

Dauphine Gordini 1095 modifiée R 1135.

Châssis n° 27809 du 20/06/1966

10 années de compétition en groupe F avec Philippe VEILLARD

Homologation

- Carte grise normale 1095 MOD R 1135, homologuée 7cv, 4 places, CT valide

Moteur préparation BERENGHIER

- 812.00 (**R8 Gordini**) version maxi 1296 cc, puissance : 125 cv / 7200 T/mn
- pistons forgés / bielles équilibrées / allègement vilebrequin, volant moteur / AAC préparation Bérenghier / Alimentation 2 Weber 40 DCOE
- carter moteur alu 4 L / refroidisseur d'huile / collecteur spécial 4/1 / etc...

Boîte

- boîte 353 (**R8 Gordini**) / couple 8/33 + 5 rapports « montagne » 3,61/2,5/1,9/1,48/1,14
- vitesse en 5^{ème} à 7500 T/mn = 159 km/h
- cloche à butée guidée – mécanisme/embrayage Borg & Beck

Trains roulants

- train AV (**Renault 8 Gordini mod.**) / train AR (**Renault 8 S EXPORT double feuillure**)
- triangulés / barres stabilisatrices sur rotules montage rigide / tirants de chasse AV et barres de poussée AR avec pas droite et gauche, ensembles montés sur rotules
- direction (**Renault 8 Gordini**)

Freins

- 4 freins à disque (**type gros freins**)
- maître-cylindre diam 22 mm
- double circuit de freinage
- répartiteur réglable (habitacle)
- frein à main hydraulique

Autres caractéristiques

- éléments de carrosserie polyester type QUERON Sté Polyester Olivier, arceau cage habitacle solidaire des renforts spéciaux groupe propulseur (type double châssis), réservoir alu 40 L, radiateur avant + ventilateur Simca Rallye 3, rampe amovible pour longues portées/ anti-brouillard, 2 sièges Alpine 1600 groupe 4, ski de protection sous châssis
- 4 jantes GOTTI 7 x 13 type X 13
- préparation châssis / trains / suspension Sté STAC
- ressorts progressifs + BILSTEIN à gaz sur rotules

Base de construction et année de réalisation

- Renault Dauphine Gordini 1095 de 1966
- 1970 à 1975, période où cette voiture est passée par le service des Mines pour obtenir son homologation 1095 MOD R1135 et 7cv fiscaux
- 1^{ère} restauration technique de 1985 à 1990 par Philippe Veillard passionné et compétiteur qui courra en groupe F jusque fin 1999, à son origine la caisse avait une traverse Gordini à 4

amortisseurs, la solution **traverse R8S Export** est un choix technique STAC pour alléger/faciliter les réglages et améliorer la tenue de route.

2^{ème} restauration en 2000 et 2001 (caisse à nue) par un autre passionné de Dauphine prototypes, utilisation Rallye de régularité et piste.

Remarques particulières

Dauphine proto équipée pour rallyes de régularité
(instrumentation de bord, tripmaster)

passport F 2000 en cours

poids de l'auto : 655 Kg

L'Objectif :

Remonter son histoire et retracer ses 10 années de courses entre les mains de Philippe Veillard dans le sud-est. 70 photos ont été retrouvées auprès d'un Studio (spécialisé Rallye) courses de Côtes Luceram, Peira Cava, Falicon, l'Orme et Rallyes Draguignan-Verdon, Côtes d'Azur et Trophée du Luc de Printemps, d'Automne du Luc etc...dont un tonneau spectaculaire au Trophée du Luc d'Automne en 92, le film complet de ce dernier épisode a été retrouvé !

Palmarès :

31^{ème} au Rallye National Nice Jean Behra en 1996

27^{ème} Course de Côte du Plan de la Tour en 1998

27^{ème} Course de Côte du Laragnais 1998