

(Comunicado de Imprensa RENAULT)

O mítico Renault 5 Turbo comemora 40 anos e continua a afirmar-se como um dos automóveis mais apaixonantes preservados pela nossa memória! Mas sabe quais são as suas origens? Imaginava que a ideia de o produzir surgiu dentro de um Renault 16? E que era fabricado como um "puzzle", em três fábricas diferentes? E que a sua carreira de sucesso no automobilismo não se limitou aos ralis? E que, também em Portugal, o 5 Turbo ainda hoje é um dos automóveis recordados com mais saudade pelos fãs de ralis, graças ao "amarelinho" da Renault da década de 80? Todas estas estórias e muitas outras curiosidades nas linhas que se seguem...

O Renault 5 Turbo é e será, para sempre, um dos mais emblemáticos modelos construídos pela Renault. Admirado, desejado e, hoje, fortemente procurado e valorizado, é capaz de despertar fortes emoções só através do contacto visual, o que, por si só, dá bem conta do seu elevado carisma.

Apresentando no Salão Automóvel de Paris, em outubro de 1978, quase como um "ovni", ainda como protótipo estático, o modelo granjeou de imediato suspiros e exclamações, que anteciparam o sucesso, dando-lhe o "boost" necessário para o tornar um automóvel de referência e um desportivo de antologia naquela altura, com a mesma força que hoje é já idolatrado clássico.

A comemorar 40 anos, o modelo revolucionou o mundo dos desportivos, deixando também uma marca importante na história do desporto automóvel, influenciando uma geração que o viu nascer e foi alimentada pelo sonho de o conduzir e o privilégio de o ter, ainda que, efetivamente, só por uma grande minoria.

Mas como quase sempre acontece com todos os grandes projetos que fazem história, também por detrás deste há uma envolvência especial. Voltemos atrás no tempo, revisitando a sua história...

Tudo começou ao volante de um... Renault 16!

O Renault 5 Turbo nasceu a partir de um... Renault 16! Bem, talvez a frase seja um pouco exagerada, mas a verdade é que a génese do pequeno-grande desportivo da Renault começou a desenhar-se dentro de um Renault 16, numa viagem noturna entre Dieppe e Billancourt.

Estávamos em 1976 e dentro do confortável R16 seguiam Jean Terramorsi, diretor de produto e responsável pelo desenvolvimento de séries limitadas dos modelos Renault, e o seu adjunto, Henri Lherm. Após mais um dia de trabalho e no regresso a casa, o tema da conversa era, claro, sobre a Renault, mas sobre um Renault muito especial, que completaria uma gama e dela se tornaria o expoente máximo, ao mesmo tempo que poderia brilhar também na competição: o Renault 5 equipado com turbocompressor, ou seja, a primeira viatura francesa equipada, de origem, com esta tecnologia produzida em série.

Ninguém melhor que Terramorsis percebia os esforços desenvolvidos pela Renault para ser competitiva na Fórmula 1 e nas "24 Horas de Le Mans", com a aposta na, então, inovadora tecnologia turbo. A ideia da criação de um Renault 5 Turbo começava, definitivamente, a ganhar forma, e não tardaria a ser apresentada aos responsáveis de topo da hierarquia da Régie, nomeadamente, a Bernard Hanon, então administrador-delegado da Renault, e a Gérard Larousse, diretor da Renault Sport. Da aprovação da ideia ao início da produção... secreta, foi um pequeno passo!

Projeto nº 822: lugar aos engenheiros

Entre 1976 e o Salão Automóvel de Paris de 1978, Michel Têtu e a sua equipa de engenheiros em Berex, Dieppe (França), foram chamados para tratar do desenvolvimento do chassis e da mecânica do futuro Renault 5 Turbo, ou, por outras palavras, para darem vida ao protótipo sob grande secretismo.

Ao mesmo tempo, no Centro de Estilo da Renault de Rueil-Malmaison, na fábrica da Alpine, em Dieppe e da Heuliez, em Cerizay, todos os esforços se concentravam também, dia e noite, no desenvolvimento do projeto, ao nível do chassis e industrialização, sem esquecer o design, para o qual o estilista italiano Bertone, também foi chamado. O projeto com nome de código "822" estava em marcha...

E foi um carro preto, guiado então pelo piloto Guy Fréquelin, que foi revelado à comunicação social, na pista de Lédenon, em novembro de 1978, um mês após o lançamento do protótipo exposto no Salão Automóvel de Paris. A ele seguiram-se outras evoluções, denominadas "822-01", "822-02" e "822-03", esta última, a que acabaria por se estrear na competição, na Volta à Itália de 1979, com o mesmo Guy Fréquelin ao volante. Mas apesar da desistência com problemas de motor, o projeto provava estar pronto para enfrentar os desafios da competição, ao mesmo tempo, que, espectadores e jornalistas, ficavam rendidos às impressionantes formas da carroçaria do R5 Turbo.

De resto, em Dieppe, a moral mantinha-se em alta, bem como a concentração de energia para otimizar o 5 Turbo, com o piloto Alain Serpaggi a cumprir milhares de quilómetros à procura da afinação ideal para a formidável máquina, na forma de diversos protótipos, para os quais, em termos de desempenho dinâmico, não se aceitava uma resposta menos que... perfeita!

Mas para obter a preciosa homologação de competição, o Renault 5 Turbo também tinha que ser um automóvel de produção em série. E isso... bom, isso não foi fácil...

Ficha Técnica Renault 5 Turbo (R 8220):

Motor: 4 cilindros em linha

Localização: longitudinal central

Cilindrada: 1397 cm3

Diâmetro x curso: 76 x 77 mm

Taxa de Compressão: 7: 1

Potência máxima: 160 cv a 6.000 rpm

Binário máximo: 214 Nm às 3.250 rpm

Distribuição: Árvore de cames lateral

Refrigeração: Líquida

Alimentação: Injeção eletrónica Bosch K-Jetronic.

Sobrealimentação: Turbo Garrett T3

Transmissão: Tração traseira, com caixa de 5 velocidades + M.A.

Embraiagem: bi-disco

Carroçaria: Monocoque de aço, 2 lugares

Suspensão: Triângulos sobrepostos à frente e atrás, barras de torção, barras anti-aproximação e amortecedores telescópicos

Travões: Discos ventilados à frente e atrás

Direção: De Cremalheira

Pneus: 190/55HR 340 à frente e 220/55 VR 365 atrás

Peso: 970 kg

Velocidade Máxima: 200 km/h

Aceleração 0-400 Metros: 15,15s

Aceleração 0-1000 Metros: 28,4s

Renault 5 Turbo: Construído como um "puzzle" em três diferentes fábricas

Sabia que o emblemático Renault 5 Turbo era um "puzzle" construído em três fábricas

diferentes? E imaginava que, na sua primeira versão, os clientes só podiam escolher duas cores: carro azul ou vermelho? Voltamos a remexer no baú, para recuperar a história e algumas das curiosidades que ajudaram a tornar tão especial o icónico desportivo da Renault, agora com quatro décadas de história...

Início da produção em série: bem-vindo Renault 5 Turbo!

A ideia do projetar o Renault 5 Turbo nasceu em 1976, mas foi só, em janeiro de 1980, que foi apresentada a versão definitiva do irreverente modelo que havia de ficar na história da Renault, mas também da indústria automóvel, precisamente quatro meses antes de se iniciar oficialmente a sua produção.

No dia da apresentação, perante a comunicação social, o R5 Turbo revelou-se um automóvel singular, impressionante nas formas, que o tornavam realmente único. Com o trem dianteiro derivado do Renault 5 Alpine, suportado por triângulos transversais e barras de torsão e com um novo "berço" traseiro, 23 cm mais largo que o original do 5 Alpine, a secção traseira rapidamente sobressaiu pela imponência, numa silhueta que, apesar da disparidade da largura entre a frente e traseira, se revelava, realmente, harmoniosa.

A ela, acoplava-se um generoso motor central sobrealimentado, de 1397 cm3 (ou de 2 litros, depois de adotado o coeficiente de correção de 1.4 por ser sobrealimentado), alimentado por um turbo Garret T3 (com 0,9 bar), que fazia o motor debitar 160 cv às 6.000 rpm e 214 Nm de binário às 3250 rpm.

Com toda uma panóplia de inovações derivadas da tecnologia "Turbo", como a árvore de cames dissimétrica, o permutador ar/ar, a injeção Bosch K-Jetronic e a embraiagem bi-disco, a que se associaram um potente sistema de travagem de quatro discos ventilados – com a curiosidade de serem derivados do Citroën CX, com pinças do Renault Fuego – o Renault 5 Turbo prometia ser um concentrado de emoções.

A sua singularidade estava também patente no restrito de opções de acabamentos com qu estava disponível para os poucos, mas afortunados clientes. Entre eles, apenas duas cores disponíveis: Azul Olimpo e Vermelho Granada. As carroçarias pintadas de azul tinham o habitáculo em vermelho e vice-versa, numa política que conferia ainda mais exclusividade ao

modelo, mas que era também uma forma de amenizar os custos de produção.

Processo de produção em três fases

Mas, ao contrário, do Renault 5 convencional, o 5 Turbo tinha um processo de produção bem mais complexo, desde logo, porque as unidades não saíam diretamente de uma só linha de montagem, onde o "puzzle" ia sendo construído de A a Z.

No modelo desportivo, a carroçaria do Renault era construída na fábrica de Flins, sendo depois transportada para a região de Cerisay, onde a Heuliez fazia a conversão e alargamento, colocando ainda o tejadilho e painéis das portas de alumínio, para além de instalar também a barra anti-aproximação dianteira que reforçava a rigidez do chassis, entre outros pormenores técnicos.

Depois, com o recurso ao transporte em camiões, as unidades do R5 Turbo eram direcionadas para a fábrica da Alpine, em Dieppe, para que lhes fossem acoplados o spoiler dianteiro, a asa traseira e o capot em poliéster. Essa era também a fase em o modelo recebia o motor equipado com o inovador turbo Garret, a caixa de 5 velocidades, bem como todo o interior e a pintura final. Após a montagem, cada automóvel era levado para um teste de estrada na região da Normandia, a que se seguia outra e final qualificada inspeção.

Um processo, afinal, moroso, mas que foi feito com extrema rapidez, dada a urgência da Renault em fabricar 400 unidades. O número mínimo para que o modelo pudesse candidatar-se à inspeção final que ditaria a homologação para a competição, por parte da FISA (Federação Internacional do Desporto Automóvel).

Foi assim que todos os espaços da fábrica da Alpine, incluindo becos e redondezas, se encheram de Renault 5 Turbo's, antes destes seguirem o seu caminho normal para os concessionários Renault e proporcionarem um brilho nos olhos muito especial aos seus novos proprietários.

Da primeira versão, designada por "Renault 5 Turbo 1" ou apenas "Renault 5 Turbo", foram

construídos 1690 exemplares (802 em 1980, 536 em 1981 e 352 em 1982), tornando-se o modelo, rapidamente, uma coqueluche entre as opções disponíveis no mercado francês de veículos de carácter desportivo, concorrendo com outra "prata da casa", o também exuberante Alpine A 310 V6.

No último ano de produção, recebeu as primeiras mudanças, ainda que de pormenor, face às unidades produzidas inicialmente. A nível mecânico foi instalado um intercooler mais eficiente e, em termos de estéticos, as portas passaram a ser de metal em vez de alumínio, enquanto o 5 Turbo viu igualmente alargado o seu catálogo de cores.

Produção em massa só com Renault 5 Turbo 2

No Salão Automóvel de Paris de 1982, a Renault lançou o Renault 5 Turbo 2, que diferia principalmente da versão anterior em termos de design do interior. Mas foi, no ano seguinte, que o modelo passaria por mudanças mais radicais, abandonando o sofisticado habitáculo com os estilosos bancos assinados por Bertone, para ver integrado os acabamentos interiores do "irmão" R5 Alpine Turbo, que lhe davam um ar de maior cumplicidade com a família Renault.

Tecnicamente, o Renault 5 Turbo 2 herdava praticamente toda a mecânica do Renault 5 Turbo 1, permitindo-lhe manter o número de referência: R 8220. Contudo, na balança, acusava um peso superior de 30 kg, "compensada" por um preço de venda inferior (103.000 em vez de 115.000 francos – cerca de 40.000€, na altura). O seu sucesso continuou de vento em popa, e entre 1982 e 1986, foram produzidas 3.167 unidades do Renault 5 Turbo 2.

No final de 1983, ficou claro que o próximo Renault 5 Turbo teria um lote especial de 200 unidades ("8221"), com a capacidade volumétrica do motor aumentada, por forma a que pudesse ser homologado em competição na categoria de Grupo B e participar no Campeonato do Mundo de Ralis. E, também aqui, o modelo deixou a sua marca!

"Vestido" à civil ou com "traje" de competição, fez correr muita tinta, gastou muitos rolos de fotografias e garantiu horas de filmes de vídeos, ao mesmo tempo, que despertou o desejo e exortou a paixão automóvel. Definitivamente, não foi por acaso que o Renault 5 Turbo se tornou imortal!

Ficha Técnica Renault 5 Turbo (R 8220):

Motor: 4 cilindros em linha

Localização: longitudinal central

Cilindrada: 1397 cm3

Diâmetro x curso: 76 x 77 mm

Taxa de Compressão: 7: 1

Potência máxima: 160 cv a 6.000 rpm

Binário máximo: 214 Nm às 3.250 rpm

Distribuição: Árvore de cames lateral

Refrigeração: Líquida

Alimentação: Injeção eletrónica Bosch K-Jetronic.

Sobrealimentação: Turbo Garrett T3

Transmissão: Tração traseira, com caixa de 5 velocidades + M.A.

Embraiagem: bi-disco

Carroçaria: Monocoque de aço, 2 lugares

Suspensão: Triângulos sobrepostos à frente e atrás, barras de torção, barras anti-aproximação e amortecedores telescópicos

Travões: Discos ventilados à frente e atrás

Direção: De Cremalheira

Pneus: 190/55HR 340 à frente e 220/55 VR 365 atrás

Peso: 970 kg

Velocidade Máxima: 200 km/h

Aceleração 0-400 Metros: 15,15s

Aceleração 0-1000 Metros: 28,4s

Renault 5 Turbo: Nascido para os ralis!

O Renault 5 Turbo nasceu a "pensar" na competição e tornou-se num dos mais impressionantes e aclamados carros de ralis na década de 80. O seu "look" imponente era apenas a parte mais visível de um projeto que, ainda hoje, 40 anos depois do seu arranque, permanece na memória de todos os amantes dos ralis.

A história do mítico Renault 5 Turbo está diretamente ligada à pretensão da Renault em regressar aos ralis, após o histórico êxito obtido com os Alpine-Renault A110, na década de 70.

Com o Renault 5 Alpine, de Grupo 2, a ter algum sucesso, mas sem "músculo" para voos mais altos, a Renault aproveitou o facto de estar cada vez mais à vontade com a então inovadora tecnologia Turbo para se concentrar num carro cujo desempenho lhe permitisse dominar o "palco" dos ralis, disciplina perfeita como plataforma para promoção dos seus produtos.

É assim que nasce o Renault 5 Turbo, na sua versão de estrada, que não tarda a ser preparada e desenvolvida para os ralis. Mas, ao contrário do que acontecia por norma, o fantástico modelo da Renault não foi uma adaptação de um carro de série a um modelo de competição, mas antes um modelo que nasceu já com toda a base de competição, por forma a que as alterações na altura de conversão para carro de ralis fossem mínimas.

Daí não serem de estranhar as inúmeras experiências que a Renault Sport foi fazendo no modelo de competição, pelo menos em três protótipos diferentes, um dos quais terá chegado a ter montado um motor e carroçaria de um Lancia Stratos, para apurar e afinar as potencialidades e fiabilidade de tão importantes órgãos mecânicos, sob a maior descrição possível.

Pilotos como Guy Fréquelin, Jean Ragnotti e Alain Serpaggi não pouparam horas de desenvolvimento ao volante dos protótipos do Renault 5 Turbo, o último dos quais serviu para a estreia em competição (ainda antes do lançamento oficial do modelo de série), no Giro d'Itália de 1979, decidido a dar os primeiros sinais de competitividade. Contudo, a uma mediática estreia que revelava um carro que impressionava pelas suas formas, correspondeu uma

entrada em cena pouco auspiciosa, já que o piloto Guy Fréquelin se viu obrigado a desistir, devido a problemas de motor.

Para a temporada 1980-1981, o programa de ralis da Renault Sport era relativamente limitado e não muito ambicioso. Na verdade, os planos passaram por inscrever apenas um Renault 5 Turbo, com estatuto oficial, em vários campeonatos nacionais e internacionais.

E sensivelmente um ano após a estreia em Itália, o R5 Turbo apareceu inscrito em Grupo 4 no Tour de France Automobile de 1980 e menos de 15 dias depois no Tour de Course – Rallye de France. Ao volante estava agora Jean Ragnotti, navegado pelo amigo Jean Marc Andrié, mas a sorte não foi muito diferente, com a unidade vermelha e amarelo da equipa Renault ELF Calberson (a formação de Fréquelin no ano anterior), a somar mais duas desistências: uma devido a um princípio de incêndio e outra por causa de um furo, que fez adiar a primeira vitória.

Em todo o caso, as boas indicações no cronómetro, enquanto esteve em prova, ficaram confirmadas e o Renault 5 Turbo passou a merecer o respeito dos adversários, até porque, para todos os efeitos, Bruno Saby tinha ficado às portas do pódio, com um quarto lugar, no segundo Renault 5 Turbo da equipa, na prova que marcava a estreia do modelo no Campeonato do Mundo de Ralis.

Depois de conseguir finalmente um segundo lugar, mas numa prova do campeonato francês, no Rali Critérium des Cévennes, a Renault precisou de esperar pelo virar do ano para conseguir que o Renault 5 Turbo marcasse, finalmente, encontro com as vitórias.

Primeira vitória foi no Rali de Monte-Carlo

E que melhor palco para o fazer que o exigente Rali de Monte-Carlo? Foi na edição de 1981, que a equipa Ragnotti-Andrié premiou o esforço de todos os elementos da Renault Sport, desde o principal responsável, Patrick Landon, ao engenheiro François Bernard (fulcral no desenvolvimento do carro), sem esquecer toda a equipa de mecânicos e a formação dos irmãos Bozian, que, no terreno, deram o apoio ao R5 Turbo. É verdade que a vitória só foi possível depois da desistência do Audi Quattro de Hannu Mikkola, mas para chegar em primeiro é preciso, antes de tudo, terminar, e o R5 Turbo soube fazê-lo com toda a mestria.

Em 1981, a versão "Cévennes" do Renault 5 Turbo começou a tornar-se verdadeiramente popular, tornando-se a versão-cliente preparada para Grupo 4 e pronta quase a correr por um preço de 217.700 francos. Para as equipas ou pilotos que nele apostassem, havia a garantia de que o modelo concentrava (também) toda a experiência e "know-how" de desenvolvimento do mago Jean Ragnotti, responsável pela definição das especificações base.

Em 1983, o Grupo 4 deu lugar ao Grupo B, que, com um rápido desenvolvimento técnico, se tornaram os mais potentes carros de ralis jamais construídos no auge da sua era, mas também os mais perigosos. A arma da Renault começou por ser o Renault 5 Turbo "Tour de Course" (nome que evocava a vitória de Jean Ragnotti na Volta à Córsega de 1982), homologado em janeiro de 1983.

Com 240 cv disponíveis às 7.000 rotações, o modelo tinha potência suficiente para lidar com a concorrência, mas não motricidade! A transmissão somente às rodas traseiras, com pneus demasiado estreitos e a impossibilidade de ser equipado com pneumáticos mais largos (devido ao regulamento) eram um forte handicap e um travão na competitividade no modelo. Não obstante, esta segunda versão do Renault 5 Turbo "não deixou os seus créditos por mãos alheias" e conquistou múltiplos sucessos em diversos campeonatos nacionais, onde Portugal se incluiu, com a equipa Renault Gest Galp, consagrada com dois títulos.

Maxi Turbo foi expoente máximo

E foi nesta conjuntura de sucesso, mas com a clara certeza de que era possível evoluir que, em 1984, o Renault 5 Turbo (822) deu origem ao Renault 5 Turbo (8221), já a pensar numa versão ainda mais exclusiva – o mítico Renault 5 Maxi Turbo – que, surgiu em 1985, e do qual foram apenas produzidas 20 unidades de competição.

O seu design muito mais agressivo, com apêndices de maiores dimensões que lhe conferiam outra carga aerodinâmica, e um motor revisto com a cilindrada aumentada para 1.526 cm3, capaz de "disparar" 350 cv de potência, ofereciam ao Maxi Turbo capacidades dinâmicas acima de qualquer outro Renault 5 Turbo alguma vez fabricado.

Mais potência, mais binário e um enorme trabalho efetuado também na perda de peso, que permitiu que este bólide não ultrapassasse os 905 kg, foram fatores importantes, que ajudavam, não só nas suas impressionantes performances, como no equilíbrio dinâmico. Para isso também contribuíam um sistema de travagem potente e eficiente, direção mais direta e a montagem de novos amortecedores.

Estava construído o mais poderoso Renault 5 Turbo de sempre, mas também o mais fácil de conduzir, dada a redução do tempo de resposta do turbo, efetuada pelos técnicos da marca, que tornou, definitivamente, o automóvel muito mais "dócil", com a clara vantagem de ser também mais competitivo.

Bem-nascido e com um pedigree de excelência, o Renault 5 Maxi Turbo estreou-se em 1985 e conseguiu resultados de destaque, com o auge a acontecer na Volta à Córsega de 1985, onde Jean Ragnotti, acompanhado por Pierre Thimonier, deu a segunda das três vitórias ao Renault 5 Turbo no Campeonato do Mundo de Ralis, e a única do modelo Maxi Turbo no WRC.

Devido aos graves acidentes que ensombraram o Campeonato do Mundo de Ralis em 1986, o modelo teve, contudo, tal como todos os outros "Super-Grupo B", um desfecho prematuro, cedendo o seu lugar, na preparação da Renault Sport, ao menos espetacular, mas muito competitivo Renault 11 Turbo de Grupo A, em 1987. Ano esse em que a Renault pensava em estrear o Renault 5 Turbo Maxi Plus, uma versão de quatro rodas motrizes que, afinal, acabou por ficar na "gaveta"!

As grandes vitórias do Renault 5 Turbo

1981

WRC - 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)

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

Rali de Portugal (Moutinho-Fortes)

Volta a 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)

Três maneiras diferentes de ser... Renault 5 Turbo!

Com um passado glorioso nos ralis, a dinastia "Renault 5 Turbo" colecionou momentos especiais, mas nem todos se concentraram na mesma versão. "Cévennes", "Tour de Course" e "Maxi Turbo" escreveram páginas diferentes, mas igualmente importantes na história dos ralis. Como distinguir as três versões que celebrizaram o R5 Turbo? A resposta nas linhas que se seguem...

Renault 5 Turbo "Cévennes"

A primeira versão de competição do Renault 5 Turbo chamava-se "Cévennes", em memória ao segundo lugar conquistado no Rally Cévennes de 1980, pela dupla Jean Ragnotti-Jean Marc Andrié. Não foi a estreia do carro, mas sim o seu primeiro resultado de relevo, que permitiu à Renault Sport ter a certeza de dispor um carro competitivo para os clientes que nele apostassem.

Na prática, este foi o segundo R5 Turbo (uma vez que os primeiros, denominados apenas "Renault 5 Turbo", se baseavam ainda nos protótipos desenvolvidos pela Renault Sport), mas o primeiro a fazer história.

Tratando-se da primeira evolução-cliente de competição, o modelo inscrito em Grupo 4, podia ser vendido "chave na mão" pela fábrica de Dieppe ou poderia ser adquirido com a instalação de um kit de competição específico e desenvolvido de acordo com as necessidades do automóvel para os ralis, ao longo de 300 horas de trabalho.

Entre os seus trunfos, estava o motor turbo de 1397 cm3 (ou seja, 2 litros de cilindrada depois de feita conversão da taxa de 1.4 de sobrealimentação), capaz de debitar 185 cv (mais 25 cv que a versão de série) e 280 Nm de binário, transmitidos às rodas traseiras. Números muito respeitáveis... há 40 anos!

O "Cévennes" esteve no ativo entre 1980 e 1982 e, no seu palmarés desportivo, deixou registada a primeira vitória da Renault no Campeonato do Mundo de Ralis, mais precisamente no Rali de Monte Carlo de 1981, com Jean Ragnotti e Jean-Marc Andrié. Mas do seu palmarés, consta também o segundo triunfo do modelo na Volta à Córsega de 1982, novamente com a dupla Ragnotti/Andrié, mas aí já com uma versão mais evoluída do Renault 5 Turbo (ainda inscrita em Grupo 4), denominada "Cévennes 2".

A par destes momentos altos no WRC, nos seus três anos de atividade, o "Cévennes" conquistou também a glória em inúmeras provas de campeonatos nacionais, uma boa parte em França.

Principais características:

Data de lançamento: junho 1981

Número de unidades produzidas: 20 (competição-cliente)

Cores: carroçaria amarelo Renault e interiores pretos

Carroçaria: coque de asfalto reforçada em diversos pontos, em aço, alumínio e polipropileno, com portas em alumínio, capot e para-choques dianteiro e traseiro em poliéster, e tampa da mala em alumínio e polipropileno.

Motor: 1.397 cm3 (WRC x 1.4 = 1.956 cm3), sobrealimentado com Turbo Garret T3.
Pré-equipado com um kit de competição que incrementa a potência até aos 185 cv

Transmissão: Tração traseira. Caixa de 5 velocidades. Diferencial autoblocante.

Suspensão: Triângulos duplos com molas, amortecedores telescópicos a gás com barra estabilizadora

Travões: 4 discos ventilados com repartidor de travagem no interior

Rodas: Jantes de série equipadas com pneus TRX VR Michelin

Estrutura de segurança: Arco de Segurança com 10 pontos

Peso: 925 kg

Renault 5 Turbo "Tour de Corse"

Após a vitória na Volta à Córsega de 1982, a Renault Sport queria oferecer aos seus clientes a possibilidade de tirarem todo o partido das especificações dos carros oficiais, tal como já tinha acontecido com a versão "Cévennes". O Renault 5 Turbo "Tour de Corse" é materialização dessa vontade, passando também a responder às novas exigências da FISA (Federação Internacional do Desporto Automóvel) e da criação do então novo "Grupo B".

Mantendo a sua política de clientes, e tal como acontecia com o "Cévennes", a Renault Sport vendia o "Tour de Corse" em regime "chave na mão" ou através de um kit de adaptação das unidades de série. Na prática, das 20 unidades produzidas, apenas oito foram criadas de raiz, com 12 a serem conversões de unidades "Cévennes".

Numa fase posterior, o "Tour de Corse" também pôde servir de base para a conversão na versão "Maxi Turbo", conforme as especificações do automóvel da equipa oficial.

Antes disso, o modelo esteve no ativo entre 1983 e 1986 (foi o Renault 5 Turbo de competição com maior longevidade competitiva), conquistando a sua coroa de louros mais brilhante, na célebre, mas dramática vitória do Rali de Portugal de 1986, pelas mãos da equipa portuguesa Renault Galp e da dupla Joaquim Moutinho e Edgar Fortes.

Principais características:

Data de comercialização: janeiro 1983

Número de unidades produzidas: 20 (cliente-competição)

Cores: Carroçaria amarelo Renault

Carroçaria: Monocoque reforçada com arco de segurança

Motor: 1.397 cm3 (WRC x 1.4 = 1.956 cm3) sobrealimentado por Turbo Garrett T3. Potência de 240 a 300 CV (dependendo do kit)

Transmissão: Tração traseira. Caixa de 5 velocidades e diferencial autoblocante

Suspensão (dianteira): Triângulos duplos. Barras de torsão longitudinais ligadas ao triângulo inferior. Amortecedores telescópicos a gás. Barra estabilizadora

Suspensão (traseira): Triângulos duplos com molas. Amortecedores telescópicos a gás. Barra estabilizadora

Travões: 4 Discos ventilados (de 260, 277 ou 304 mm à frente e atrás) com repartidor de travagem no interior

Rodas: Jantes "Minilite" equipadas com pneus TRX Michelin

Estrutura de Segurança: Arco de segurança com 16 pontos

Peso: 930 kg

Renault 5 MAXI TURBO

Homologado pela FISA em dezembro de 1984, o Renault 5 Maxi Turbo assumiu-se, em 1985 e 1986, como a resposta da Renault à escalada de evolução dos veículos de Grupo B no Campeonato do Mundo de Ralis.

Na verdade, o salto face ao "Tour de Corse" foi enorme, tendo a Renault Sport colocado todos os esforços no fabrico daquele que se tornaria o mais potente e eficiente carro de duas rodas motrizes da geração dos "Super Grupo B".

Desenvolvido a partir do seu antecessor, o "Maxi" concentrava grande parte da sua evolução no motor, que viu a sua cilindrada aumentada para 1.527 cm3 (correspondente, na prática, a 2.138 cm3) e atingir níveis de potência nunca antes alcançados pelo modelo, e que se cifravam então nos 350 cv para apenas 905 kg de peso! Mas tão importante quanto a subida de potência, era a forma como ela passou a ser entregue, sendo muito mais reduzido o tempo de resposta do turbo, com claras vantagens na facilidade de condução.

A otimização da suspensão e das vias dianteiras e traseiras, que foram alargadas, permitiram pneus mais largos e superior motricidade, algo para o qual as evoluções no capítulo aerodinâmico também tiveram um papel decisivo. Esta área foi especialmente bem explorada, merecendo toda a atenção dos engenheiros da Renault Sport, que aplicaram ao Renault 5

Maxi Turbo generosos apêndices aerodinâmicos à frente e atrás, trabalhados em túnel de vento, conferindo-lhe um "look" tão espetacular como eficiente a "colar" o automóvel ao chão.

Contudo, apesar de se mostrar muito competitivo nos ralis de asfalto, a falta de quatro rodas motrizes, penalizava sobremaneira a competitividade do "Maxi", sobretudo, em traçados mais sinuosos. E numa altura em que as viaturas de tração integral se tornavam a referência e eram praticamente imbatíveis, nem isso impediu que a versão "state-of-art" do Renault 5 Turbo se demarcasse nalgumas provas, chegando mesmo a vencer a Volta à Córsega de 1985, quando Jean Ragnotti e Pierre Thimonier, com o Renault 5 Maxi Turbo da equipa oficial "Renault Elf Phillips", levaram de vencidas as estruturas oficiais da Lancia, Audi e Peugeot.

Fora do WRC, o palmarés do Maxi Turbo também é impressionante com com pilotos de renome como o próprio Ragnotti, Carlos Sainz e François Chatriot a somarem, juntos, 14 triunfos, na versão que, para todos os efeitos, marcou a apoteose do Renault 5 Turbo, verdadeiro ícone dos ralis.

Principais características:

Data de comercialização: 1985 (homologado dezembro 1984)

Número de unidades produzidas: 20

Cores: Carroçaria branco nacrado

Carroçaria: Monocoque em aço com tejadilho em alumínio, reforçada com arco de segurança. Desenvolvida em túnel de vento.

Motor: Com 4 cilindros, 1 527 cm3 (WRC x 1.4 = 2.138 cm3) sobrealimentado por Turbo Garrett T31. Potência de 350 CV e 421 Nm de binário

Transmissão: Tração traseira. Caixa de 5 velocidades e diferencial autoblocante

Suspensão (dianteira): Triângulos duplos. Barras de torsão longitudinais ligadas ao triângulo inferior. Amortecedores telescópicos a gás. Barra estabilizadora

Suspensão (traseira): Triângulos duplos com molas. Amortecedores telescópicos a gás. Barra estabilizadora

Travões: 4 Discos ventilados (de 277/300 mm à frente e 260 mm atrás) com repartidor de travagem no interior

Rodas: Jantes monobloco "Speedline" em magnésio equipadas com pneus Michelin TB20

Estrutura de Segurança: Arco de segurança em alumínio com 16 pontos

Peso: 905 kg

Os heróis do volante

Para além de Jean Ragnotti, como piloto oficial, muitos outros nomes consagrados dos ralis, aproveitaram as potencialidades do Renault 5 Turbo (nas suas três versões) para aprumarem as suas qualidades de pilotos. Entre eles, destaque para nomes que são hoje incontornáveis na história do WRC e no panorama dos ralis internacionais como Carlos Sainz (11 vitórias), Bruno Saby (7 vitórias), Jean-Luc Thérier (5 vitórias), Didier Auriol (5 pódios) e Guy Fréquelin (que nunca venceu com o R5 Turbo, mas fez a sua estreia nos ralis).

Com menos palmarés, mas nem por isso sem darem o seu contributo para a elevação do Renault 5 Turbo, pilotos como Alain Serpaggi (o que mais quilómetros de desenvolvimento fez no R5 Turbo), François Chatriot, Joaquim Moutinho, Dany Snobeck ou "Leonidas" tiveram também, definitivamente, as suas carreiras marcadas pelo "irreverente", e hoje nostálgico, modelo da Renault.

Renault 5 Turbo também brilhou nas pistas!

Na história do Renault 5 Turbo, os ralis ocupam um lugar especial. Mas o seu carisma era demasiado pequeno para que ele brilhasse apenas nas provas de estrada e, por isso, o desportivo da Renault também fez furor nas pistas.

Não há dúvida que o ADN do Renault 5 Turbo tem um peso notável nos ralis. Contudo, a presença nos circuitos foi, a dada altura, também um importante motivo para explicar o aumento da sua popularidade.

E a "Taça Europeia Renault 5 Turbo" ("Coupe d'Europe", no seu nome original) foi um dos elementos-chave para que o modelo da Renault construísse, nas provas de Velocidade, um palmarés blindado à indiferença e monotonia.

Durante quatro anos, a fórmula criada e desenvolvida pelo Departamento de Promoção da Renault, assumiu contornos de grande espetacularidade e competitividade, com o Renault 5 Turbo a revelar-se como autêntica estrela nalguns dos mais famosos circuitos mundiais.

O facto de se ter tornado no primeiro troféu monomarca disputado com um modelo turbo muito contribuiu para o imediato sucesso da competição, a que também não foi indiferente o facto da maior parte das provas se disputar durante os fins-de-semana dos Grande Prémios de F1 e nas 24 Horas de Le Mans.

Para dar corpo à competição, o modelo utilizado foi o Renault 5 Turbo praticamente de série (R8220), ao qual foram, contudo, adaptados os indispensáveis órgãos de segurança (arco de segurança, "bacquet", cintos reforçados, extintor e corta-corrente). Durante quatro anos, a

essência do regulamento técnico da "Coupe d'Europe" manteve-se praticamente inalterada (exceção feita à montagem de um sistema de bloqueio de alteração da pressão do turbo instalado por precaução contra possíveis fraudes), sendo, apenas substituída a versão "Turbo 1" pela "Turbo 2", nos dois últimos anos da competição.

Na verdade, as capacidades dinâmicas do endiabrado R5 Turbo eram tantas, que, mesmo sem alterações mecânicas radicais face ao modelo de série, as corridas tornavam-se deveras emotivas, muito por culpa também de um leque de pilotos consagrados que emprestavam a cada corrida doses massivas de adrenalina.

Se nomes como Wolfgang Schütz ou Joel Gouhier, os dois primeiros vencedores da competição, em 1981 e 1982 (respetivamente) poderão não primar pela popularidade, o mesmo não se poderá dizer do ex-piloto de F1, Jan Lammers, que venceu as duas últimas edições (1983 e 1984). A todos eles e a muitos outros, juntou-se um nome incontornável na história desportiva da Renault: Jean Ragnotti! Mesmo sem ter ganho nenhuma edição (foi segundo na primeira e terceiro na segunda), o ainda hoje embaixador da Renault "coloriu" como poucos as provas da "Coupe d'Europe", que para sempre ficaram na memória de que as viveu ou a elas assistiu.

Classificação (1981-1984)

1981

1º Schütz

2º Ragnotti

3ºGouhier

1982

1º Gouhier

2º Sigala

3º Ragnotti

1983

1º Lammers

2º Gouhier

3º Snobeck

1984

1º Lammers

2º Bleekemolen

3º Gouhier

Renault 5 Turbo "Superprodução": máquina avassaladora

Mas o sucesso do Renault 5 Turbo nas pistas, não se resumiu às competições monomarcas. Entre 1985 e 1987, a Renault Sport também colocou nos circuitos o Renault 5 Turbo "Superprodução", máquina verdadeiramente infernal e que obteve assinalável sucesso, sobretudo, no seu último ano ativo.

Visto como o Renault Maxi Turbo das pistas, o modelo que a Renault Sport escolheu para apostar no competitivo campeonato francês de Superprodução (campeonato de regulamento técnico muito liberal e pensado para trazer para as pistas muito espetáculo), estreou-se em 1985, sob o olhar atento de Patrick Landon, responsável pelo projeto e diretor da Renault Sport, com o piloto francês Jean-Louis Bousquet.

Com uma silhueta impressionante, animada por um motor Turbo de 1419 cm3, capaz de debitar uns não menos espantosos 370 cv de potência, que tinham de lidar com apenas 1060 kg de peso total, o modelo foi evoluindo ao longos dos três anos que militou nas pistas francesas. Esse trajeto ascendente permitiu que Bousquet assegurasse duas vitórias e terminasse em quarto lugar o campeonato de 1986, enquanto a Renault se sagrava vice-campeã de "Marcas", com a ajuda de Jean Ragnotti.

Em 1987, a Renault Sport preparou três carros, para Bousquet, Ragnotti e Eric Comas, melhorando, entre muitas outras coisas, o motor e a estabilidade do Renault 5 Turbo, tornando-o ainda mais competitivo. E o resultado dificilmente poderia ser mais positivo, com a conquista de seis vitórias em 12 jornadas, o que permitiu a Comas sagrar-se Campeão de Pilotos e transformar em glória o esforço de toda equipa da Renault.

No total, foram produzidas apenas seis unidades do modelo especialmente concebido para esta competição, o que garante ao Renault 5 Turbo "Superprodução", para além do mais, um estatuto muito especial em termos de exclusividade.

Renault 5 Turbo: o "amarelinho da Renault" que fez sucesso em Portugal!

Entre 1984 e 1986, o Renault 5 Turbo foi também um dos maiores protagonistas do do automobilismo português, pela mão da saudosa equipa "Renault Galp", criada pela Renault Portuguesa e alimentada pelos sucessos conquistados pela dupla Joaquim Moutinho/Edgar Fortes. Se dúvidas houvesse quanto ao potencial do diabólico R5 Turbo "Tour de Corse", a conquista de dois títulos absolutos e 16 vitórias do "amarelinho da Renault" (como popular e carinhosamente era conhecido), durante as três épocas que militou no Campeonato Nacional de Ralis, elas ficaram dissipadas...

40 anos em Portugal. 40 anos no mundo. Há 40 anos, a Renault chegou a Portugal e rapidamente marcou encontro com o sucesso. Há 40 anos, nasceu o Renault 5 Turbo, desportivo de referência, que, de imediato, apontou para o êxito. Uma coincidência numérica casual, mas que a história se havia de encarregar de fortalecer, quatro anos depois. Por outras palavras, em 1984, a Renault Portuguesa apostou forte no automobilismo nacional e partiu à conquista do Campeonato Nacional de Ralis... com um Renault 5 Turbo!

Equipa bem-nascida

A história da equipa "Renault Galp", como uma das que mais fortemente marcou o panorama do desporto automóvel português, iniciou-se em 1983. Por essa altura, a Renault Portuguesa ocupava já posição de líder de vendas no mercado automóvel português, mas pretendia robustecer e consolidar essa posição e o desporto automóvel apresentava-se com um veículo promocional ideal para o fazer.

Se, a nível internacional, a Renault estava, nessa altura, particularmente empenhada na F1, também não tinha descurado o seu ADN de ralis. O Renault 5 Turbo apresentava-se como uma verdadeira solução competitiva para as filiais ou equipas privadas que quisessem apontar para a glória no seio dos ralis.

No fundo, era como "juntar o útil ao agradável", num projeto que teria, para além da base sólida de trabalho materializada no Renault 5 Turbo, também todas as condições financeiras, logísticas e materiais para vingar, ao mesmo tempo que se destacava por marcar a aposta de uma marca oficial ao popular fenómeno dos ralis, que se vivia em Portugal.

Depois do "sinal verde" de aprovação do projeto dado por Louis Brun, então

Administrador-Delegado da Renault Portuguesa, a criação de um Departamento de Competição, sedeado na zona industrial de Cabo Ruivo, nas imediações do rebuliço citadino de Lisboa, constituiu o primeiro passo na génese da equipa que havia de marcar os ralis em Portugal.

Um passo decisivo para preparar o sucesso, mas que só poderia funcionar em pleno com a articulação perfeita de outros vetores. Um deles foi a constituição de uma equipa profissional, dedicada 100% ao projeto, onde Joaquim Moutinho, piloto reconhecidamente rápido com 11 anos de experiência e diversos títulos no currículo, se afirmava como peça fundamental no "xadrez". Mas longe de ser a única.

Ao seu lado e dentro do Renault 5 Turbo, o navegador Edgar Fortes, era também uma garantia de competência e profissionalismo, do mesmo modo que o organigrama da equipa retratava a experiência de todos os elementos: Ana Margarida Maia Loureiro, assumia funções de coordenação e gestão desportiva; Moisés Martins ficava como principal responsável técnico, enquanto uma equipa de mecânicos constituída por António Fernandes, Manuel Santos e Carlos Santos e João Vasconcelos (eletricista) constituíam o núcleo duro da formação, ao mesmo tempo que os serviços administrativos tinham em Maria da Conceição Nunes Ferreira e Carla Filipe os seus elementos referenciais.

1984: Estreia auspiciosa e final inglório

Definidos os meios humanos que dariam o corpo à estrutura, o Departamento de Competição tratou de assegurar os meios técnicos que suportariam o projeto. Mas, nesse campo, não foi necessário partir de uma "folha em branco"...

Bastou aproveitar e ampliar os meios da equipa semi-oficial Recar (um concessionário Renault hoje já extinto), que entre 1982 e 1983, colocou os dois primeiros Renault 5 Turbo a correrem em ralis em Portugal (com a dupla Manuel Gomes Pereira/José Nobre e também Joaquim Moutinho/Pina de Morais), antes de diversos problemas obrigarem à interrupção do projeto.

Com um Renault 5 Turbo "Tour de Corse" pronto para entrar em ação, um outro Renault 5 Turbo "Cévennes" operacional como carro de treinos, e o apoio da Renault Sport garantido em matéria de acesso privilegiado a informação sobre o modelo, a evoluções técnicas e ainda

cedência de técnicos para os momentos mais importantes, a equipa "Renault Galp" estava finalmente oleada e tinha tudo para iniciar a aventura no "Nacional de Ralis" pela porta grande...

E se assim era legítimo pensar, a prática confirmou a teoria, quando, Joaquim Moutinho e Edgar Fortes entraram com o "pé direito" no Campeonato Nacional de Ralis de 1984, vencendo o Rali Sopete/Póvoa de Varzim e o Rali das Camélias e se assumiram como a nova referência nesta competição.

A desistência na prova seguinte e mais importante do ano, o Rali de Portugal, não abrandou o ânimo e empenho da equipa em somar vitórias, às quais regressou na prova seguinte, o Rali da Figueira da Foz. Contudo, problemas de motor, elétricos e de transmissão fizeram com que o Renault 5 Turbo da equipa oficial Renault, até perto do final do campeonato, alternasse entre as desistências (Volta Galp a Portugal, Rali Vinho Madeira, Rali de Castelo Branco e Rali Lois Algarve) e os triunfos (Rali Internacional Rota do Sol, Rali S. Miguel Açores e Rali Alto Tâmega).

Mas, a verdade é que quando, apesar de tudo, tinha todas as condições para fechar com chave de ouro a sua primeira época, selando-a com um título, a equipa "Renault Galp" foi alvo de sabotagem na última prova do ano (Rali Lois Algarve), deixando todas as suas aspirações no título no ano da estreia cravadas numa barra de ferro colocada propositadamente por alguém no meio da estrada, que, quis o destino, furasse os pneus do R5 Turbo, obrigando-o a desistir e a abdicar de um cetro que parecia certo.

1985: Primeiro título com sabor a "vingança"

Depois dos momentos de glória, mas também de desilusão no ano de estreia, a equipa "Renault Galp" apareceu com aspirações renovadas em 1985.

Apesar de tudo, as mudanças na formação foram cirúrgicas e o percurso nos quatro primeiros ralis do Campeonato Nacional de Ralis foi em tudo semelhante ao do ano anterior: três vitórias e uma desistência (novamente no Rali de Portugal).

Mas, daí para a frente e nas restantes provas do campeonato, a formação do "amarelinho da Renault" mostrou que o Renault 5 Turbo "Tour de Corse" podia agora ostentar outro índice de fiabilidade, concluindo todos os sete ralis seguintes, quatro vezes das quais no lugar mais alto do pódio.

Com seis triunfos (quatro em ralis de asfalto e dois em ralis de terra) em 10 provas, ficou, definitivamente, carimbado o passaporte para o primeiro título da equipa, vingando o sabor agreste do campeonato do ano anterior e ficando a certeza que a equipa estava bem "lubrificada" e preparada para enfrentar qualquer desafio.

1986: Bi-campeonato e última vitória do Renault 5 Turbo no WRC

O último ano da equipa "Renault Galp" e do Renault 5 Turbo ao seu serviço voltou a ter como arena o Campeonato Nacional de Ralis. Numa altura, em que a Renault já tinha uma nova arma, o Maxi Turbo, naturalmente mais evoluído que a versão "Tour de Corse", a equipa portuguesa manteve-se fiel à versão tradicional. E... não se deu mal!

A renovação na aposta do R5 Turbo "Tour de Corse" permitiu controlar um dispendioso investimento, e mesmo sem a adoção das suspensões do "Maxi" pedidas por Joaquim Moutinho, o título voltou a sorrir à equipa.

Contra um bem mais competitivo "Super Grupo B" da concorrência, o endiabrado carro nascido na Renault Sport conseguiu deixar registadas mais quatro vitórias e dois segundos lugares, num campeonato com nove ralis, à custa de um equilíbrio praticamente perfeito entre fiabilidade e competitividade, bem alicerçado na acumulada experiência da equipa e na rapidez e talento do piloto e navegador.

Para a história ficou também o triunfo "agridoce" no dramático Rali de Portugal, onde todas as principais equipas oficiais do Campeonato do Mundo de Ralis optaram pelo abandono em bloco após a tragédia de Sintra, e onde a equipa portuguesa "Renault Galp", com Joaquim Moutinho e Edgar Fortes, fez história, ao dar a quarta e última vitória no "Mundial de Ralis" ao Renault 5 Turbo!

O "segredo" do sucesso

Não há fórmulas mágicas para o sucesso, para além da junção de fatores como a dedicação, empenho, trabalho árduo e profissionalismo. Se a tudo isto juntarmos talento, estão criadas as bases para o êxito de qualquer projeto. E foi precisamente na junção de todos estes fatores que assentou o sucesso da equipa "Renault Galp", onde uma eficiente organização interna permitiu alcançar resultados extremamente positivos (dois títulos e 16 vitórias no "Nacional" de Ralis) e deixar uma marca vigorosa e inesquecível no automobilismo português.

Na prática e em termos operacionais, o Departamento de Competição onde "nasceu" e foi "criado" o Renault 5 Turbo da equipa "Renault Galp" dependia da Direção de Comunicação e Relações Exteriores da Renault Portuguesa, canal privilegiado para otimizar a ligação e coordenação com a Renault Sport.

Desde cedo, ficou decidido que os motores utilizados, que na sua máxima evolução chegaram aos 300 cv, seriam revistos em França, pelos técnicos da Bozian, ao fim de cada 800 km de utilização, para prevenir eventuais problemas.

E essa terá sido, porventura, uma das decisões que mais contribuíram para o sucesso, libertando a equipa para se dedicar à preparação do carro e otimização das afinações técnicas, que, não raras vezes, chegaram mesmo a ser aproveitadas pela Renault Sport, com o Renault 5 Turbo português a servir de laboratório à "casa-mãe".

Por tudo isto, é fácil perceber que o sucesso da equipa "Renault Galp" e do Renault 5 Turbo tripulado pela dupla Joaquim Moutinho/Edgar Fortes não podia ser mesmo obra do acaso, e de explicar também porque, 34 anos depois do final do projeto, a equipa está ainda tão viva na memória de todos os fãs dos ralis.

Vitórias Renault 5 Turbo em Portugal

1984

Rali Sopete-Póvoa de Varzim (Moutinho-Fortes)

Rali das Camélias (Moutinho-Fortes)

Rali da Figueira da Foz (Moutinho-Fortes)

Rali Internacional Rota do Sol (Moutinho-Fortes)

Rali S. Miguel/Açores

Rali Alto Tâmega

1985

Rali Sopete-Póvoa de Varzim (Moutinho-Fortes)

Rali das Camélias (Moutinho-Fortes)

Rali Internacional Serra do Marão (Moutinho-Fortes)

Rali Internacional Rota do Sol (Moutinho-Fortes)

Rali S. Miguel/Açores (Moutinho-Fortes)

Rali Alto Tâmega (Moutinho-Fortes)

1986

Rali Internacional Sopete/Póvoa de Varzim (Moutinho-Fortes)

Rali de Portugal – Vinho do Porto (Moutinho-Fortes)

Rali do Porto (Moutinho-Fortes)

Volta Galp a Portugal (Moutinho-Fortes)