

RENAULT 5 TURBO: IL MITO COMPIE 40 ANNI



Sommario

RENAULT 5 TURBO: IL MITO COMPIE 40 ANNI	1
INTRODUZIONE.....	2
RICORDI DI SFIDE E SENSAZIONI INDIMENTICABILI.....	3
LA NASCITA DI UN MITO.....	3
IL PROGETTO N. 822: LARGO AGLI INGEGNERI, ANCHE ITALIANI	4
LA PRODUZIONE DI SERIE: RENAULT 5 TURBO.....	5
LA PRODUZIONE DI SERIE: RENAULT 5 TURBO 2.....	7
LE GARE: LA RAGIONE D'ESSERE DELLA "PICCOLA BOMBA DEI RALLY"	8
LE GRANDI VITTORIE DI RENAULT 5 TURBO NEI RALLY	10
LA COPPA D'EUROPA RENAULT 5 TURBO: 1981-1984	12
CLASSIFICA DELLA COPPA EUROPA RENAULT 5 TURBO DAL 1981 AL 1984	14
LE VERSIONI DA COMPETIZIONE DI RENAULT 5 TURBO.....	15
I PROTAGONISTI DI RENAULT 5 TURBO.....	17
SCHEDE TECNICHE	19

INTRODUZIONE

Per Renault, il motorsport in generale – e la Formula 1 in particolare – rappresentano un laboratorio e una vetrina del suo know-how tecnologico. Oltre alla passione della sfida sportiva e al gusto della vittoria, il mondo delle gare offre un'incredibile opportunità di sviluppare tecnologie d'avanguardia di cui in seguito potranno avvalersi, direttamente o indirettamente, i veicoli di serie.

Dopo aver raggiunto la vittoria in Formula 1 con un motore turbo da 1500 cm³ contro i motori aspirati da 3.0 litri, la Renault 5 Turbo segna l'introduzione nella gamma della competenza tecnica acquisita nelle gare sul turbocompressore e prefigura la democratizzazione di questa tecnologia che è utilizzata oggi sulla maggior parte dei modelli di serie della gamma Renault.

L'introduzione del turbocompressore consente infatti di diminuire o mantenere la cilindrata del motore aumentando allo stesso tempo la sua potenza e limitando i consumi di carburante e lo scarico di emissioni inquinanti a beneficio di prestazioni ed efficienza.

RICORDI DI SFIDE E SENSAZIONI INDIMENTICABILI

“Ho un bellissimo ricordo nella mia carriera di pilota collaudatore, quello di aver partecipato con Renault Sport allo sviluppo non solo dei modelli di serie Renault 5 Turbo e Turbo 2, ma anche dei veicoli da competizione derivati: Gruppo 4, Gruppo B e Maxi Turbo!

Renault 5 Turbo era e continua ad essere un modello insolito per un costruttore automobilistico generalista. Far uscire questa favolosa auto dagli standard normali, con uno stile tanto particolare e una notevole complessità tecnica – essendo passata dalla trazione anteriore a un gruppo propulsore turbo – è stata una vera e propria sfida per quei tempi.

Nelle due stagioni di rally del 1984 e 1985 ho provato sensazioni forti. Da quando ho conseguito il titolo di Campione di Francia Rally 1985 nella seconda divisione con Renault 5 Turbo “Tour de Corse”, quest’auto farà sempre parte dei miei migliori ricordi”.

Alain Serpaggi

LA NASCITA DI UN MITO



Renault 5 Turbo è tuttora – e sarà ancora a lungo – un’auto adulata, ricercata, desiderata. È al Salone di Parigi che, nell’ottobre del 1978, è arrivata questa extraterrestre fatta per rivoluzionare il mondo delle piccole auto sportive. Questa “bomba”, in quel momento ancora allo stadio di modellino statico, ha fatto scorrere fiumi di inchiostro, suscitato bramosie e vinto moltitudini di gare; insomma, ha talmente segnato la sua epoca che è entrata nel firmamento delle auto immortali.

L’idea di un’auto “vetrina” per imprimere dinamicità alla gamma delle Renault 5 è nata all’inizio del 1976, una sera, in una confortevole Renault 16, lungo il percorso Dieppe-Billancourt. Dopo una giornata di lavoro, Jean Terramorsi e il suo vice Henri Lherm stanno tornando a casa e parlano a ruota libera di una R5 molto speciale, “che potrebbe brillare in gara, completare la gamma e perché no? Sarebbe anche dotata di turbo”, perché questo era a quei tempi il credo della Régie Renault. “Sì, la prima auto francese con motore turbo a benzina, prodotta di serie”. Jean Terramorsi sa più di chiunque altro quanti sforzi l’azienda abbia compiuto per la Formula 1 e la vittoria di Le Mans usando questa specialissima tecnologia. Jean Terramorsi, che sogna a occhi aperti e si esprime a voce alta davanti al suo vice, lavora presso la Direzione Prodotto che si occupa delle

piccole serie. Propone l'idea di Renault 5 Turbo ai suoi superiori e, in particolare, a Bernard Hanon, all'epoca CEO della Régie Renault, e a Gérard Larrousse, Direttore di Renault Sport. Jean Terramorsi riesce a "innescare" la sua piccola bomba prima di scomparire il 26 agosto 1976. Non vedrà mai la sua "figliola", quell'auto di cui sognava a occhi aperti.



1° bozzetto dello studio di design Renault 5 Turbo 1976

Pubblicità del Turbo Renault, 1980

IL PROGETTO N. 822: LARGO AGLI INGEGNERI, ANCHE ITALIANI

Tra il 1976 e il Salone di Parigi del 1978, Michel Têtu e gli ingegneri del Berex a Dieppe si danno da fare per elaborare la meccanica e il telaio, fino a far uscire, nella massima segretezza, il primo prototipo. Nel frattempo, Bertone in Italia, il Centro Stile Renault a Rueil-Malmaison, Alpine a Dieppe e Heuliez a Cerizay lavorano tutti instancabilmente: chi allo stile, chi al telaio, chi all'industrializzazione della futura Renault 5 Turbo, il cui nome in codice è 822.



Fréquelin – Prototipo R5 al Giro d'Italia, 20 ottobre 1979

Sarà un'auto di color nero, ideata a Dieppe e pilotata da Guy Fréquelin, che sarà svelata al pubblico dalla stampa a novembre 1978. La rivelazione di questo prototipo che corre sul circuito di Lédénon, praticamente un mese dopo essere stato presentato al Salone di Parigi, lascia tutti a bocca aperta. Altri prototipi saranno realizzati a Dieppe: 822-01, 822-02 e 822-03. Sarà proprio quest'ultimo a esordire in gara con Guy Fréquelin al volante al Giro d'Italia del 1979.

L'evento si conclude con un ritiro, per rottura del motore, ma nonostante i temibili concorrenti, la piccola "bomba" della Régie Renault ha avuto tutto il tempo di impressionare spettatori e giornalisti.

Nulla scoraggia il piccolo team di Dieppe, dove Alain Serpaggi percorre migliaia di chilometri per mettere a punto questa temibile macchina. Piloterà, peraltro, i vari prototipi che saranno elaborati. Sarà lui a mettere definitivamente a punto Renault 5 Turbo.

Ma per ottenere le omologazioni per le gare, la “Turbo” deve essere commercializzata e sarà quindi prodotta in serie.

LA PRODUZIONE DI SERIE: RENAULT 5 TURBO

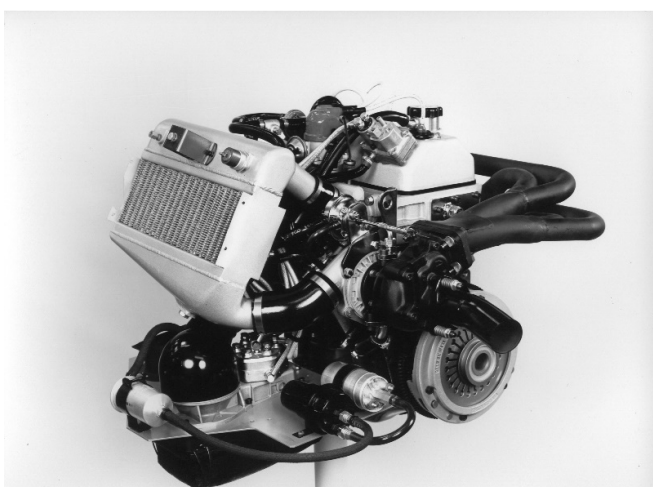


Nel maggio del 1980 comincia ufficialmente la produzione di Renault 5 Turbo, un'auto fuori dalla norma a livello di allestimenti, in un primo tempo limitati: modello unico, quasi niente optional e scelta tra due tinte (Blu Olimpo e Rosso Granata). Nelle auto blu gli interni sono rossi e viceversa.



Interni bicolore Renault 5 Turbo

Non si dimentichi che le scocche di Renault 5 sono realizzate a Flins. È da qui che escono e prendono la strada per Cerisay, dove vengono trasformate dal famoso allestitore Heuliez: scocca allungata di 5 centimetri, padiglione e porte in alluminio, installazione della barra antiavvicinamento all'anteriore, ecc. Rispedite in camion presso gli stabilimenti Alpine a Dieppe, è qui che vengono assemblate: parafranghi anteriori, parafranghi posteriori e cofano in poliestere, gruppo motore dotato di turbo Garrett, trasmissione a 5 rapporti, rivestimenti interni, verniciatura. Segue per ogni auto il collaudo su strada nella campagna normanna e un altro controllo qualità. Bisogna fare in fretta, perché le 400 unità in attesa di omologazione devono essere presentate alle istanze della FIA. È così che i dintorni, i viali, le aiuole dello stabilimento Alpine di Avenue de Bréauté sono costellati da Renault 5 Turbo in attesa, pronte per prendere la strada dei concessionari.



Motore Renault 5 Turbo

Renault 5 Turbo, di cui nel 1980 sono state realizzate 802 unità che recano il marchio di fabbrica 1981, diventerà la “beniamina” degli appassionati di auto sportive francesi che possono scegliere solo tra queste e le Alpine A 310 V6. L’annata 1982 introduce piccoli cambiamenti tra cui scambiatori più performanti, porte in lamiera – e non più in alluminio – e nuove tinte di carrozzeria. Si noti che di Renault 5 Turbo, impropriamente chiamata Turbo 1 per differenziarla dalla Turbo 2, sono state prodotte 536 unità nel 1981 e 352 unità l’anno successivo.

LA PRODUZIONE DI SERIE: RENAULT 5 TURBO 2

Al Salone di Parigi del 1982, Renault presenta Renault 5 Turbo 2 che si distingue dal modello precedente innanzitutto per gli interni. È nel 1983 che Renault 5 Turbo cambierà più radicalmente i suoi connotati abbandonando l’abitacolo e i sedili sofisticati firmati Bertone per adottare gli elementi, i sedili e le finiture interne di Renault 5 Alpine Turbo. Le principali caratteristiche tecniche dei due modelli sono quasi identiche, a tal punto da mantenere lo stesso numero: R8220. Se messe a confronto, risulta che la Turbo 2 ha 30 kg in più. Sarà forse più pesante, ma meno cara, in quanto costa, nel 1983, 102.000 franchi invece dei 115.000 franchi del modello precedente.



Renault 5 Turbo 2



Produzione di Renault 5 Turbo, Dieppe, 1982

Alla fine del 1983, è chiaro che il futuro dell’auto sportiva passa da una serie speciale di 200 Renault 5 Turbo con motore di cilindrata superiore che rientra nella classe 2 litri: il modello 8221 è costruito esclusivamente per ottenere l’omologazione sportiva nel Gruppo B del Campionato Mondiale Rally.

Tra il 1982 e il 1986 saranno prodotte 3.167 Renault 5 Turbo.

LE GARE: LA RAGIONE D'ESSERE DELLA "PICCOLA BOMBA DEI RALLY"

Nella stagione 1980-1981, il programma rally di Renault Sport è relativamente limitato: si prevede di far partecipare un'unica Renault 5 Turbo ufficiale ai vari campionati nazionali e internazionali. Un anno dopo il Giro d'Italia del 1979 e il suo parziale fallimento, ritroviamo una Renault 5 Turbo conforme agli standard del Gruppo 4 pronta per il Tour de France Automobile del 1980. Al volante questa volta c'è Jean Ragnotti, con Jean-Marc Andrié sul sedile del passeggero. I due amici sfiorano il successo.

La stessa cosa accade qualche mese dopo al Tour de Corse, quando una foratura pregiudica la vittoria. Bisognerà aspettare la quarta partecipazione a un rally per conseguire il primo successo.

Al Rally di Monte Carlo del 1981, l'equipaggio Ragnotti-Andrié si aggiudica una vittoria ampiamente meritata da tutto il team Renault Sport con a capo Patrick Landon, per non dimenticare i meccanici, l'ingegnere François Bernard, che si è molto adoperato per lo sviluppo di quest'auto, nonché i fratelli Bozian, motoristi che hanno partecipato a questa avventura di alto spessore sportivo.



Rallye de Monte Carlo 1981



Rallye de Monte Carlo, 1981

Non si dimenticherà certo, nel 1981, la Renault 5 Turbo "Cévennes", versione da competizione del Gruppo 4, praticamente pronta per correre a un prezzo di 217.700 franchi. È stata ideata in base alle specifiche e agli insegnamenti tratti dall'auto di Jean Ragnotti: una vera referenza!

Nel 1983, il Gruppo 4 è sostituito dal Gruppo B che assisterà allo sviluppo delle auto più potenti mai costruite per il mondo dei rally, ma anche quelle più pericolose. Proprio in quest'ottica esce Renault 5 turbo modello "Tour de Corse" che risponde ai criteri del Gruppo B e che viene omologata a gennaio 1983. La sua potenza è pari a 240 cv a 7.000 giri/min. Il suo difetto, rispetto alle concorrenti, è che ha pneumatici troppo stretti, senza possibilità di utilizzarne altri, con conseguenze disastrose per la tenuta di strada.

Ecco perché, nel 1984, Renault 5 Turbo 822 si evolve nel modello 8221, soprattutto per avere la possibilità di montare sulla futura Renault 5 Turbo Maxi pneumatici più larghi durante le gare. Questa evoluzione "maxi" per la stagione 1985

è resa possibile dall'aumento della cilindrata che passa a 1.526 cm³ e 350 cv. Più potenza, più coppia, un grosso lavoro sul peso che scende a 905 kg, un impianto frenante potente, uno sterzo più diretto, nuovi ammortizzatori. Maxi è l'evoluzione per eccellenza di Renault 5 Turbo.

Nata sotto buoni auspici, Renault 5 Turbo Maxi comincia la stagione 1985 ma dopo alcuni incidenti, a fine 1986, la Federazione rinuncia a far correre le Gruppo B, che sono auto fuori dalla norma. Renault 5 Turbo si ferma nel 1985, anche se a un certo punto era stata prevista una super Renault 5 Turbo Maxi nella versione a quattro ruote motrici.



Rallye de Monte Carlo, 1981

LE GRANDI VITTORIE DI RENAULT 5 TURBO NEI RALLY



Premiazione Rallye de Monte Carlo

1981

Rally di Monte Carlo (Ragnotti-Andrié)
Rally di Jugoslavia (Krupa-Mytowski)
Hebros Rally (Ferjancz-Tandari)
Rally Lyon Charbonnières (Saby-Sévelinge)
Rally di Lorena (Saby-Sappey)
Rally del Monte Bianco (Saby-Sappey)
Rally del Var (de Meyer- Brezzo)

1982

Tour de Corse (Ragnotti-Andrié)
Rally Skoda (Ferjancz-Tandari)
Hebros Rally (Ferjancz-Tandari)
Rally des Garrigues (Saby-Sappey)
Critérium Alpin-Behra (Thérier-Vial)
Rally Terre de Provence (Chatriot-Peuvergne)
Rally del Monte Bianco (Saby-Sappey)
Rally delle 1000 Piste (Thérier-Vial)
Rally di Biarritz (Thérier-Vial)

1983

Rally Gunaydir (Tchoubrikov-Tchoubrikov)
Rally del Danubio (Ferjancz-Tandari)
Hebros Rally (Tchoubrikov-Tchoubrikov)
Rally delle Asturie (Ortiz-Minguez)
Rally d'Antibes (Thérrier-Vial)
Critérium Alpin-Behra (Saby-Williams)
Rally Provenza (Saby-Williams)

1984

Rally del Danubio (Ferjancz-Tandari)
Critérium Alpin-Behra (Ragnotti-Thimonier)
Rally del Monte Bianco (Ragnotti-Thimonier)
Tour de France Automobile (Ragnotti-Thimonier)

1985

Tour de Corse (Ragnotti-Thimonier)
Rally del Danubio (Ferjancz-Tandari)
Rally d'Ypres (Ragnotti-Thimonier)
Rally Vida (Ferjancz-Tandari)
Rally del Touquet (Chatriot-Perin)
Rally del Monte Bianco (Chatriot-Perin)
Tour de France Automobile (Ragnotti-Thimonier)
Rally d'Alsazia (Ragnotti-Thimonier)
Rally del Var (Chatriot-Perin)

1986

Rally del Portogallo (Moutinho-Fortes)
Giro del Portogallo (Moutinho-Fortes)
Rally di Polonia (Kumzic-Sali)
Rally Corte Ingles (Sainz-Boto)
Rally des Garrigues (Chatriot-Perin)
Critérium Alpin-Behra (Chatriot-Perin)
Tour de France Automobile (Chatriot-Perin)
Rally del Var (Chatriot-Perin)



Rallye Monte Carlo 1981

LA COPPA D'EUROPA RENAULT 5 TURBO: 1981-1984

Questa coppa organizzata dal Dipartimento Promozione di Renault è la primissima formula monomarca turbo e ha fin da subito un enorme successo. Dotata di un ricco sostegno finanziario, spesso si disputa in apertura dei Gran Premi di Formula 1 o della 24 ore di Le Mans.



Imola, 1981

Inoltre, attrae piloti rinomati, come Jean Ragnotti, che vanta successi sui circuiti e nei rally, e Jan Lammers, ex pilota di Formula 1, nel 1983-1984.

Il semaforo verde della prima Coppa d'Europa Renault 5 Turbo Elf è scattato nel 1981, a Hockenheim. Le auto da competizione sono Renault Turbo originali R8220 su cui sono adattati accessori classici (ma obbligatori) di sicurezza come roll-bar, cintura, estintore, interruttori di protezione motore, ecc. Nel corso degli anni, la normativa tecnica non subisce cambiamenti radicali nella sua essenza, tranne per il dispositivo di chiusura del sistema di regolazione della pressione del turbo, previsto per evitare le frodi. La stagione 1983 è caratterizzata dal fatto che si affrontano contemporaneamente le Turbo 1 e le Turbo 2. L'ultima gara della Coppa d'Europa Renault 5 Turbo, che si svolge nel 1984 a Castellet e sarà dominata da Jan Lammers.



Monte Carlo 1981

CLASSIFICA DELLA COPPA EUROPA RENAULT 5 TURBO DAL 1981 AL 1984

1981

- 1- Schütz
- 2- Ragnotti
- 3- Gouhier

1982

- 1-Gouhier
- 2-Sigala
- 3-Ragnotti



Griglia di partenza Le Castelet, 1983

1983

- 1-Lammers
- 2-Gouhier
- 3-Snobeck

1984

- 1-Lammers
- 2-Bleekemolen
- 3-Gouhier Jean Ragnotti,



Zandvoort 1981



Jan Lammers.

LE VERSIONI DA COMPETIZIONE DI RENAULT 5 TURBO

RENAULT 5 TURBO "CÉVENNES"



Saby al RAC Rally al volante di Renault 5 Turbo, 1981

Con il 2° posto conseguito dall'equipaggio Ragnotti-Andrié al Rally des Cévennes nel 1980, Renault Sport offre a Renault 5 Turbo la sua prima evoluzione a livello di competizione-cliente nel Gruppo 4 sviluppando una versione che prende il nome da questo rally. La versione "Cévennes" poteva essere venduta "chiavi in mano" dagli stabilimenti di Dieppe oppure essere ottenuta montando un apposito kit da competizione sulle Renault 5 Turbo di serie (300 ore di lavoro). Renault 5 Turbo "Cévennes" era prima di tutto una base di partenza su cui lavorare per incrementare le performance.

A febbraio / marzo 1982, con il ritorno di un Campionato di Francia misto (asfalto e sterrato), Renault Sport ottimizza la versione ormai nota come "Cévennes 2", sempre omologata per il Gruppo 4.

RENAULT 5 TURBO "TOUR DE CORSE"

Dopo aver vinto il Tour de Corse nel 1982, Renault Sport intende permettere ai suoi clienti sportivi di beneficiare dell'esperienza acquisita ai più alti livelli anche sulle auto di fabbrica, come era già accaduto per la versione "Cévennes". Renault 5 Turbo "Tour de Corse" soddisfa i requisiti dei nuovi regolamenti FISA per il Gruppo B. Nella logica della politica "cliente", Renault Sport vendeva l'auto "chiavi in mano" oppure il kit di adattamento per le auto di serie. La "Tour de Corse" per i clienti era destinata anche ad essere modificata ed evolversi verso la Maxi del Gruppo B conforme all'auto ufficiale.



Tour de Corse, Ragnotti-Andrié

RENAULT MAXI 5 TURBO

Se le auto a trazione integrale sono intoccabili, la Régie vuole fare di Renault Maxi 5 Turbo l'auto più performante tra le due ruote motrici su asfalto cambiando classe di cilindrata. Va ricordato che la nuova legislazione del Gruppo B aveva fortemente penalizzato Renault 5 Turbo. Il rifacimento è, pertanto, totale e, nella sua ultima versione, Renault 5 Turbo compie un vero e proprio salto avanti in tre direzioni: motore, sospensioni ed aerodinamica.



Renault Maxi Turbo, Tour de Corse 1985

RENAULT 5 TURBO 2 "PRODUCTION"



Renault 5 Turbo "Production"- Jean-Louis Bousquet

Con la sua meccanica potentissima, grazie alla grande libertà concessa dai regolamenti tecnici, la "Production" è stata creata per essere un'auto da pista spettacolare. Doveva, comunque, derivare da un normale modello di produzione. Ecco perché Patrick Landon, responsabile del progetto da fine 1984, ha realizzato in breve tempo un'auto più simile a Renault 5 Turbo 2 che alla Maxi 5 Turbo. Già nel 1985, Renault 5 Turbo "Production" consegue un certo successo tra le mani di Jean-Louis Bousquet, che anche l'anno successivo conclude il Campionato in 4ª posizione, con due vittorie, consentendo a Renault di aggiudicarsi il secondo posto nella Classifica Costruttori con l'aiuto di Jean Ragnotti. Per il 1987 vengono preparate tre auto (Bousquet, Ragnotti, Comas), riviste per

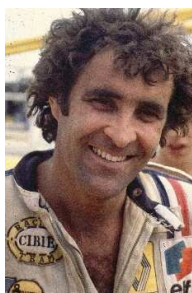
garantire maggiore stabilità. Quest'auto, ulteriormente migliorata, vince con Erik Comas il Campionato Superproduzione, in cui Renault taglia per prima il traguardo per ben 6 volte.

I PROTAGONISTI DI RENAULT 5 TURBO

JEAN RAGNOTTI

Il più popolare, il più titolato, il più eccentrico, il più allegro, il più affabile e probabilmente il più talentuoso di tutti i piloti che hanno preso il volante di Renault 5 Turbo è senza orma di dubbio Jean Ragnotti. Vincitore di due gare del Campionato Mondiale Rally – Monte Carlo nel 1981 e Tour de Corse nel 1982 – Jeannot scriverà le più belle pagine della storia di Renault 5 Turbo.

Non si deve dimenticare di associare ai successi di Jean anche il nome del suo primo copilota titolare, Jean-Marc Andrié, e in seguito dei Thimonier, padre e figlio.

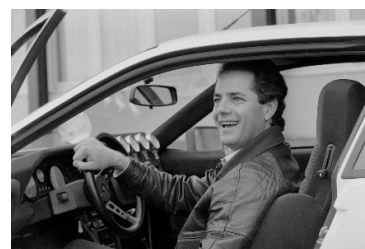


GUY FREQUELIN

È a lui che spetterà l'onore di pilotare il prototipo di color nero e poi di guidare Renault 5 Turbo nel suo primo rally, il Giro d'Italia del 1979. In occasione della sua prima uscita, è qui che segnerà un primo e storico *scratch time*, di fronte a una concorrenza temibile!

ALAIN SERPAGGI

Pilota collaudatore d'Alpine, del Berex e di Renault Sport, Alain Serpaggi è incontestabilmente l'uomo che ha macinato più chilometri al volante di quest'auto, in tutti gli stadi del suo sviluppo, dai prototipi alle pre-serie, fino ai rally e ai circuiti.



FRANÇOIS CHATRIOT

Questo pilota eclettico, che è stato alla guida di Renault 5 Turbo dal 1982, ha vinto il Tour de France Automobile nel 1986 su quest'auto straordinaria, insieme a Tiber. A volte sfortunato, ha dovuto cambiare marca per conquistare il meritato titolo di Campione di Francia Rally.

JEAN-LUC THERIER

Questo campione acrobatico, per ben quattro volte Campione di Francia, tra cui anche nel 1982 alla guida di Renault 5 Turbo, può essere considerato come il Campione virtuale del Mondiale Rally su Alpine nel 1973. Quando si metteva al volante di Renault 5 Turbo o della Berlinetta, era difficile stargli dietro e impossibile superarlo!



BRUNO SABY

È nel 1981 che Bruno Saby, pilota originario di Grenoble affamato di vittorie, è diventato Campione di Francia Rally alla guida di Renault 5 Turbo, dopo un'impressionante serie di vittorie: Lyon Charbonnières, Lorena e Monte Bianco!



PATRICK LANDON

Direttore del Dipartimento Rally di Renault Sport, Patrick Landon ha fatto correre le auto di fabbrica e dato un grande aiuto ai piloti indipendenti che guidavano Renault 5 Turbo. Con il supporto dell'ingegnere François Bernard e dei motoristi Bozian, ha saputo creare un team unito e vittorioso.



#ProntiPerRipartire

#Renault

Contatto stampa Renault Italia

Daniele ROMANO

Press & Product Communication Manager

daniele.romano@renault.it - Tel. 064156228; Cell. 3460002200

www.media.renault.it

SCHEDE TECNICHE

SCHEDA TECNICA RENAULT 5 TURBO

- **Motore:** 4 cilindri in linea
- **Posizione:** centrale longitudinale
- **Cilindrata:** 1397 cm³
- **Alesaggio x corsa:** 76 x 77 mm
- **Rapporto volumetrico:** 7:1
- **Coppia massima:** 21,4 mkg a 3.250 giri/min
- **Distribuzione:** albero a camme laterale
- **Raffreddamento:** liquido
- **Alimentazione:** iniezione elettronica Bosch K Jetronic
- **Sovralimentazione:** turbo Garrett T3
- **Cavalli fiscali:** 6 cv
- **Trasmissione:** su ruote posteriori
- **Frizione:** bidisco
- **Trasmissione:** 5 rapporti
- **Tipo di carrozzeria:** monoscocca in acciaio, biposto
- **Sospensioni:** a triangoli sovrapposti anteriori e posteriori, barre di torsione, barre antirollio, ammortizzatori telescopici
- **Impianto frenante:** dischi ventilati anteriori e posteriori
- **Sterzo:** a cremagliera
- **Pneumatici:** anteriori 190/55 HR 340 e posteriori 220/55 VR 365
- **Peso:** 970 kg
- **Velocità massima:** 200 km/h
- **400 m. partenza da fermo:** 15,15 secondi
- **1000 m. partenza da fermo:** 28,4 secondi

SCHEDA TECNICA RENAULT 5 TURBO "CEVENNES"

- **Data di commercializzazione:** giugno 1981
- **Numero di unità prodotte:** 20 (clienti competizione)
- **Tinte:** carrozzeria gialla Renault, interni neri
- **Carrozzeria-scocca:** rinforzata "asfalto" in diversi punti
- **Motore:** di serie, provvisto di kit da competizione per portare la potenza a 185 cv
- **Trasmissione:** pignoni rally 5 rapporti
- **Impianto frenante:** 4 dischi ventilati e forati con ripartitore della frenata manuale nell'abitacolo
- **Ruote:** cerchi di serie dotati di pneumatici TRX VR Michelin
- **Roll-bar:** 10 punti
- **Peso:** 925 kg

SCHEDA TECNICA RENAULT 5 TURBO "TOUR DE CORSE"

- **Data di commercializzazione:** gennaio 1983
- **Numero di unità prodotte:** 20 (clienti competizione)
- **Tinte:** carrozzeria gialla Renault, paraurti anteriore e posteriore bianchi
- **Carrozzeria-scocca:** irrigidita e composta da una monoscocca in lamiera d'acciaio
- **Motore:** 1.397 cm³ sovralimentato da Turbo Garrett T3, da 240 a 285 cv a seconda del kit
- **Trasmissione:** pignoni rally 5 rapporti
- **Impianto frenante:** 4 dischi ventilati radialmente e forati con ripartitore della frenata manuale nell'abitacolo
- **Ruote:** cerchi "Minilite" dotati di pneumatici TRX Michelin
- **Roll-bar:** 16 punti
- **Peso:** 930 kg

SCHEDA TECNICA RENAULT MAXI 5 TURBO

- **Data di commercializzazione:** 1985
- **Numero di unità prodotte:** 20
- **Tinte:** bianco madreperla
- **Carrozzeria-scocca:** scocca in acciaio con padiglione in alluminio, irrigidita, carrozzeria progettata in base a studi effettuati nella galleria del vento
- **Motore:** 4 cilindri in linea, 1.527 cm³, 350 cv, turbocompressore
- **Trasmissione:** pignoni rally 5 rapporti
- **Impianto frenante:** 4 dischi ventilati in ghisa
- **Ruote:** cerchi monoblocco Speedline in magnesio, dotati di pneumatici TB 20 Michelin
- **Roll-bar:** a gabbia in alluminio, 16 punti
- **Peso:** 905 kg

SCHEDA TECNICA RENAULT 5 TURBO 2 "PRODUCTION"

- **Data di commercializzazione:** 1985
- **Numero di unità prodotte:** 6
- **Carrozzeria-scocca:** scocca in acciaio autoportante rinforzata e roll-bar a gabbia in alluminio
- **Motore:** 4 cilindri in linea, 1.419 cm³, 370 cv, turbocompressore
- **Trasmissione:** 5 rapporti
- **Impianto frenante:** 4 dischi ventilati radialmente e forati
- **Peso minimo:** 1.060 kg