

Georges DALBOUSSIÈRE
(1930 – 2016)
Polytechnicien promotion X 1950
Ingénieur responsable technique des Renault 8 Gordini en compétition

Présentée en mai 1962 et réellement diffusée à partir de septembre, la R8 a pour vocation de remplacer la Dauphine, dont elle reprend l'architecture générale. Grâce au traitement Gordini, voici la très ordinaire berline métamorphosée par une mécanique de feu.

C'est Georges Dalboussière qui, après avoir participé à la mise au point du prototype de la R8, se voit confier la coordination d'une version sportive de cette dernière — qui ne s'appelle pas encore Gordini. Le projet initial de la Direction générale de la Régie est de lancer une R8 aux performances améliorées, avec pour objectif une vitesse de pointe de 155 km/h, soit 20 km/h de plus que le modèle de base.

Deux prototypes sont réalisés, qui dans un premier temps tournent à Montlhéry où Georges Dalboussière procède à des essais de mise au point. Des Renault 8 Gordini déguisées en R8 Major montrent leur nez en catégorie spéciale, en juin 1964, dans le rallye Spa/Sofia/Liège sur les terribles routes et pistes de Yougoslavie. Là, sur les chaussées défoncées, l'épreuve est rude et des pièces cassent ; les équipages Nicolas (père et fils), Condriller, Larousse, ne vont pas briller au classement final, mais Georges Dalboussière, l'ingénieur développement de la Régie, va en tirer un bon nombre d'enseignements.

La vraie consécration a lieu les 7 et 8 novembre de la même année, au célèbre Tour de Corse. Six voitures sont engagées, quatre seront classées dans les cinq premières... dont la R8.

Jusqu'en 1968 Georges DALBOUSSIÈRE assurera sera responsable technique des R8 Gordini en compétition puis son activité s'orientera vers l'élaboration et la mise en œuvre du projet Renault 12 Gordini.



Georges Dalbousière

Quelque vingt ans après l'époque où j'étais responsable technique de la Renault 8 Gordini et après avoir cessé mon activité professionnelle début 1988, j'ai eu l'occasion, un certain nombre de fois, de rencontrer des «gordinistes» : Rétromobile, 30^e anniversaire de la création de la Coupe R8 Gordini (1996, à Lohéac), célébration des Cent-Ans de Renault (1998), etc. Au cours de la conversation, ils me posaient de nombreuses questions car ils ne connaissaient que la «face publique» de la R8 G : l'atelier Compétition de l'époque était situé au sein du Centre

Technique de Rueil où Renault concevait, dessinait, développait les prototypes de ses futurs modèles de série ; c'était donc un endroit soumis au secret le plus strict, interdit évidemment aux journalistes, photographes, etc. Ces questions me confortaient dans la décision que j'avais prise, en partie sur la suggestion de Jean Robert alors responsable du Patrimoine Historique Renault, de raconter la «face cachée» de la R8 G : pourquoi Renault avait décidé de la faire, comment on l'avait définie, engendrée, essayée, mise au point, fabriquée, engagée et assistée dans de nombreux rallies.

J'étais d'autant plus encouragé à raconter ces souvenirs que, dans les manifestations où les gordinistes venaient en famille, j'avais pu constater l'intérêt - pour ne pas dire l'enthousiasme - de leurs enfants, petits - enfants, et de leurs amis de tous âges, pour tout ce qui touchait à la Renault 8 Gordini, une des voitures - mythes du 20^e siècle, continutrice de la tradition sportive Renault, apparue en même temps que la firme, il y a environ cent ans, et annonciatrice de la présence Renault sur les circuits après 1972 avec la Formule 2, les voitures de Sport qui nous ont valu la victoire au Mans en 1978, et enfin la Formule 1.

Raconter ces souvenirs, c'est aussi une façon pour moi de manifester ma gratitude à tous ceux qui m'ont entouré dans ma tâche : l'équipe que j'ai trouvée à mon arrivée au Service Compétition et qui avait glané tant de succès depuis sa création en 1951, l'ensemble des services techniques de la Direction des Etudes, la section Moteurs de la Direction des Recherches Appliquées, les «savants» du Laboratoire, les personnes de la Direction des Relations Extérieures concernées par la compétition avec évidemment, au premier rang, François Landon puis Jacques Féret, l'ensemble de mon équipe d'atelier (contremaître, «suiveur» de pièces, électricien, mécaniciens, ingénieurs-stagiaires, renforts venus de l'atelier voisin dans les périodes trop chargées, aides fournies par nos succursales et agents) et, à l'extérieur de Renault, Amédée Gordini et sa sympathique équipe qui nous donnèrent le «bébé» d'origine puis cette 5^e vitesse si nécessaire, enfin nos pilotes, leurs coéquipiers ainsi que, à partir de 1966, toute l'équipe de la Coupe Renault 8 Gordini etc ; on trouvera des noms et des précisions dans la suite de l'ouvrage ; que ceux que j'ai oubliés veuillent bien me pardonner à ma mémoire.

Hors série magazine mille Miles
2001 Les coulisses de la R8 Gordini

Georges Dalbousière



La section technique du service Compétition Renault (dirigé par Jacques Féret debout à gauche). A ses côtés l'électricien Jean Nicol, les mécaniciens Guy Jouve, Bernard Chaize, Paul Rosier, Roger Rigal, en blouse blanche l'ingénieur stagiaire Dominique Georges, Georges Dalbousiere



1966 entrée du Centre Technique de Rueil : rassemblement pour partir à Lisbonne prendre le départ du Monte Carlo. De gauche à droite Georges Dalbousiere, Jean François Plot, Yves Blin (photographe), Colette Grassier (copilote), Gabrielle Renault (pilote), Jacques Féret, Jean Vinatier



Triomphe aux 24h de Fracorchamps 1966 : de gauche à droite Vacca, Andruet, Amédée Gardini, Georges Dalbousiere, Jacques Féret