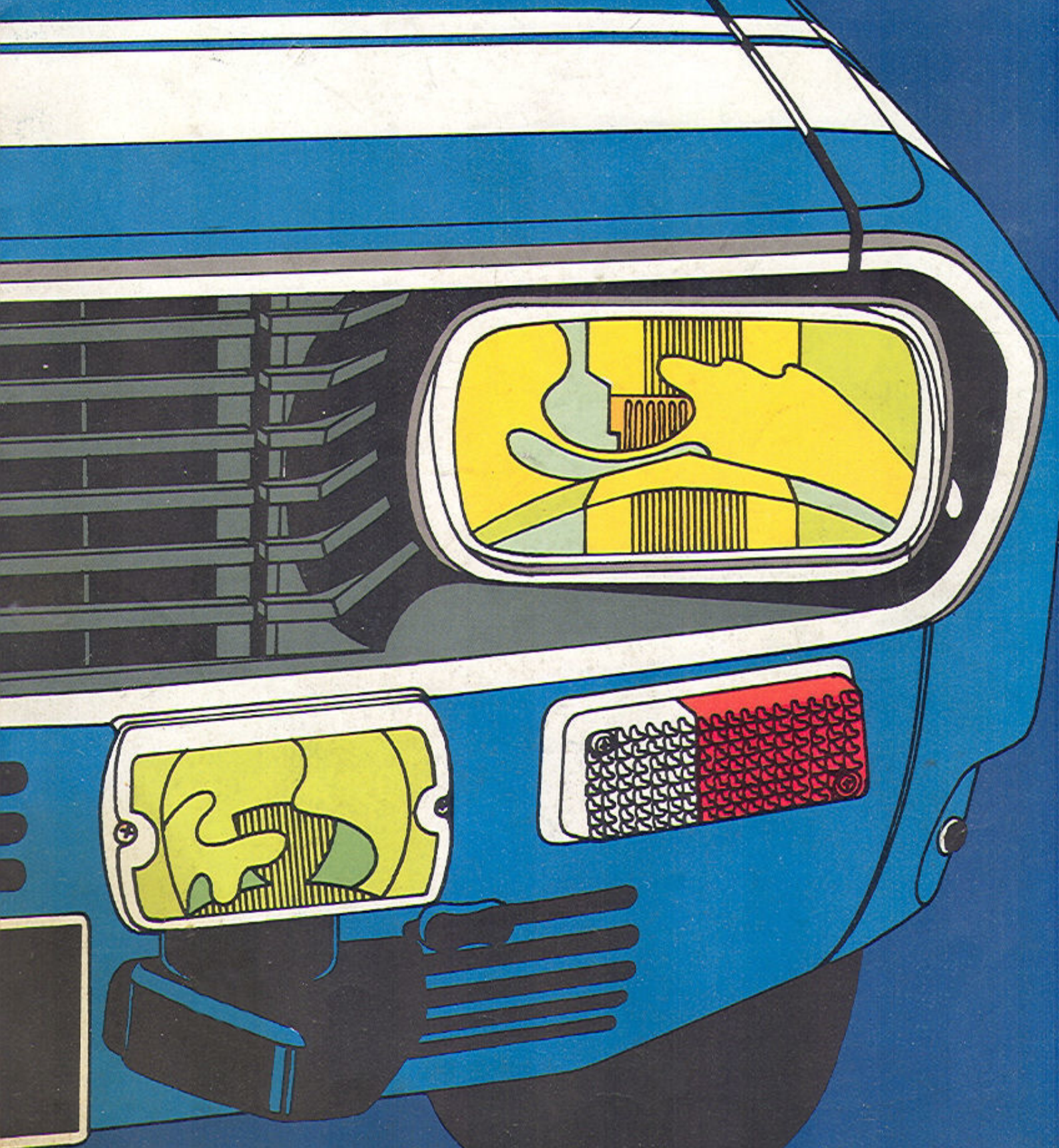


la Renault 12

Gordini





go...!

Gordini, ce mot magique signifie depuis 6 ans maintenant la joie de conduire de milliers de jeunes sportifs qui, grâce à la Renault 8 Gordini ont pu découvrir le sport automobile, y faire leurs premières armes. Et bon nombre d'entre eux font aujourd'hui triompher régulièrement les couleurs «bleu de France» sur tous les fronts de la course.

6 ans... la Renault 8 Gordini a bien rempli son contrat mais les temps sont venus pour la Renault 12 Gordini de prendre le relais de son aînée dans la course au succès; elle a tout les atouts pour cela:

Un moteur de 1565 cm³, celui de la Renault 16 TS «amélioré», par quelques «sorcelleries» nouvelles.

Une boîte 5 vitesses, toutes synchronisées

pour utiliser «au rendement maxi», les possibilités étonnantes de ce moteur.

Une caisse légère, bien profilée, à carénage inférieur à la fois protecteur et aérodynamique. Un équilibre des masses, une géométrie très précise des trains avant et arrière, des jantes larges qui associées à la traction-avant, aboutissent à une exceptionnelle tenue de route.

Une direction précise et directe. Quatre freins à disque assistés, alimentés par deux circuits indépendants, ventilés à l'avant par des perforations radiales: solution réservée jusqu'à ce jour à quelques prototypes de compétition et aux voitures de très hautes performances.

Un poste de conduite «conçu» par des conducteurs de rallye pour des conducteurs

de rallye, assurant le maximum de confort.

Le résultat brut: 125 chevaux SAE à 6250 tours/minute; un couple maximum de 15 kgm de 4500 à 5500 tr/mn; 185 km/h «chrono» en vitesse de pointe et 31,8 secondes au km départ arrêté. Et un rapport poids puissance de 7,8 kilo par cheval.

Le résultat sur la route: un «engin» étourdissant de brio et de sécurité, mais aussi une grande routière sportive et robuste parfaitement équipée et confortable... pour tous ceux qui, sans participer activement à la compétition, recherchent une voiture de tous les jours aux performances «hors du commun».

Bleu de France et bandes blanches, voici donc la nouvelle voiture des Gordinistes: 3, 2, 1, zéro... GO!

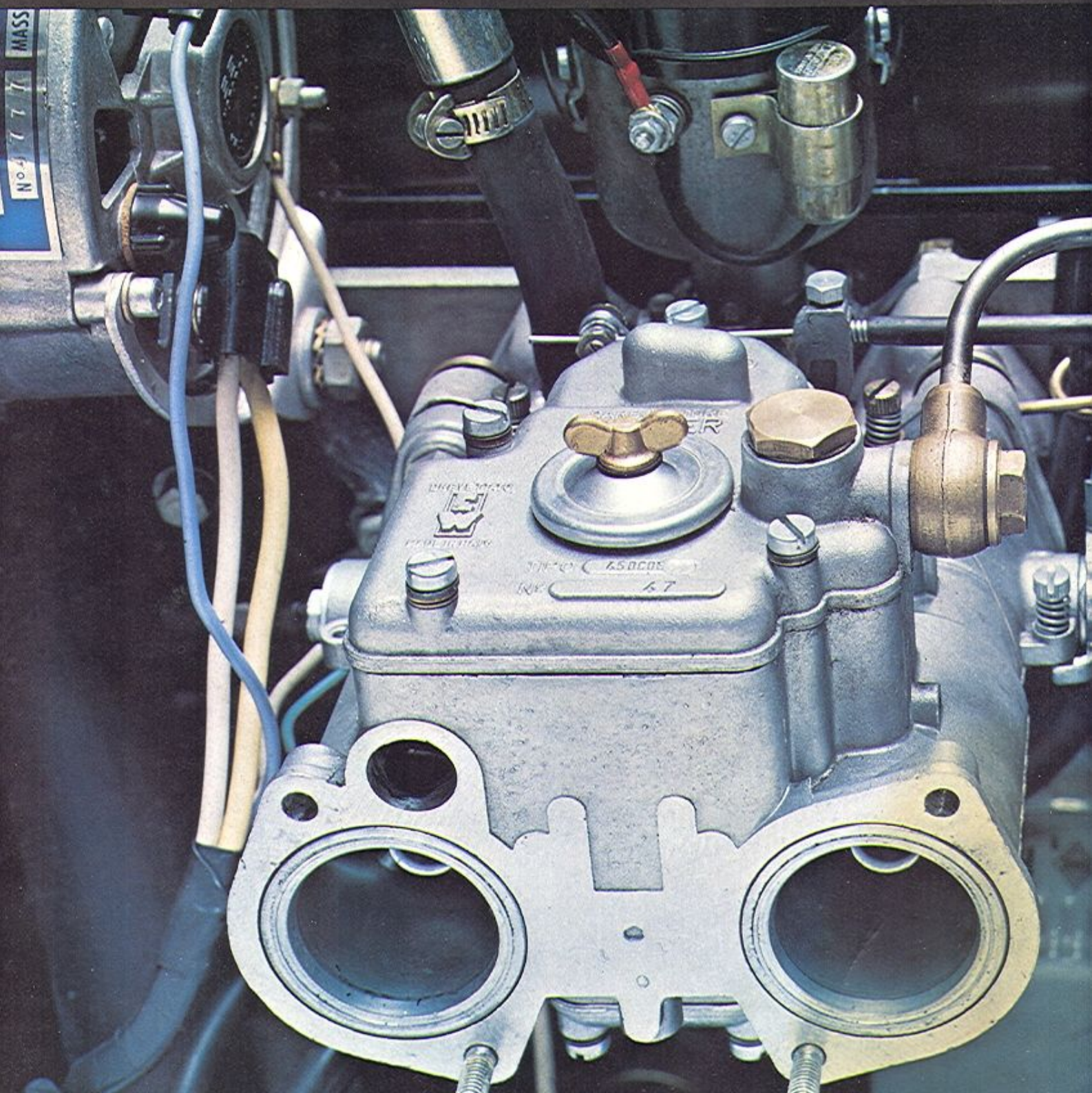


efficace 125 chevaux 185 chrono

Point de départ du moteur de la Renault 12 Gordini :
le 1565 cm³ de la Renault 16 TS

Alpine utilise déjà les possibilités d'affutage
de cette exceptionnelle mécanique de série
pour équiper
les Berlinettes Alpine 1600 S.

Cependant, si l'ensemble des pièces essentielles
est celui du moteur de série,
le développement de la puissance jusqu'à 125 chevaux
a entraîné quelques modifications :
nervure plus abondant du bas moteur ;
nouvelles bielles à large section et à chapeaux vissés ;
têtes de pistons plus bombées pour obtenir
un taux de compression de 10,25/1 ;
double sertissage du joint de culasse ;
soupapes d'admission plus grandes et « croisement »

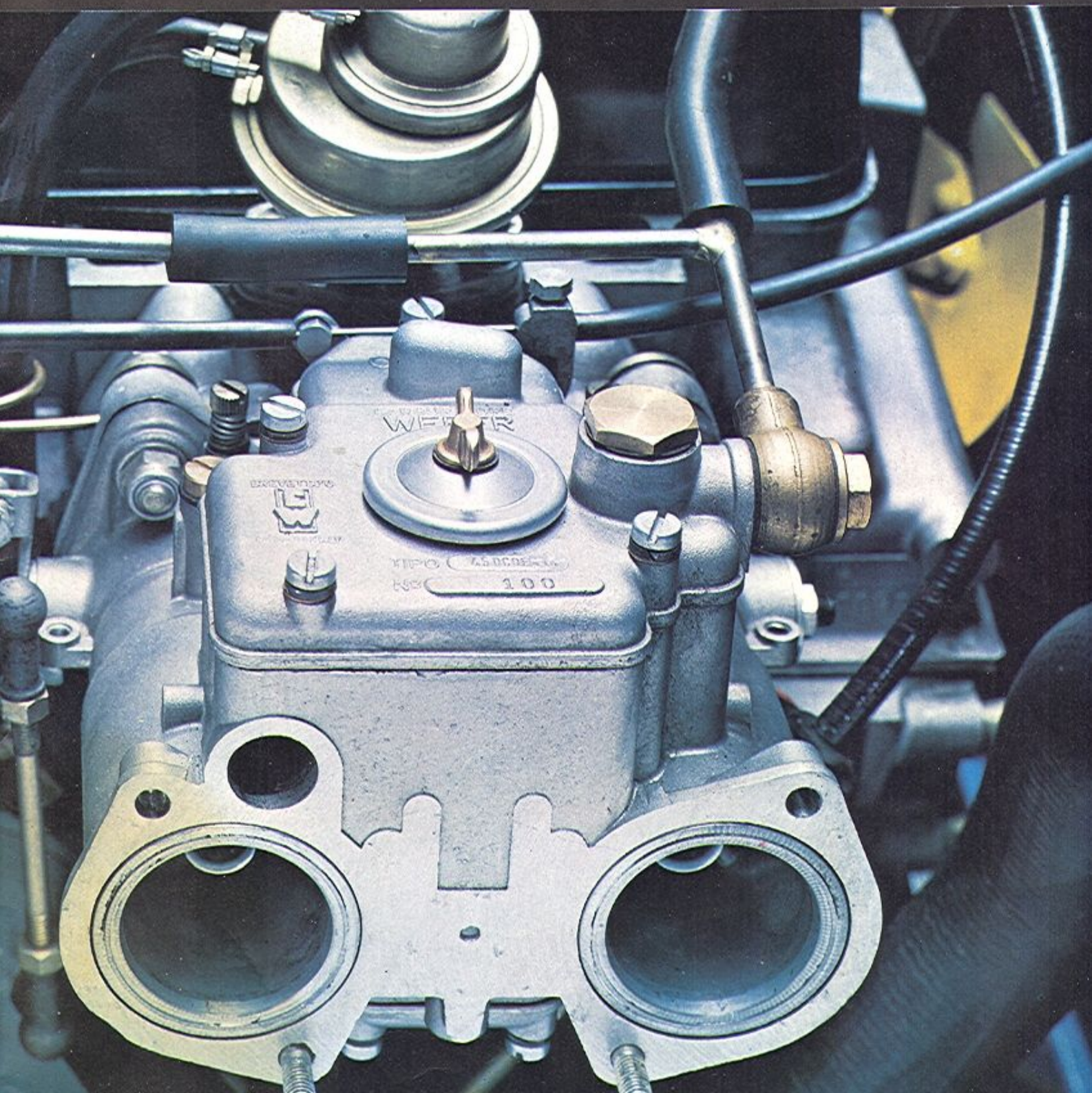
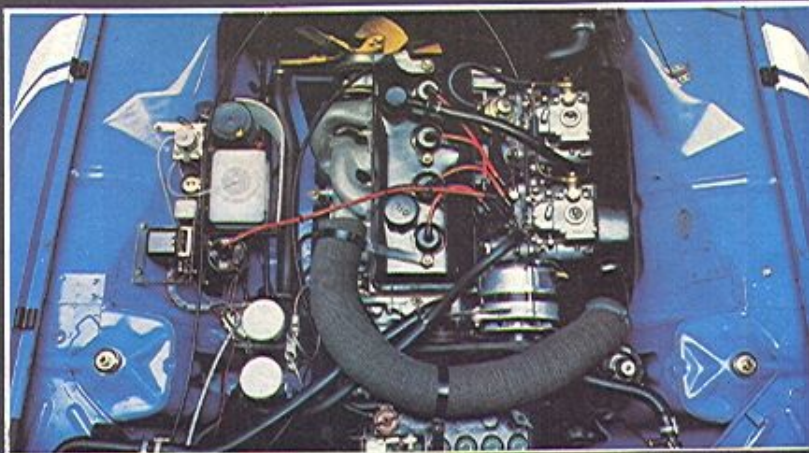


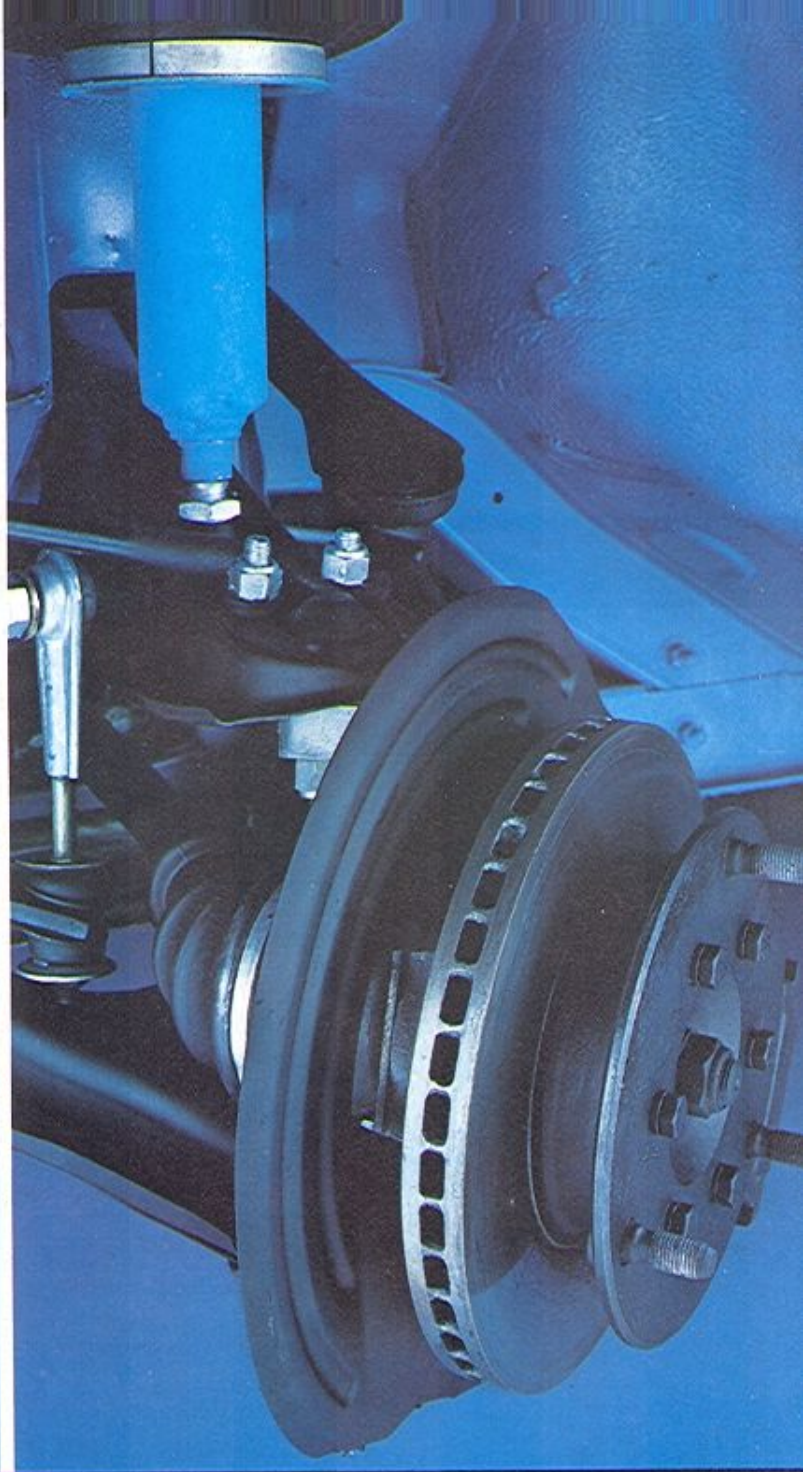
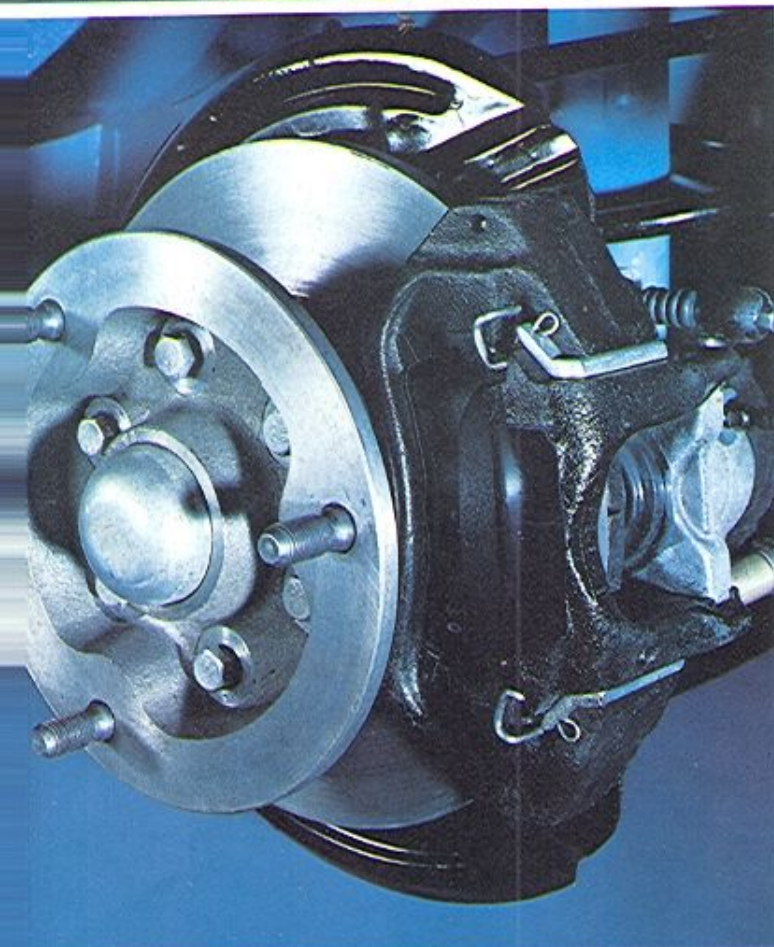
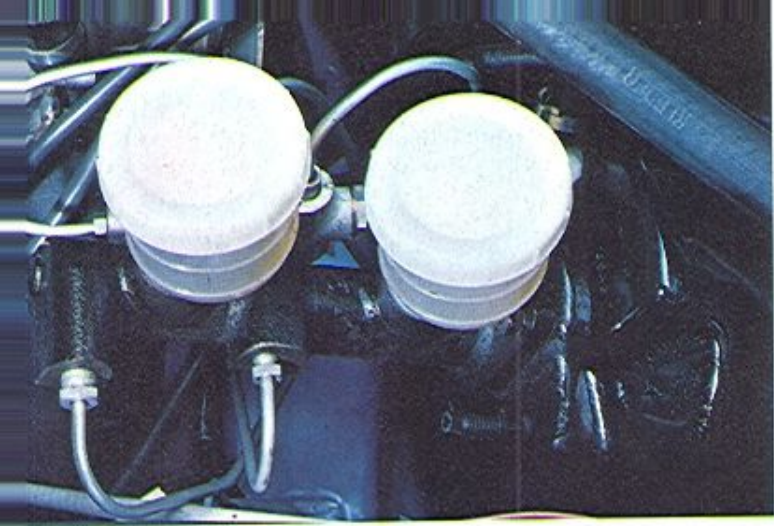
important des temps d'admission
et des temps d'échappement
pour augmenter le remplissage à haut régime.

Deux carburateurs double corps Weber horizontaux,
alimentent ce quatre cylindres qui « travaille »
le plus efficacement entre 4500 et 6000 tr/mn.
C'est une garantie évidente de robustesse
et de longévité.

5 vitesses

Pour utiliser au maximum les possibilités
de ce moteur, la boîte 5 vitesses, toutes synchronisées,
est commandée par un levier au plancher à faible
débattement, rigide, parfaitement « en main » ;
la disposition des pédales de frein et d'accélérateur
est conçue pour rendre aisée
la manœuvre « talon/pointe ».





sûre : 4 freins à disque et 2 circuits de freinage

La Renault 12 Gordini affirme sa volonté de sécurité par un ensemble de précautions qui, au niveau du freinage, réalise ce qui peut se faire de mieux à l'heure actuelle sur tous les plans : efficacité, endurance, sûreté.

Quatre freins à disque assistés assurent l'efficacité, les deux disques avant sont ventilés par l'action de perforations radiales qui doublent pratiquement la résistance à l'échauffement. La Renault 12 Gordini garantit ainsi la permanence de l'efficacité de son freinage, c'est-à-dire son endurance.

Un maître cylindre « tandem » alimente séparément deux circuits de freinage : l'un vers les roues avant, l'autre vers les roues arrière. Cette sécurité encore très rare est augmentée par un indicateur de chute de pression au tableau de bord. Dernier composant essentiel du dispositif de freinage : le répartiteur de freinage qui assure l'équilibre indispensable à l'efficacité comme à la sécurité. Sensible à la charge sur l'axe arrière il agit comme un correcteur automatique ajustant les efforts appliqués à chaque train à la charge qui repose sur lui.

Ils sont individuels et coulissants à l'avant, pour s'adapter à la longueur de vos jambes. La banquette arrière est constituée par un coussin en mousse de polyuréthane ultra léger.

Le frein à main peut servir à la conduite « compétition » : il est à portée de main pour vous aider à faire déraiper les roues arrière dans les virages en épingle très serrés, par exemple.

En vue de favoriser au maximum les performances de la Renault 12 Gordini, un allègement est réalisé par suppression des pare-chocs avant et arrière et allègement du garnissage intérieur et des sièges. Cependant, deux butoirs protègent à l'avant les phares longue portée.

En outre, la Renault 12 Gordini multiplie les précautions anti-chocs : ceinture de sécurité 3 points,

planche de bord matelassée et déformable, colonne de direction articulée, pare-brise « Triplex ».

Et pour augmenter l'autonomie nous avons porté la contenance du réservoir d'essence à 89 litres (maximum autorisé par les règlements sportifs) et pour gagner du temps modifié le dispositif de remplissage (embouchure et tuyau de gros diamètre).

Dans le coffre largement accessible peuvent être rangés les équipements rallyes les plus encombrants. La climatisation est identiquement celle, éprouvée et excellente, de la Renault 12 normale.

Gagner du poids, gagner des secondes, gagner l'amitié et la confiance du conducteur sportif, voilà ce que la Renault 12 Gordini s'est efforcée de faire par tous les moyens.

Essayez-là sur la route ! Nous pensons qu'elle le mérite.



Alésage et course : 77 x 84 mm
 Cylindrée : 1.565 cm³
 Rapport volumétrique : 10,25 à 1

	Puissance maxi à 6 250 t/mn	Couple maxi de 4.500 t/mn à 5.500 t/mn
SAE (anciennes normes)	135 ch	16 m/kg
SAE (nouvelles normes)	125 ch	15 m/kg
DIN	113 ch	14,3 m/kg

SAE (anciennes normes) 135 ch
 SAE (nouvelles normes) 125 ch
 DIN 113 ch

Carburateur à starter manuel : 2 Weber 45
 DCOE 38/39.
 Filtre à air sec.
 Réaspiration des gaz du carter.

Distribution

Avance ouverture admission : 40°
 Retard fermeture admission : 72°
 Avance ouverture échappement : 72°
 Retard fermeture échappement : 40°
 Levée des soupapes admission : 9,60 mm
 échappement : 9,50 mm
 Jeu à froid des culbuteurs admission : 0,25 mm
 échappement : 0,30 mm
 Ordre d'allumage : 1 - 3 - 4 - 2
 Avance initiale à l'allumage : 0° ± 1°
 Bougies : Champion N 62 R Marchal H 32 RG

Embrayage

Monodisque sec - mécanisme à diaphragme.
 Disque à moyeu amortisseur de torsion.
 Diamètre Intérieur : 145 mm
 extérieur : 215 mm
 Butée à billes, guidée, autocentreuse.

Boîte de vitesses

à cinq rapports avant, tous synchronisés et
 marche arrière, commandée par levier au plan
 Carter en alliage d'aluminium commun à la
 de vitesses et à l'ensemble différentiel et c
 conique (boîte-pont).

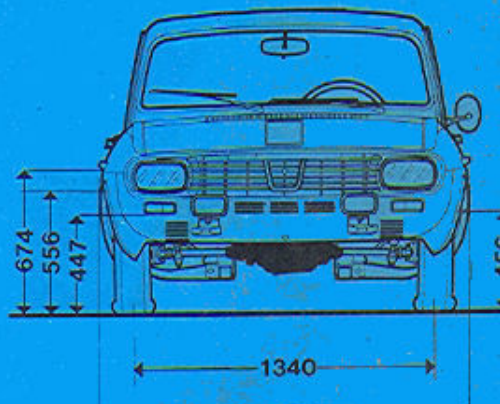
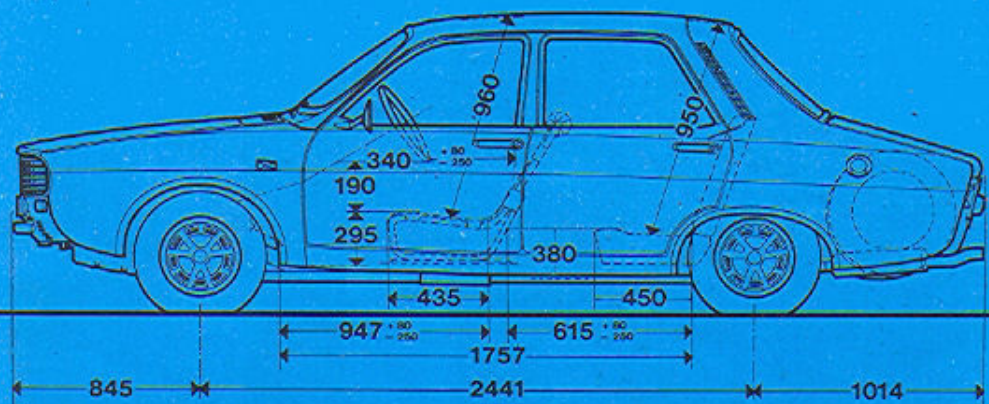
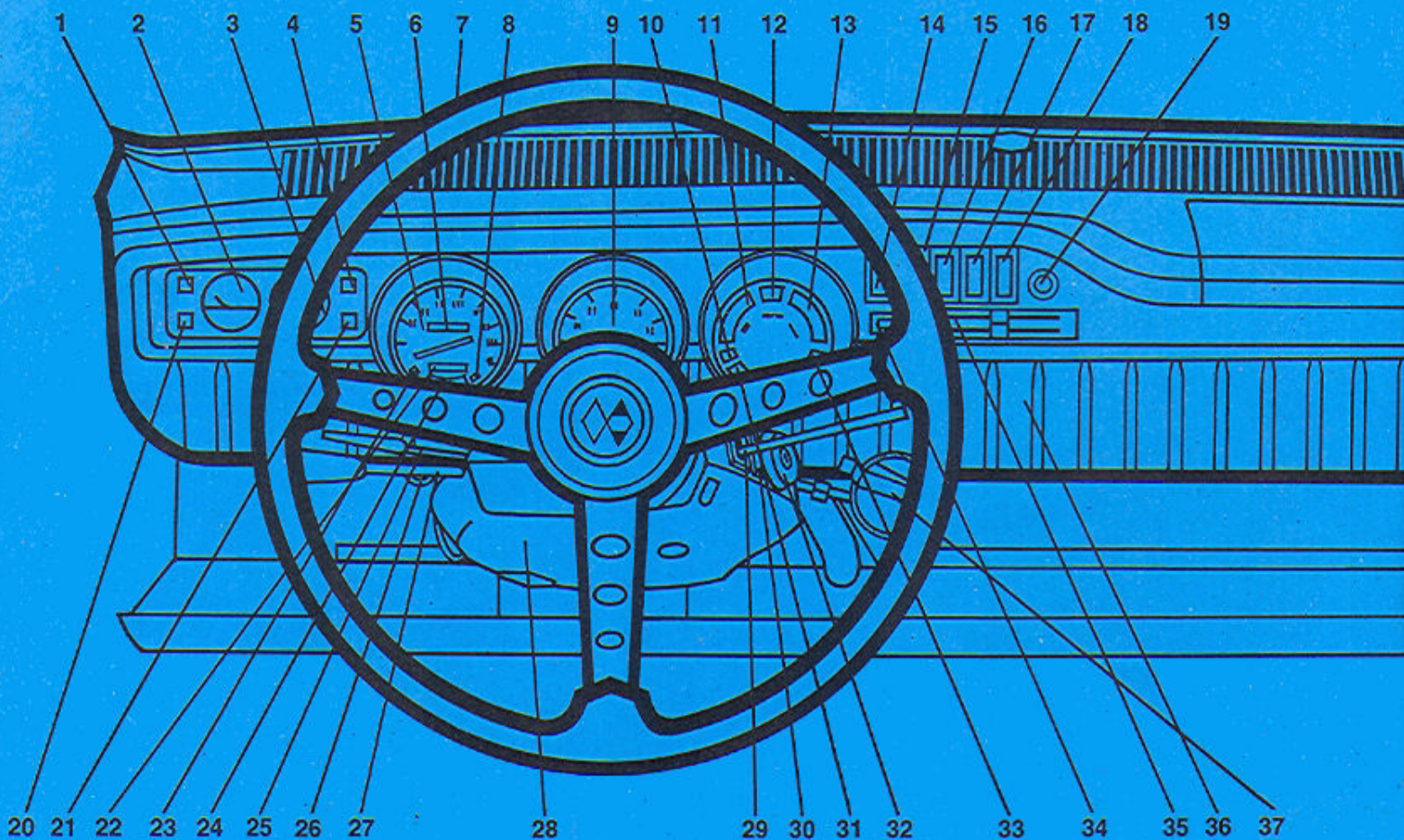
Rapports de démultiplication	Couple conique 9 x (3,778 : 1)
Rapports de la boîte de vitesses	Vitesse correspon pour 1000 t/mn du m pneus 155 x 330 à ar (circonférence d roulement : 1,776
1ère : 3,61	7,80 km/h
2ème : 2,33	12,08 km/h
3ème : 1,61	17,53 km/h
4ème : 1,21	23,22 km/h
5ème : 0,97	29,14 km/h
AR : 3,08	9,14 km/h

Puissance fiscale :
 9 CV.

Architecture :
 moteur avant, traction avant

Structure :
 Carrosserie tout acier formant, avec le plancher,
 un châssis-coque.

Moteur
 A quatre temps, quatre cylindres verticaux en li-
 gné, placé en porte-à-faux à l'avant. Vilebrequin
 à 5 paliers, arbre à cames latéral entraîné par
 chaîne, soupapes parallèles en tête inclinées en V,
 commandées par poussoirs, tiges et culbuteurs.
 Chemises de cylindres humides et amovibles. Bloc
 cylindre en aluminium coulé sous pression, culasse
 en alliage léger.
 Graissage sous pression par pompe rotor excentré.
 Refroidissement par liquide avec circuit herméti-
 que comportant pompe, ventilateur, calorstat et
 vase d'expansion.



Transmission

Les roues avant par deux arbres comportant chacun deux joints homocinétiques.

Suspension

Avant : Roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques assurant une flexibilité à l'essieu de 33 %. Le système comporte une barre anti-roulis de 24 mm de diamètre.

Arrière : Axe tiré par un triangle supérieur et deux triangles inférieurs, suspendu par ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques assurant une flexibilité à l'essieu de 30 %. Barre anti-roulis de 25 mm de diamètre.

Direction

à crémaillère.
Nombre total de tours de volant : 2,6.
Multiplication totale : 15,5 : 1.
Glissement du train avant :
Dressage : 1° 30' en charge.
Cassure : 4° en charge.
Alignement de pivot : 8° en charge.
Ouverture : 0 à 3 mm en demi-charge.

Pneus

Disques ventilés à l'avant et disques simples à l'arrière.

À commande hydraulique assistée par Master-Vac. Le système comporte un double circuit et un répartiteur de pression sensible à la charge.

Dimensions freins avant :
rayon moyen d'application : 91,75 mm
épaisseur : 20 mm
largeur de la piste de freinage : 44 mm
surface totale de freinage :
sur les disques : 1014 cm² (2 roues)
sur les plaquettes : 143,2 cm² (2 roues)
Dimensions freins arrière :
rayon moyen d'application : 91,75 mm
épaisseur : 10 mm
largeur de la piste de freinage : 44 mm
surface totale de freinage :
sur les disques : 1014 cm² (2 roues)
sur les plaquettes : 143,2 cm² (2 roues).

Commande hydraulique

Diamètre du maître cylindre : 20,6
Diamètre des cylindres récepteurs de roues :
- Avant : 54
- Arrière : 36
Frein à main à commande mécanique par câble agissant sur les roues arrière.

Équipement électrique

Tension : 12 volts.
Débit de l'alternateur : 30/40 A.

Régulateur de tension à deux éléments.
Capacité de la batterie : 45 A/h.

Dimensions

Intérieures et extérieures : voir plan côté ci-dessous.

Poids

À vide, en ordre de marche (avec les pleins, l'outillage et la roue de secours) : 980 kg.
dont sur l'avant : 570 kg
sur l'arrière : 410 kg.
Poids total maximum autorisé (avec pneus 155 x 13) : 1.380 kg.
Poids total roulant : 2.180 kg.

Capacités

Réservoir de carburant : 89 litres.
Huile moteur : 4,3 litres.
Circuit de refroidissement : 5,65 litres.
Huile de mécanisme (boîte et différentiel) : 2 litres.

Pneumatiques

Dimensions : 155 x 330.
Type : à arceaux droits.
Roues : 5 1/2 B 13.

Performances

Vitesse maximum : 185 km/h.
1.000 m Départ Arrêté : 31" 8/10.

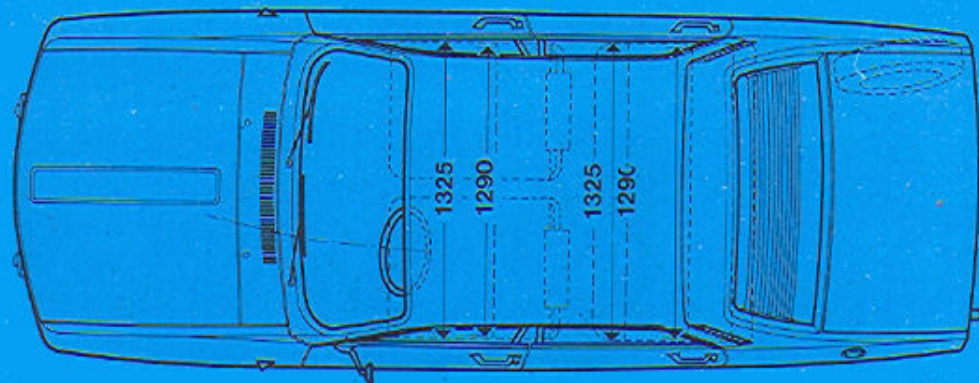
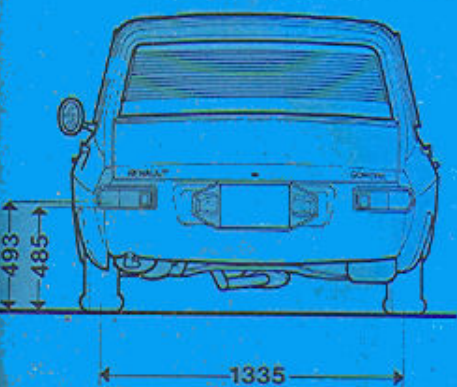


1. témoin des feux de direction
2. manomètre de pression d'huile
3. thermomètre huile moteur
4. témoin d'éclairage des phares « classiques »
5. indicateur de vitesse
6. totalisateur de km
7. volets de désembuage
8. témoin des circuits de freinage (brake)
9. compte-tours électronique
10. témoin de starter
11. contrôleur de charge de la batterie
12. témoin d'alerte de température d'eau
13. indicateur de température d'eau
14. interrupteur des feux de stationnement
15. interrupteur des phares « longue-portée » à iode (témoin incorporé)
16. interrupteur de lunette AR chauffante
17. interrupteur libre (obturateur) « warning » (suivant équipement)
18. interrupteur libre (obturateur) (chauffage G.F.

- ou avertisseur suivant équipement)
19. allume-cigare
20. témoin libre (« warning » suivant équipement)
21. témoin d'éclairage
22. totalisateur journalier
23. témoin libre
24. témoin d'alerte de pression d'huile
25. manette d'éclairage et avertisseur
26. rhéostat d'éclairage de tableau de bord
27. manette indicateur de direction
28. boîtier « comodo »
29. manette essuie-vitre - lave-vitre électrique
30. interrupteur libre (obturateur) « anti-brouillards »
31. indicateur de niveau d'essence
32. contact antivol
33. témoin de lunette arrière chauffante
34. interrupteur contrôle du témoin 7 « brake »
35. réglage chauffage aération haut et bas
36. cendrier
37. réglage de température de l'air

La Régie Renault se réserve le droit de modifier sans préavis ses modèles ainsi que les caractéristiques, équipement et accessoires de ceux-ci. Renault Régie Nationale, 8 avenue Emile-Zola, 92-Boulogne-Billancourt. Téléphone : 603 13.13. R.C. Paris 53 B 8620.

RENAULT



RENAULT

