

RENAULT 5 TURBO

LES CAHIERS HISTOIRE ET PASSION



DE LA SÉRIE À LA COMPÉTITION
FROM MASS PRODUCTION TO COMPETITION

DRIVE THE CHANGE



DÉDICACES



Quel excellent souvenir dans ma carrière de metteur au point que d'avoir participé avec Renault Sport au développement du modèle de série Renault 5 Turbo et Turbo 2, ainsi qu'aux dérivés compétitions qu'étaient la Groupe 4, la Groupe B, et la Maxi Turbo !

La Renault 5 Turbo est restée un modèle tout à fait marginal chez un constructeur généraliste. Sortir cette fabuleuse voiture des standards habituels, avec un style si particulier, et une complexité technique si remarquable pour être passée d'une traction avant à une propulsion à moteur turbo, c'était à l'époque un véritable défi technologique.

Deux saisons de rallye en 1984 et 1985 m'ont procuré des sensations fortes, et le titre de champion de France des rallyes 1985 en deuxième division avec la Renault 5 Turbo "Tour de Corse" fera à jamais de cette voiture un de mes meilleurs souvenirs.

In my career as a tuner, helping to develop the Renault 5 Turbo and Turbo 2 mass production model with Renault Sport and contributing to the 4-Group, B-Group and Maxi Turbo competition versions are certainly excellent memories!

At the time, the Renault 5 Turbo was completely unusual for a general car manufacturer. Producing a car that surpassed the usual standards, with such unique style and remarkable technical complexity (having made the transition from a front wheel drive to a turbo engine propulsion system) was an extraordinary technological feat at the time.

The two rally seasons in 1984 and 1985 really took my breath away, and winning the French Rally Championship in 1985 in the second division with the Renault 5 Turbo "Tour de Corse" guarantees that the car will always be one of my best memories.

Alain Serpaggi

Alain Serpaggi



01 ITS ORIGINS



Maquette statique, 1978



Jean Terramorsi à droite avec Amédée Gordini, 1968



Présentation Renault 5 Turbo, 1978

The birth of an icon

The Renault 5 Turbo is still, and has long been, a much admired, sought after and desirable car. This absolute show-stopper, which was launched at the Paris Motor Show in October 1978, revolutionised the world of motor sport. This little bombshell, which was still only a static mock-up, generated a lot of column inches, aroused a great deal of attention and won a lot of races; in short, it became firmly established in the pantheon of classic cars, so great was the extent to which it influenced its generation.

The idea of a “showcase” car to revitalise the Renault 5 range was born one evening at the beginning of 1976, in an ordinary Renault 16, on a journey between Dieppe and Billancourt. After a day at work, Jean Terramorsi and his assistant, Henri Lherm, were returning home and were chatting about the idea of a very special R5, “which would shine in competition, would complement the rest of the range, and, would be

equipped with a turbo”, and why not, as this was the focus of Renault’s production department at the time. “Yes, this would be the first mass-produced French car with a turbocharged petrol engine”. At the time, Jean Terramorsi understood, better than anyone else, the efforts made within the company in terms of Formula 1 and winning at Le Mans, using this very special technology. Jean Terramorsi, who mused aloud in front of his assistant, was part of the management team of the Production Department for small-scale production models. He would put forward this concept for the Renault 5 Turbo to his superiors and, specifically, to Bernard Hanon, the CEO of Renault, and Gérard Larrousse, the head of Renault Sport. Fortunately, Jean Terramorsi got his brainchild off the ground before his sad death on 26th August 1976, but he would never see his “baby” – this car that he had dared to dream of – in action.

01 LA GÉNÈSE

La naissance d'un mythe

La Renault 5 Turbo est encore, et pour longtemps, une voiture adulée, recherchée, convoitée. C'est au Salon de Paris, en octobre 1978, que cet ovni est venu révolutionner le petit monde de l'automobile sportive. Cette bombe, qui n'était encore qu'une maquette statique, a fait couler beaucoup d'encre, a suscité bien des convoitises, a gagné de nombreuses épreuves ; bref s'est inscrite au firmament des automobiles immortelles, tant elle a marqué son époque.

L'idée d'une voiture "vitrine" pour dynamiser la gamme des Renault 5 est née au tout début de 1976, dans une confortable Renault 16, un soir, sur le trajet Dieppe-Billancourt. Après une journée de travail, Jean Terramorsi et son adjoint Henri Lherm regagnent leur domicile, et discutent à bâtons rompus d'une R5 très spéciale, "qui pourrait briller en compétition, qui compléterait la gamme, et, pourquoi pas, serait équipée d'un turbo", puisque c'est alors le credo de la Régie

Renault. "Oui, ce serait la première voiture française à moteur essence turbocompressé, construite en série". Jean Terramorsi sait alors, mieux que personne, les efforts déployés dans l'Entreprise pour la Formule 1 et la conquête du Mans, avec cette technique très spéciale. Jean Terramorsi, qui rêve tout haut devant son adjoint, officie à la Direction du Produit, en charge des petites séries. Cette idée de Renault 5 Turbo, il va la proposer à sa hiérarchie et notamment à Bernard Hanon alors P.-D.G. de la Régie Renault, et à Gérard Larrousse, patron de Renault Sport. Puis, Jean Terramorsi mettra sa petite bombe sur les rails, avant de disparaître le 26 août 1976. Il ne verra donc pas son "enfant", cette voiture dont il a rêvé tout haut.

1^{er} croquis étude design Renault 5 Turbo 1976



Publicité sur le Turbo Renault, 1980

Project no. 822: Over to the engineers

Between 1976 and the Paris Motor Show in 1978, Michel Têtu and the engineers at Berex in Dieppe were called in to develop the mechanics and the chassis, and to subsequently produce an initial prototype, shrouded in the greatest secrecy. At the same time, at Bertone in Italy, at the Renault Styling Centre in Rueil-Malmaison, at Alpine in Dieppe and at Heuliez in Cerizay, everyone was working, day and night, on the styling, chassis and industrialisation of the future Renault 5 Turbo, code-named project 822.

It was a black car developed in Dieppe and driven by Guy Fréquelin that was unveiled to the public in the press in November 1978. The revelation of this prototype being driven around the track at Lédénon, one

month after its launch at the Paris Motor Show was an extraordinary event.

Further prototypes would be built in Dieppe: The 822-01, 822-02 and 822-03. It was this last model that would make its debut in competition, in the Tour of Italy in 1979, with Guy Fréquelin at the wheel. Fréquelin was forced to withdraw from the event with engine problems, but in the face of serious competition, the tiny bombshell produced by Renault had impressed both spectators and journalists.

However, the small team at Dieppe was not discouraged in any way and Alain Serpaggi covered thousands of kilometres fine tuning this formidable machine. He would drive the

various prototypes that were developed, and he was ultimately responsible for perfecting the Renault 5 Turbo.

However, in order to obtain approvals for competition, the “Turbo” also needed to be a commercial car and would therefore be mass-produced.



Prototype Renault 5 Turbo, Lédénon, 1978

Mass-production: The Renault 5 Turbo

Production of the Renault 5 Turbo, a non-standard car in terms of the initially limited choice of finishes, officially began on 20th May 1980: a single model, with almost no

optional extras and a choice of just two colours: Olympic Blue or Grenadine Red. The blue cars had a red interior, and vice versa.



Intérieurs bicolores Renault 5 Turbo



Giro, 1979

Le projet N°822 : place aux ingénieurs

Entre 1976 et le salon de Paris 1978, Michel Têtu et les ingénieurs du Berex à Dieppe vont être mis à contribution pour élaborer la mécanique et le châssis, puis sortir un premier prototype dans le plus grand secret. Dans le même temps, chez Bertone en Italie, au Centre de style Renault de Rueil-Malmaison, chez Alpine à Dieppe et à Cerizay chez Heuliez, tout le monde travaille d'arrache pied, qui au style, qui au châssis, qui à

l'industrialisation de la future Renault 5 Turbo, dont le nom de code est 822.

C'est une voiture élaborée à Dieppe, de couleur noire et pilotée par Guy Fréquelin que le public va découvrir dans la presse en novembre 1978. La révélation de ce proto roulant sur le circuit de Lédenon, un mois après la présentation au salon de Paris constituera un événement choc. D'autres prototypes seront construits à Dieppe : 822-01, 822-02 et 822-03.

C'est cette dernière voiture qui va débiter en compétition avec Guy Fréquelin à son volant au Giro 1979. Un abandon, moteur cassé, soldera cet événement, mais face à une redoutable concurrence, la petite bombe de la Régie Renault a eu le temps d'impressionner spectateurs et journalistes.

Mais rien ne décourage la petite équipe de Dieppe où Alain Serpaggi effectue des milliers de kilomètres

pour mettre au point ce redoutable engin. Il pilotera d'ailleurs les différents prototypes qui seront élaborés. C'est lui qui mettra véritablement au point la Renault 5 Turbo.

Mais pour décrocher ses homologations en compétition, la "Turbo" doit être commercialisée et elle sera donc produite en série.

La production de série : Renault 5 Turbo

C'est le 20 mai 1980 que démarre officiellement la fabrication des Renault 5 Turbo, une voiture hors normes aux niveaux de finition limités dans un premier temps : modèle

unique, quasiment pas d'options et deux couleurs au choix : Bleu Olympique ou Rouge Grenade. Les voitures bleues possèdent un intérieur rouge, et vice versa.

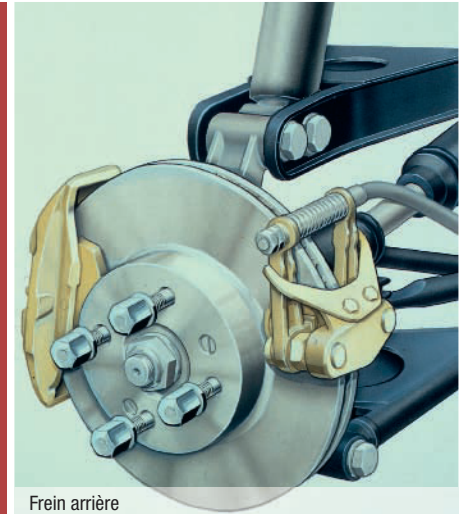


Technical data sheet for the Renault 5 Turbo model R 8220:

- **Engine:** 4 in-line cylinders
- **Positioning:** central longitudinal
- **Capacity:** 1,397 cm³
- **Bore x stroke:** 76 x 77 mm
- **Compression ratio:** 7 :1
- **Max. power:** 160 hp at 6,000 rpm
- **Max. torque:** 21.4 mkg at 3,250 rpm
- **Timing gear:** side-mounted camshaft
- **Cooling:** liquid
- **Power:** Bosch K Jetronic electronic fuel injection.

- Supercharging: Garrett T3 turbocharger
- **Fiscal rating:** 6 HP
- **Transmission:** rear wheel drive
- **Clutch:** dual disc
- **Gearbox:** 5-speed gearbox
- **Bodywork type:** steel monocoque, 2 seats
- **Suspension:** double wishbone front and rear suspension, torsion bars, sway bars, telescopic shock absorbers.
- **Brakes:** front and rear ventilated discs

- **Steering:** rack and pinion
- **Tyres:** front 190/55 HR 340 and rear 220/55 VR 365
- **Weight:** 970 kg
- **Top speed:** 200 km/h
- **400 m from a standing start:** 15.15 sec
- **1,000 m from a standing start:** 28.4 sec



Frein arrière



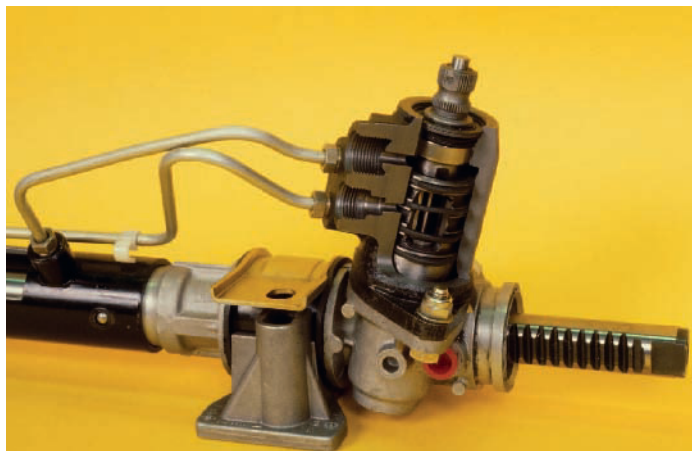
Renault 5 Turbo

Bear in mind that Renault 5 bodies were built at Flins. From there they were transported to Cerisay for conversion by the famous body builder Heuliez: bodies elongated by 5 cm, roof and door panels in aluminium, installation of a front strut brace, etc. They were then re-loaded onto transporters for despatch to Alpine in Dieppe, where they were assembled: front wings, rear wings and bonnet in polyester, engine assembly equipped with its Garrett turbocharger, 5-speed gearbox, interior trim, paint. Each car was

then taken for a test drive around the Normandy countryside, followed by another quality inspection. This all needed to be completed quickly, as the 400 models needed to be submitted to the FIA's bodies and committees for approval. This is how the surroundings, aisles and lawns of the Alpine plant on the "avenue de Bréauté" came to be filled with Renault 5 Turbos waiting to be sent to dealers.

Fiche technique Renault 5 Turbo référence R 8220 :

- **Moteur** : 4 cylindres en ligne
- **Emplacement** : central longitudinal
- **Cylindrée** : 1397 cm³
- **Alésage x course** : 76 x 77 mm
- **Rapport volumétrique** : 7 :1
- **Puissance maxi** : 160 ch à 6000 tr/mn
- **Couple maxi** : 21,4 mkg à 3250 tr/mn
- **Distribution** : arbre à cames latéral
- **Refroidissement** : liquide
- **Alimentation** : injection électronique Bosch K Jetronic.
- **Suralimentation** : turbo Garrett T3
- **Puissance administrative** : 6 CV
- **Transmission** : aux roues arrière
- **Embrayage** : bidisque
- **Boîte de vitesses** : 5 rapports
- **Type de carrosserie** : monocoque acier, 2 places
- **Suspensions** : triangles superposés avant et arrière, barres de torsion, barres antiroulis, amortisseurs télescopiques.
- **Freins** : disques ventilés avant et arrière
- **Direction** : à crémaillère
- **Pneumatiques** : 190/55 HR 340 à l'avant et 220/55 VR 365 à l'arrière
- **Poids** : 970 kg
- **Vitesse maxi** : 200 km/h
- **400 m départ arrêté** : 15,15 sec
- **1 000 m départ arrêté** : 28,4 sec



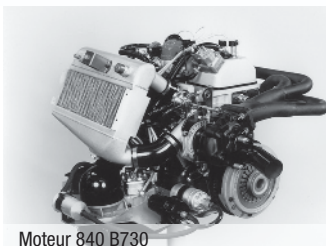
Boîtier de direction

Rappelons que c'est à Flins que sont construites les caisses de Renault 5. De là elles prennent la route de Cerisy pour être transformées chez le célèbre carrossier Heuliez : allongement des caisses de 5 cm, pavillon de toit et portes en aluminium, installation d'une barre anti-rapprochement à l'avant, etc. Réexpédiées par camions chez Alpine à Dieppe, elles y seront assemblées : ailes avant, ailes arrière et capot en polyester, ensemble moteur équipé de son turbo Garrett,

boîte 5, habillage intérieur, peinture. Suivront pour chaque voiture un essai sur route dans la campagne normande, puis un nouveau contrôle qualité. Il faut faire vite car les 400 exemplaires en vue d'homologation doivent être présentés aux instances de la FIA. C'est ainsi que les abords, les allées, les pelouses de l'usine Alpine de l'avenue de Bréauté vont être constellées de Renault 5 Turbo en attente, avant de prendre le chemin des concessions.



Renault 5 Turbo



Moteur 840 B730



Train arrière

01 ITS ORIGINS (NEXT)

802 of these cars were built in 1980, bearing the model year 1981, and the Renault 5 Turbo would become the darling of motor sport lovers, whose only choice in France was between the Renault 5 Turbo and the Alpine A 310 V6. Model year 1982 saw minute changes, including a more powerful intercooler, sheet

metal doors – instead of aluminium – and new bodywork colours. It should be noted that 536 Renault 5 Turbos, referred to informally as the “Turbo 1”, to distinguish it from the Turbo 2, were produced in 1981, and 352 were produced the following year.



Renault 5 Turbo blanche, 1982

Mass-production: The Renault 5 Turbo 2



Compartment moteur Renault 5 Turbo 2, 1982

At the Paris Motor Show in 1982, Renault launched the Renault 5 Turbo 2, which differed primarily from the previous model in terms of interior layout. It was actually in model year 1983 that the Renault 5 Turbo would undergo more radical changes, relinquishing its sophisticated Bertone styled passenger compartment and seats, in favour of the fixtures, seats and interior trim of the Renault 5 Alpine Turbo. The principal technical characteristics of the two models were almost identical; to the extent of retaining the number: R 8220. On the scales, the Turbo 2 would register

an additional 30 kg. Heavier perhaps, but less expensive, in 1983 it sold at 102,000 Francs instead of the 115,000 Franc price tag of the previous model.

At the end of 1983, it was clear that the future of the car in motor sport lay in a special batch of 200 Renault 5 Turbos, with an increased engine capacity, which were able to join the 2 litre class: the 8221 was built solely for the purpose of motor sport approval in Group B of the World Rally Championship.

3,167 Renault 5 Turbo 2s were produced between 1982 and 1986.



01 LA GÉNÈSE (SUITE)

Construites à 802 exemplaires en 1980, mais portant le millésime 1981, les Renault 5 Turbo vont devenir la coqueluche des amateurs de sportives qui n'ont de choix en France qu'entre cette dernière et les Alpine A 310 V6. Le millésime 1982 comporte de menus changements dont un échangeur plus performant, des portes en tôle

— et non plus en aluminium— et de nouvelles teintes de carrosseries. Notons que La Renault 5 Turbo, dite improprement Turbo 1 pour la différencier de la Turbo 2, a été produite à 536 exemplaires en 1981 et à 352 exemplaires l'année suivante.



Atelier Berex, Alpine, 1982

La production de série : Renault 5 Turbo 2

Au Salon de Paris 1982, Renault présente la Renault 5 Turbo 2 qui diffère du modèle précédent avant tout par son aménagement intérieur. C'est donc au millésime 1983 que la Renault 5 Turbo changera plus radicalement en abandonnant son habitacle et ses sièges sophistiqués

signés Bertone, pour les éléments, sièges et garnitures intérieures de Renault 5 Alpine Turbo. Les caractéristiques techniques principales des deux modèles sont quasiment les mêmes, au point de conserver le numéro type : R 8220. Sur la balance, la Turbo 2 accusera 30 kg supplé-

mentaires. Plus lourde peut-être, mais moins chère, elle coûte, en 1983, 102 000 F au lieu des 115 000 F demandés pour le modèle précédent.

A la fin de l'année 1983, il est clair que le devenir sportif de la voiture passe par une série spéciale de 200 Renault 5 Turbo dont la cylindrée

du moteur est revue à la hausse pour entrer dans la classe 2 litres : la type 8221 est construite pour l'unique raison d'homologation sportive en Groupe B du championnat du monde des rallyes.

3 167 Renault 5 Turbo 2 seront produites de 1982 à 1986.



Renault 5 Turbo 2, 1982



Fabrication Renault 5 Turbo 2, Dieppe, 1982

02 RACING - A “RAISON D'ÊTRE”

The “tiny rallying bombshell”

Renault Sport's rally programme for the 1980-1981 season was not so ambitious; the plan was to only enter a single official Renault 5 Turbo in the various national and international championships. A year after the 1979 Tour of Italy and its partial failure, the Renault 5 Turbo entered Group 4 of the Tour de France Automobile of 1980. This time, Jean Ragnotti was at the wheel with Jean Marc Andrié as his co-driver. The two great friends came very close to tasting success.

It was the same story a month later in the Tour of Corsica, when a puncture cost them a victory. Renault had to wait for its fourth rally to carry off the spoils. In the 1981 Monte Carlo rally, the Ragnotti-Andrié partnership

won a victory that was fully deserved by the entire Renault Sport team led by Patrick Landon, not forgetting the mechanics, François Bernard - the engineer who contributed greatly to the development of the car - and the Bozian brothers, the motor vehicle specialists for this sporting venture.

We should not forget the launch, in 1981, of the Renault 5 Turbo Cévennes, a type of Group 4 racing derivative, which was practically race-ready at a price of 217,700 F. It was developed on the basis of the specifications and lessons-learned from Jean Ragnotti's car; a classic!

In 1983, Group 4 gave way to Group B, which would witness the development of the most powerful cars

ever built for rallying, but also the most dangerous. In order to compete, Renault launched the Renault 5 Turbo “Tour de Corse”, which met Group B criteria, and which was approved in January 1983. It provided 240 hp at 7,000 rpm. Its handicap, in comparison to its competitors, was its tyres, which were too narrow, and the fact that there was no option to use other tyres –with negative consequences in terms of road-holding.

This is why, in 1984, the Renault 5 Turbo 822 became the 8221, broadly in order to have the option of fitting the future Renault 5 Turbo Maxi with wider tyres for racing. This “maximum” development for the 1985 season was made possible by

increasing the vehicle's capacity to 1,526 cm³ and 350 hp. More power, more torque, an enormous amount of work on its weight, which was reduced to 905 kg, powerful brakes, more direct steering and new shock absorbers. The Maxi was the last version of the Renault 5 Turbo.

With an excellent pedigree, the Renault 5 Turbo Maxi began the 1985 season, which was to be its swan song. Following a number of tragic accidents, the Federation decided to discontinue races for these non-standard Group B cars at the end of 1986. However, 1985 marked the end for the Renault 5 Turbo, although a super Renault 5 Turbo Maxi Plus, a four-wheel drive version, had been planned at one time.



Équipe Renault Sport, Viry-Châtillon, 1981



Reconnaissance au Monte-Carlo, 1981

02 LA COURSE, UNE RAISON D'ÊTRE

La “ petite bombe des rallyes ”

Pour la saison 1980-1981, le programme rallye Renault Sport est relativement limité, il n'est prévu d'engager qu'une seule Renault 5 Turbo officielle dans les différents championnats nationaux et internationaux. Un an après le Giro 1979 et son demi-échec, on retrouve la Renault 5 Turbo mise au standard Groupe 4 pour le Tour de France automobile 1980. C'est Jean Ragnotti qui est cette fois au volant, avec Jean-Marc Andrié sur le siège du passager. Les deux amis passent alors tout près de l'exploit.

Même chose quelques mois plus tard au Tour de Corse, quand un problème de crevaison leur coûte la victoire. Il faudra attendre la quatrième participation en rallye pour décrocher le premier succès. Au rallye de Monte Carlo 1981, l'équipage Ragnotti-Andrié remporte une victoire amplement méritée par toute l'équipe Renault Sport avec à sa tête Patrick Landon, sans oublier les mécaniciens, l'ingénieur François Bernard, qui fit beaucoup pour le développement de cette voiture, ainsi que les frères Bozian, motoristes de cette aventure hautement sportive.

On n'oubliera pas, en 1981, la version Cévennes de la Renault 5 Turbo, sorte de Compétition client Groupe 4,

quasiment prête à courir au prix de 217 700 F. Elle fut élaborée sur les spécifications et les enseignements de la voiture de Jean Ragnotti ; une référence !

En 1983 le Groupe 4 fait place au Groupe B qui verra évoluer les voitures les plus puissantes jamais construites pour le rallye, mais aussi les plus dangereuses. Pour ce faire, sort la Renault 5 turbo Type Tour de Corse qui répond aux critères du Groupe B, et qui est homologuée en janvier 1983. Sa puissance est de 240ch à 7000tr/mn. Son handicap par rapport à ses concurrentes réside dans ses pneumatiques trop étroits, sans possibilité d'en utiliser d'autres, avec des conséquences néfastes sur la tenue de route.

C'est pourquoi, en 1984 la Renault 5 Turbo 822 évolue en 8221 pour avoir notamment la possibilité de chausser la future Renault 5 Turbo Maxi de pneumatiques plus larges en compétition. Cette évolution “ maximum ” pour la saison 1985 est rendue possible par l'augmentation de la cylindrée qui passe à 1526 cm³ et 350 ch. Plus de puissance, plus de couple, un gros travail sur le poids qui passe à 905 kg, des gros freins, une direction plus directe, des nouveaux

amortisseurs. La Maxi est l'ultime évolution de la Renault 5 Turbo.

Bien née, la Renault 5 Turbo Maxi va entamer sa saison 1985 qui sera son chant du cygne. Après plusieurs drames, la Fédération renoncera à faire courir ces voitures hors normes que sont les Groupe B à la fin de 1986.

Mais pour la Renault 5 Turbo c'est 1985 qui la verra disparaître, bien qu'une super Renault 5 Turbo Maxi Plus, version à quatre roues motrices, ait été un temps envisagée.



Major rally wins by the Renault 5 Turbo



Ragnotti / Thimonier, Critérium Alpin Tour de France Automobile



Ragnotti / Andrié, Tour de Corse, 1982

1981

Rallye de Monte Carlo (Ragnotti-Andrié)
Rallye de Yougoslavie (Krupa-Mytowski)
Hebros Rally (Ferjancz-Tandari)
Rallye Lyon Charbonnières (Saby-Sévelinge)
Rallye de Lorraine (Saby-Sappey)
Rallye du Mont Blanc (Saby-Sappey)
Rallye du Var (de Meyer- Brezzo)

1982

Tour de Corse (Ragnotti-Andrié)
Rallye Skoda (Ferjancz-Tandari)
Hebros Rallye (Ferjancz-Tandari)
Rallye des Garrigues (Saby-Sappey)
Critérium Alpin-Behra (Thérier-Vial)
Rallye Terre de Provence (Chatriot-Peuvergne)
Rallye du Mont Blanc (Saby-Sappey)
Rallye des 1000 Pistes (Thérier-Vial)
Rallye de Biarritz (Thérier-Vial)

1983

Rallye Gunaydir (Tchoubrikov-Tchoubrikov)
Rallye du Danube (Ferjancz-Tandari)
Hebros Rallye (Tchoubrikov-Tchoubrikov)
Rallye des Asturies (Ortiz-Minguez)
Rallye d'Antibes (Thérier-Vial)
Critérium Alpin-Behra (Saby-Williams)
Rallye Provence (Saby-Williams)

Les grandes victoires en rallye de la Renault 5 Turbo

1984

Rallye du Danube (Ferjancz-Tandari)
Critérium Alpin-Behra (Ragnotti-Thimonier)
Rallye du Mont Blanc (Ragnotti-Thimonier)
Tour de France automobile (Ragnotti-Thimonier)

1985

Tour de Corse (Ragnotti-Thimonier)
Rallye du Danube (Ferjancz-Tandari)
Rallye d'Ypres (Ragnotti-Thimonier)
Rallye Vida (Ferjancz-Tandari)
Rallye du Touquet (Chatriot-Perin)
Rallye du Mont Blanc (Chatriot-Perin)
Tour de France automobile (Ragnotti-Thimonier)
Rallye d'Alsace (Ragnotti-Thimonier)
Rallye du Var (Chatriot-Perin)

1986

Rallye du Portugal (Moutinho-Fortes)
Tour du Portugal (Moutinho-Fortes)
Rallye de Pologne (Kumzic-Sali)
Rallye Corte Ingles (Sainz-Boto)
Rallye des Garrigues (Chatriot-Perin)
Critérium Alpin-Behra (Chatriot-Perin)
Tour de France automobile (Chatriot-Perin)
Rallye du Var (Chatriot-Perin)



Ragnotti / Andrié, Critérium Alpin-Behra, 1982

The Renault 5 Turbo European Cup: 1981-1984

This cup competition organised by Renault's Promotion Department is the very first single make turbo championship and is an immediate and enormous success. In effect, heavily financed, its races are frequently the curtain raisers at Formula 1 Grand Prix meetings and Le Mans 24 hour races. It also attracts famous drivers, including

Jean Ragnotti, combining success on the track with rally victories, and Jan Lammers, the ex-Formula 1 driver, in 1983-1984.

The first Renault 5 Turbo Elf European Cup race takes place at Hockenheim in 1981. The racing cars are Renault 5 Turbos, originally R8220s, to which have been added classic (but

compulsory) safety equipment including safety cages, competition standard seat belts, fire extinguishers and circuit breakers, etc. Over the years, the essence of these technical regulations does not change radically, except for a locking system for the turbo pressure adjustment system, to prevent any cheating. All the same, the 1983

season witnesses something special and unusual - Turbo 1s racing against Turbo 2s.

The final outing for the Renault 5 Turbo European Cup comes in 1984 at Le Castellet, where the domination of a certain Jan Lammers marks the end of a series that has been fiercely fought.



Ouverture de la saison, Hockenheim, 1981



Renault 5 Turbo en ouverture du Grand Prix de Monaco, 1981

La Coupe d'Europe Renault 5 Turbo : 1981-1984

Cette Coupe organisée par le Service Promotion de Renault est la toute première formule monotype à turbo et elle connaît immédiatement un succès énorme. En effet, richement dotée, elle est souvent disputée en lever de rideau des Grands Prix de Formule 1, ou des 24 Heures du Mans. De plus, elle séduit des pilotes de renom, comme Jean Ragnotti, cumulant les succès sur circuit et sur rallye, ou Jan Lammers, l'ex-pilote de Formule 1, en 1983-1984.

C'est en 1981, à Hockenheim, qu'est donné le coup d'envoi de la première Coupe d'Europe Renault 5 Turbo Elf. Les véhicules de compétition sont des Renault 5 Turbo d'origine R8220 sur lesquelles sont adaptés les accessoires

classiques (mais obligatoires) de sécurité comme un arceau, un harnais, un extincteur, ou un coupe-circuit... Au fil des ans, l'esprit de cette réglementation technique ne subit aucun changement radical, excepté un système de condamnation du système de réglage de la pression turbo, afin d'éviter toute tricherie. La saison 1983 a tout de même cette particularité de voir s'affronter des Turbo 1 et des Turbo 2.

La dernière sortie du peloton de la Coupe d'Europe Renault 5 Turbo se déroule en 1984 au Castellet où la domination d'un certain Jan Lammers marque la fin d'une série très convoitée.



Renault 5 Turbo coupe



Coupe Renault 5 Turbo en ouverture des 24 Heures du Mans, 1981

Renault 5 Turbo European Cup podiums between 1981 and 1984



Wolfgang Schütz, 1983



Sigala, 1982



Bleekemolen, Le Castelet 1984



Bernard Hanon aux côtés de Joël Gouhier sur le podium, Monaco, 1982



Jean Ragnotti, Hockheim, 1982

Classements des Coupes d'Europe Renault 5 Turbo de 1981 à 1984

1981

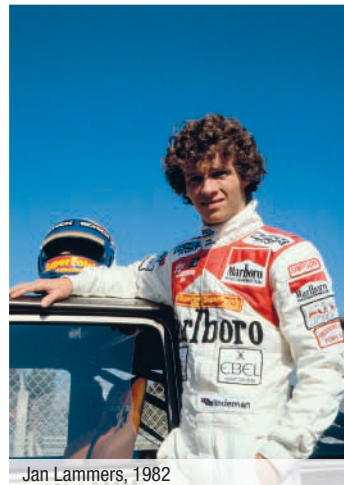
- 1- Schütz
- 2- Ragnotti
- 3- Gouhier



Jean Ragnotti, 1981

1982

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



Jan Lammers, 1982

1983

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



Grille départ Le Castelet, 1983

1984

- 1-Lammers
- 2-Bleekemolen
- 3-Gouhier



Coupe d'Europe Renault 5 Turbo, 1984

03 COMPETITION VERSIONS OF THE RENAULT 5 TURBO

Renault 5 Turbo Cévennes type

With Ragnotti-Andrié's 2nd place in the 1980 Cévennes rally, Renault Sport gave the Renault 5 Turbo its first Group 4 competition-client evolution, which is why the car is named after the rally. The "Cévennes" could be sold in a "turnkey" version by the Dieppe factories, or could be acquired by fitting a specific competition kit from a standard Renault 5 Turbo

(300 hours of work). First and foremost, the "Cévennes" Renault 5 Turbo was a model which would be reworked to improve performance. In February / March 1982, with the return of the mixed (tarmac and gravel) French Championship, Renault Sport optimised what is now called the "Cévennes 2" version, still in the Group 4 category.

- **Launch Date:** June 1981
- **Number of models produced:** 20 (competition clients)
- **Colours:** Renault yellow bodywork, black interior
- **Bodywork-shell:** "asphalt-reinforced" in several areas
- **Engine:** production, pre-equipped with a competition kit increasing power to 185 CV
- **Gearbox:** 5 gear rally gearing
- **Brakes:** 4 ventilated and cross-drilled disks with manual braking distributor in passenger compartment
- **Wheels:** standard wheel rims with TRX VR Michelin tyres
- **Safety cage:** 10 points
- **Weight:** 925 kg



4 versions de la Renault 5 Turbo Cévennes, 1982

03 LES VERSIONS COMPÉTITION DE LA RENAULT 5 TURBO

Renault 5 Turbo type Cévennes

Avec la 2^e place de Ragnotti-Andrié au rallye des Cévennes en 1980, Renault Sport offre à la Renault 5 Turbo sa première évolution compétition-client en Groupe 4, en la baptisant du nom de ce rallye. La version "Cévennes" pouvait être vendue "clé en main" par les usines de Dieppe, ou pouvait s'obtenir par le montage d'un kit spécifique de compétition à partir d'une Renault 5 Turbo

de série (300 heures de travail). Avant tout, la Renault 5 Turbo "Cévennes" était une base à retravailler pour en accroître les performances. En février/mars 1982, avec le retour d'un Championnat de France mixte (goudron et terre), Renault Sport optimisera la version désormais dénommée "Cévennes 2", toujours homologuée en groupe 4.

- **Date de commercialisation :** juin 1981

- **Nombre d'exemplaires produits :** 20 (clientèle compétition)

- **Couleurs :** carrosserie jaune Renault, intérieur noir

- **Carrosserie-coque :** renforcée "asphalte" en de nombreux points

- **Moteur :** de série, pré-équipé d'un kit compétition portant la puissance à 185 CV

- **Boîte de vitesses :** Pignonerie rallye 5 rapports

- **Freins :** 4 disques ventilés et percés avec répartiteur de freinage manuel dans l'habitacle

- **Roues :** jantes de série équipées de pneumatiques TRX VR Michelin

- **Arceau de sécurité :** 10 points

- **Poids :** 925 kg



Saby au RAC sur Renault 5 Turbo, Cévennes, 1981

Renault 5 Turbo - Tour de Corse type

After its victory in the 1982 Tour de Corse, Renault Sport wanted its sports clients to benefit from the experience acquired at the highest level with factory cars, as was the case with the “Cévennes” type. The Renault 5 Turbo “Tour de Corse” met new FISA regulations on the Group B. In line with its “client” policy, Renault Sport either sold the car as a “turnkey” product, or sold an adaptation kit for production cars. The client “Tour de Corse” was also set to be modified, to evolve towards the Maxi Group B definition in accordance with the official car.



Ragnotti / Andrié, Tour de Corse, 1983



- **Launch Date:** january 1983
- **Number of models produced:** 20 (competition clients)
- **Colours:** Renault yellow bodywork, white bumpers front and back
- **Bodywork-shell:** stiffened and made of a sheet metal monocoque
- **Engine:** 1,397cc Turbo Garrett T3, 240 - 285 CV depending on kit
- **Gearbox:** 5 gear rally gearing
- **Brakes:** 4 radially ventilated and cross-drilled disks with manual braking distributor in passenger compartment
- **Wheels:** “Minilite” rims with Michelin TRX tyres
- **Safety cage:** 16 points
- **Weight:** 930 kg

Renault 5 Turbo type Tour de Corse

Après sa victoire au Tour de Corse 1982, Renault Sport voulut faire bénéficier les clients sportifs de l'expérience acquise au plus haut niveau avec les voitures d'usine, comme cela avait été le cas avec la type "Cévennes". La Renault 5 Turbo "Tour de Corse" répond à la nouvelle réglementation de la FISA sur le Groupe B. Dans la logique de sa politique "client", Renault Sport vendait soit la voiture "clé en main", soit le kit d'adaptation sur les voitures de série. La "Tour de Corse" client était aussi destinée à être modifiée, à évoluer vers la définition Maxi Groupe B conforme à la voiture officielle.



Collection Renault



Thérier / Vial, Tour de Corse, 1983

- **Date de commercialisation :**
janvier 1983
- **Nombre d'exemplaires produits :**
20 (clientèle compétition)
- **Couleurs :** carrosserie jaune
Renault, boucliers avant et arrière blancs
- **Carrosserie-coque :** rigidifiée et composée d'une monocoque en tôle d'acier
- **Moteur :** 1 397 cm³ suralimenté par Turbo Garrett T3, de 240 à 285 CV selon kit d'équipement
- **Boîte de vitesses :** Pignonnerie rallye 5 rapports
- **Freins :** 4 disques ventilés radialement et percés avec répartiteur de freinage manuel dans l'habitacle
- **Roues :** jantes "Minilite" équipées de pneumatiques TRX Michelin
- **Arceau de sécurité :** 16 points
- **Poids :** 930 kg

Renault Maxi 5 Turbo

Whilst the four-wheel drive vehicles are untouchable, Renault would like to make the Renault Maxi 5 Turbo the best performing two-wheel drive on asphalt by changing the cylinder class. It should be said that the Renault 5 Turbo suffered as a result of the new Group B legislation. It is therefore a thorough overhaul and in fact, the Renault 5 Turbo in its latest version represents a real leap forward on three main areas: engine, suspension and aerodynamics.

- **Launch Date:** 1985
- **Number of models produced:** 20
- **Colours:** pearl white
- **Bodywork-shell:** steel shell with aluminium roof, stiffened, bodywork design based on wind tunnel studies
- **Engine:** in-line 4 cylinder, 1,527cm³, 350 hp, turbo charger
- **Gearbox:** 5 gear rally gearing
- **Brakes:** 4 cast iron ventilated disks
- **Wheels:** monobloc Speedline magnesium rims, with Michelin TB 20 tyres
- **Safety cage:** aluminium cage, 16 points
- **Weight:** 905 kg

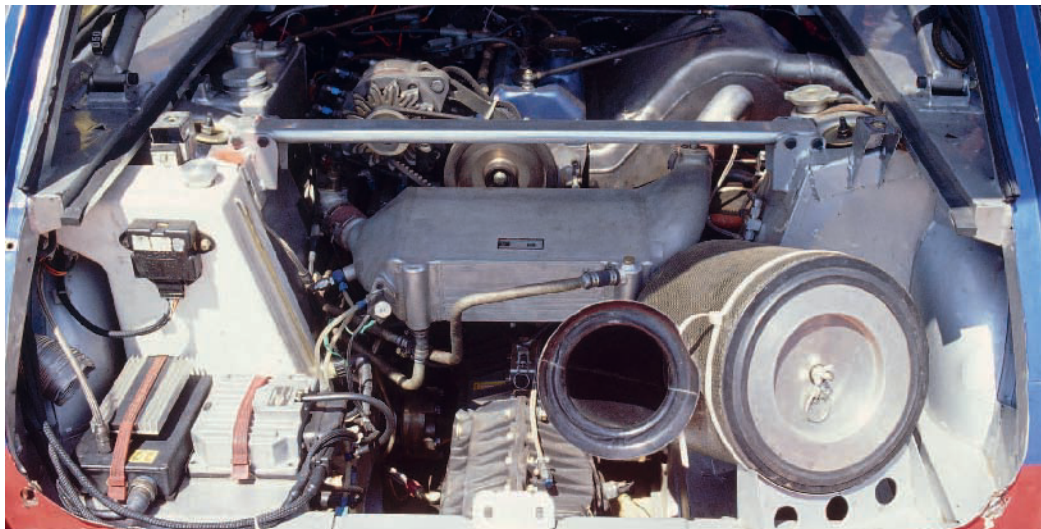


François Chatriot, Rallye du Var, 1984

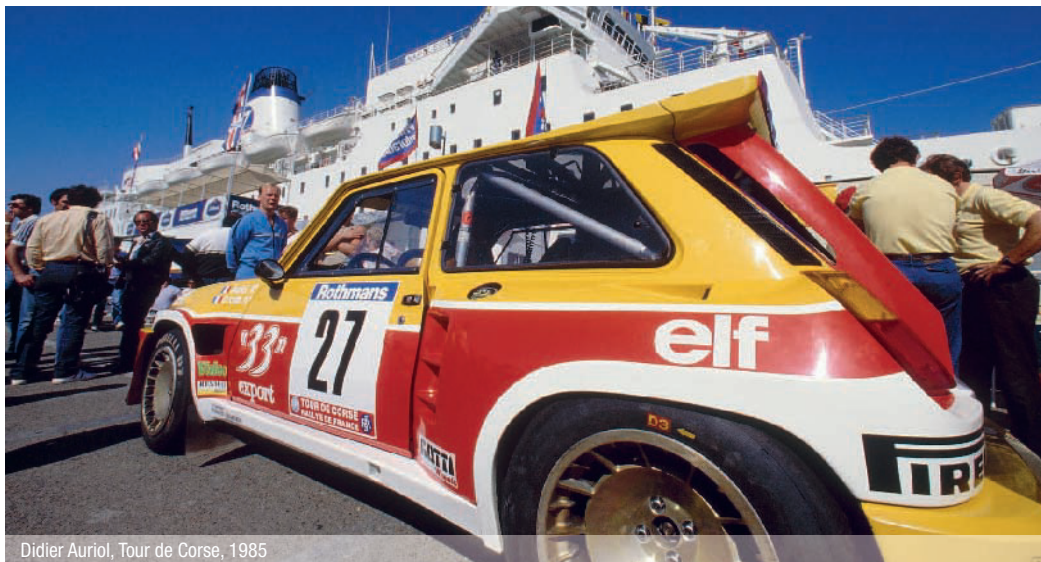


Prototype Renault Maxi 5 Turbo, 1984

Renault Maxi 5 Turbo



Moteur Renault Maxi 5 Turbo, 1985



Didier Auriol, Tour de Corse, 1985

Alors que les voitures à quatre roues motrices sont intouchables, la Régie veut faire de la Renault Maxi 5 Turbo la plus performante des deux roues motrices sur l'asphalte en changeant de classe de cylindrée. Il faut dire que la nouvelle législation du Groupe B avait fortement pénalisé la Renault 5 Turbo. La refonte est donc totale et, de fait, la Renault 5 Turbo dans son ultime version effectue un véritable bon en avant sur trois axes principaux : moteur, suspensions et aérodynamique.

- **Date de commercialisation** : 1985
- **Nombre d'exemplaires produits** : 20
- **Couleurs** : blanc nacré
- **Carrosserie-coque** : coque acier avec pavillon en aluminium, rigidifiée, carrosserie étudiée en soufflerie
- **Moteur** : 4 cylindres en ligne, 1 527 cm³, 350 ch, turbo compresseur
- **Boîte de vitesses** : Pignonnerie rallye 5 rapports
- **Freins** : 4 disques ventilés en fonte
- **Roues** : jantes monobloc Speedline en magnésium, équipées de pneumatiques TB 20 Michelin
- **Arceau de sécurité** : arceau-cage en aluminium, 16 points
- **Poids** : 905 kg

Renault 5 Turbo 2 “Production”

Ultra-powerful mechanics, thanks to liberal technical regulations, the “Production” was created to be a spectacular circuit car. That said, it had to be based on a regular production model. That’s why Patrick Landon, responsible for the project from end 1984 onwards, soon produced a car which was nearer to the Renault 5 Turbo 2 than the Maxi 5 Turbo. In 1985 a Renault 5 “Production” Turbo achieved a certain level of success with Jean-

Louis Bousquet. The following year he was 4th in the championship, with two victories, allowing Renault to come second in the constructors’ championship with the help of Jean Ragnotti. In 1987, three cars were prepared (Bousquet, Ragnotti, Comas) and redefined for more stability. This even more finely-tuned car won, with Erik Comas, the Superproduction championship, with Renaults crossing the finishing line first on 6 occasions.



Erik Comas, Monaco, 1987

- **Launch Date:** 1985
- **Number of models produced:** 6
- **Bodywork-shell:** stiffened steel unitary body-shell and aluminium safety cage
- **Engine:** in-line 4 cylinder, 1,419cm³, 370 hp, turbo charger
- **Gearbox:** 5 gears
- **Brakes:** 4 radially ventilated and drilled disks
- **Minimum weight:** 1 060 kg



Jean-Louis Bousquet, Le Castellet, 1985

Renault 5 Turbo 2 “Production”

Mécanique surpuissante, grâce à une grande liberté de la réglementation technique, la “Production” fut créée pour être une formule spectaculaire des circuits. Elle devait être néanmoins dérivée d'un modèle en production régulière. C'est pourquoi Patrick Landon, en charge du projet dès fin 1984, réalisa rapidement une voiture plus proche de la Renault 5 Turbo 2 que de la Maxi 5 Turbo. Dès 1985, une Renault 5 Turbo “Production” remporta un certain succès entre les mains de Jean-Louis Bousquet, qui

récidiva l'année suivante en terminant 4^e du championnat, avec deux victoires, et permit à Renault de s'adjuger la seconde place au classement constructeurs avec l'aide de Jean Ragnotti. Pour 1987, trois voitures sont préparées (Bousquet, Ragnotti, Comas) et redéfinies pour de plus de stabilité. Cette voiture encore mieux affûtée remporte avec Erik Comas le championnat de Superproduction, les Renault franchissant 6 fois en tête la ligne d'arrivée.



Erik Comas, Monaco, 1987

- **Date de commercialisation** : 1985
- **Nombre d'exemplaires produits** : 6
- **Carrosserie-coque** : coque en acier autoporteuse renforcée et arceau-cage en aluminium
- **Moteur** : 4 cylindres en ligne, 1 419 cm³, 370 ch, turbo compresseur
- **Boîte de vitesses** : 5 rapports
- **Freins** : 4 disques ventilés radialement et percés
- **Poids minimum** : 1 060 kg



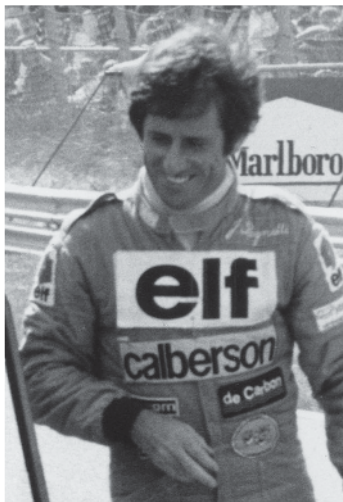
Jean-Louis Bousquet, Le Castellet, 1985

04 PROMINENT ACTORS

Jean Ragnotti

The most popular, the most successful, the most eccentric, the happiest, the most likeable and, without a doubt, the most talented of all the Renault 5 Turbo drivers, is unquestionably Jean Ragnotti. The winner of two World Rally Championship events – Monte Carlo in 1981 and the Tour of Corsica in 1982 – Jeannot would celebrate the best moments in the history of the R5 Turbo.

Who could fail to note the great contribution of Jean's first regular co-driver, the late Jean-Marc Andrié, who was followed by Pierre Thimonier and, subsequently, his son Gilles.



Jean Ragnotti, 1982

Guy Fréquelin

He would have the honour of driving the black prototype and subsequently taking the Renault 5 Turbo to its first rally, the Tour of Italy in 1979. There, he would record a first and historic scratch time for its first outing, against a number of formidable competitors!



Guy Fréquelin, 1979

Alain Serpaggi

A test driver for Alpine, Berex and Renault Sport, Alain Serpaggi is unquestionably the man who drove the most kilometres in this car, at all stages of its development, from prototypes to pre-production models, then subsequently in rallies and on the track.



Alain Serpaggi, 2006

François Chatriot

This eclectic driver, who began driving the Renault 5 Turbo in 1982, won the Tour de France automobile in 1986 in this exceptional car, partnered by Tilber. Running out of luck on occasions, he was forced to change make in order to become the deserved French Rally Champion.



François Chatriot, 1987

04 LES PERSONNAGES MARQUANTS DE LA RENAULT 5 TURBO

Jean Ragnotti

Le plus populaire, le plus titré, le plus excentrique, le plus joyeux, le plus aimable et sans doute le plus talentueux de tous les pilotes de Renault 5 Turbo, est sans conteste Jean Ragnotti. Vainqueur de deux épreuves du Championnat du monde des Rallyes – Monte Carlo 1981 et Tour de Corse 1982- Jeannot signera les plus belles pages de l'histoire de la Renault 5 Turbo.

On n'oubliera pas d'associer aux succès de Jean le nom de son premier coéquipier attitré, Jean-Marc Andrié, puis les Thimonier père puis fils.



Maxi 5 Turbo, Tour de France, 1985

Guy Fréquelin

C'est lui qui aura l'honneur de piloter le prototype noir, puis de mener la Renault 5 Turbo à son premier rallye, le Tour d'Italie 1979. Il y signera un premier et historique temps scratch pour sa première sortie, devant une concurrence redoutable !



Fréquelin en essais à Montlhéry, 1979

Alain Serpaggi

Pilote d'essais d'Alpine, du Berex et de Renault Sport, Alain Serpaggi est sans conteste l'homme ayant parcouru le plus de kilomètres au volant de cette voiture, et ceci à tous les stades de son développement, des prototypes à ceux de présérie, puis ensuite en rallye et en circuit.



R5 Turbo Tour de Corse de Serpaggi, 1985

François Chatriot

Ce pilote éclectique, venu dès 1982 au pilotage de Renault 5 Turbo, remporta le Tour de France automobile en 1986 sur cette voiture d'exception, associé à Tilber. Manquant parfois de chance, il devra changer de marque pour accéder au titre mérité de champion de France des Rallyes.



Chatriot / Perin, Rallye des Garrigues, 1986

Jean-Luc Thérier

This acrobatic driver, who was French champion four times, including in the Renault 5 Turbo in 1982, was seen as the virtual World Rally Champion in 1973 in the Alpine. At the wheel of the R5 Turbo, or in a sports coupé, he was hard to follow and impossible to pass!



Jean-Luc Thérier, 1975

Bruno Saby

In 1981, Bruno Saby, a driver from Grenoble with a keen desire to win, became the French Rally Champion in a Renault 5 Turbo, following a series of impressive victories: Lyon Charbonnières, Lorraine and Mont Blanc!



Bruno Saby, 1982

Patrick Landon

The Rally Director for Renault Sport, Patrick Landon oversaw the racing of factory cars and provided support for independent drivers of the Renault 5 Turbo. Assisted by the engineer François Bernard and the motor vehicle specialists, Bozian, he formed a tight-knit, winning team.



Patrick Landon, 1988



04 LES PERSONNAGES MARQUANTS DE LA RENAULT 5 TURBO (SUITE)

Jean-Luc Thérier

Ce pilote acrobate quatre fois champion de France dont en 1982 sur Renault 5 Turbo peut être considéré comme le virtuel champion du Monde des rallyes en 1973 sur Alpine. Au volant d'une Renault 5 Turbo, comme à celui d'une berlinette, il était difficile à suivre et impossible à dépasser !



Jean-Luc Thérier, 1975

Bruno Saby

C'est en 1981 que Bruno Saby, pilote grenoblois avide de victoires, est devenu champion de France des rallyes sur Renault 5 Turbo, après une série de victoires impressionnante : Lyon Charbonnières, Lorraine et Mont-Blanc !.



Saby / Tilber, Tour de Corse, 1980

Patrick Landon

Directeur du département rallyes de Renault Sport, Patrick Landon a fait courir les voitures d'usine et beaucoup aidé les indépendants qui roulaient en Renault 5 Turbo. Aidé de l'ingénieur François Bernard et des motoristes Bozian, il a su constituer une équipe soudée et victorieuse.



Patrick Landon, 1988





(www.renault.com)

HISTOIRE ET COLLECTION

FR RSC BL2 1 70 - 1967 RUE DU VIEUX PONT DE SÈVRES - 92100 BOULOGNE BILLANCOURT
histoire.collection@renault.com