

## RENAULT 5 TURBO

### FRUTO DA PAIXÃO



Estamos na década de 70, a Renault lançou o seu R5 um enorme sucesso e na forja prepara uma versão desportiva elaborada pela Alpine. No entanto, duas pessoas da “Régie” imaginam uma versão dedicada para a competição, com base no R5, muito mais radical. A ideia segue o seu caminho e por sua vez atrai a atenção dos responsáveis da marca. Assim, o projecto inicia e começa a criação do Renault 5 Turbo.

### GOLPE DE GÉNIO



John Terramorsi e Henry Lherm são os mentores do projecto R5 Turbo. Para levarem a cabo os seus intentos, convencem os responsáveis da marca que querem desenvolver um protótipo para competição e que este poderá ser adaptados à comercialização numa produção reduzida. Na sua primeira apresentação este trazia desde logo os traços daquilo que seria o resultado final para o modelo, motor turbo em posição central, jantes grandes e uma carroçaria espectacular. Todo um programa para fins pacíficos Renault 5. Após a morte prematura de Jean Terramorsi, o projecto é finalmente entregue nas mãos da Renault Sport, então dirigido por Gerard Larousse, que por sua vez coloca os seus melhores engenheiros nesta “empreitada” sendo Bernard Dudot um dos seus “progenitores”, este engenheiro foi anos mais tarde o “pai” do motor V10 que se consagrou seis vezes campeão do mundo em F1. Com falta de meios e orçamento suficientes, esta equipa trabalha principalmente pela

paixão, não contabilizando por exemplo, as horas extraordinárias, felizmente que assim o fizeram, caso contrário o R5 Turbo talvez nunca existisse! As especificações previam rectificações e afinações nunca antes utilizadas, trazendo ao protótipo um comportamento na estrada eficaz e uma potência bastante importante. A estratégia inicial foi invertida à medida que o projecto tomava forma. Na verdade, a equipa estava a desenvolver um desportivo de estrada que podia com baixos custos torna-se numa “besta” competitiva na realidade. Larousse calculara, para a época, um preço de venda inferior a 100 mil francos franceses, tornava um sonho acessível para os muitos fãs de carros desportivos!

### MOTOR TURBO COMPRIMIDO.



Na escolha do motor, foi rapidamente compreendido que tinha de ser uma decisão rápida por falta de meios financeiros, permitindo assim que a equipa ganhasse tempo considerável. Assim, o R5 Turbo terá como base o motor de 1400 cm<sup>3</sup> Cleon já montado no R5 Alpine e com a ajuda do turbo viria a desenvolver entre 150 a 160 hp DIN. O uso deste bloco de motor com baixa cilindrada e um turbo compressor de grandes dimensões permitia manter o peso sobre a tonelada. Nestas circunstâncias, o primeiro protótipo do modelo tinha obrigatoriamente que ser apresentado na Primavera de 1978. De imediato uma pequena equipa começa a trabalhar nas oficinas da Alpine em Dieppe. O projecto ganha cada vez mais adeptos e após a apresentação do primeiro modelo produzido pela Bertone e do

segundo pela Heuliez, os responsáveis da marca vêem neste modelo as mudanças necessárias que reforçar o poder da imagem do R5 no mercado, sendo particularmente importante o valor acrescido que trouxe a tecnologia turbo. Neste contexto, o bloco de ferro fundido 1400cm<sup>3</sup> de 93ch aplicado no Renault 5 Alpine vê aumentada a sua potência em 70% através da adopção do turbo compressor. Na verdade, era imperativo para a sua consolidação e começar pelos seus pontos fracos: colaça e juntas reforçadas, válvulas com guias de bronze, arvore de cames,

berbequim, bomba de óleo e substituição do carburador de dois corpos por uma injeção mecânica Bosch K-Jetronic. A ignição é electrónica a taxa de compressão é reduzida para 7:1. Por último, o turbo escolhido para fornecer o ar necessário é um Garrett T3, ajudado por um modificador ar/ar. Como o tempo escasseava, a ideia do chassis tubular foi finalmente abandonada e por razões de rentabilidade uma série de outras opções técnicas também foram postas de lado, mas isso não preocupava o pequeno grupo de apaixonados engenheiros e os líderes do projecto, o mais importante era chegar ao fim.

#### UM BRINQUEDO EXTRA



No desenvolvimento do R5 Turbo, o chassis de base fortemente reforçado, deu origem a numerosas soluções técnicas consideradas vanguardistas para a altura. Com o intuito de não penalizar o peso, os guarda-lamas frontais e o capot foram feitos em poliéster, o tejadilho, as portas e tampa da mala em alumínio, ressaltando que estes materiais eram raramente usados na época por serem mais caros e difíceis de trabalhar em relação ao aço. A localização do motor na traseira não foi tarefa fácil, houve necessidade de adaptar reforços, múltiplas soldas e colagens de chapas de todos os tipos. A esta altura do projecto, o protótipo ainda tinha um aspecto tradicional que o afastava dos requisitos para produção em serie, mas, não havia tempo para muitas modificações. Por isso tiveram de aproveitar ao máximo as peças existente e grande parte viriam de outros Renault. Primeiro problema,

suspensão, resolvido com peças que eventualmente herdou do Alpine A310 Grupo 4. Do Renault 30 TX herda a caixa 5 velocidades. Os discos de travões às quatro rodas ventilados de grande diâmetro do R17 para a frente e traseira do A310 V6. O exame final perante os responsáveis da marca corre como o planeado, apesar da aparência do ainda protótipo ser artesanal o R5 Turbo atinge mais de 200 km/h no pico e aos 1000m em menos de 28 ". O acordo é dado e a aventura pode continuar.

#### PRIMEIROS PASSOS EM COMPETIÇÃO



O R5 Turbo ainda tinha que convencer no campo desportivo. Assim, ele aparece pela primeira vez no "Giro d'Italia" em 1979, a equipa é liderada por Guy Fréquelin. O R5 em questão punha no asfalto 260ch às 7000rpm com um peso de 900 kg. Isso significava que o animal estava predisposto a um desempenho com performances fora do comum. Na verdade, na primeira volta do prólogo os 1000m são cronometrados em menos de 25 ", o 5 Turbo compete directamente com os Lancia Stratos e os Porsche 935! Tomado de assalto pela multidão o Renault 5 Turbo começa a dar que falar logo na sua primeira aparição, tanto que, a primeira especial foi cancelada por causa do tumulto causado pelo protótipo da Renault Sport, no mínimo original! Na segunda

especial, Frequelin, consegue o terceiro tempo mais rápido logo atrás dos Stratos e dos 935 com 500ch! Isto é aparentemente o reconhecimento dos grandes campeões, Fréquelin, recomeça no Scratch do Giro, alcança o Porsche e ultrapassa-o ao fim de 10 km. Jean Andrie Marc seu co-piloto, não estava em si, pois as curvas apareciam tão rápidas que ele tinha de ler as suas notas rapidamente para se antecipar ao máximo. Posteriormente, o motor começa a apresentar sinais de fraqueza e uma cunha é usada na cambota. Mas, mais do que qualquer coisa é o caminho exemplar do R5 turbo, o que augurava à partida uma grande carreira desportiva. Com uma excelente distribuição de peso, o Turbo estava em conformidade com as exigências do condutor. Mesmo se a resposta do turbo estava presente antes das 4000 rpm, o 5 Turbo combinava, com o comportamento em estrada, a tracção, direcção precisa e maneabilidade, travagem e poder. Essas eram as qualidades que faltavam do R5 Alpine do Grupo 2. Fréquelin, então questionado, disse e com razão que a tecnologia turbo teria pela frente um bom futuro em provas de rally, ao contrário dos motores atmosféricos que viam limitados o seu potencial de desenvolvimento.

#### DO SONHO À REALIDADE



Só em Julho de 1978, que o público em geral descobre, surpreso, a versão civil do R5 Turbo. Duas versões são propostas com o look dos anos setenta, vermelho e azul com interior a condizer. O interior provoca realmente grandes sensações estando a altura do sentimento bestial e massivo. As suas formas e cores surpreenderem, como a presença do motor por trás dos bancos, central bem ao estilo dos grandes e potentes GT's. Este carro nada tem a ver com os 5 GTL, considerado na altura carro de "Madame. Para o painel de bordo o R5 Turbo recupera um estudo de estilo concebido e proposto para o R5 Alpine, mas que não foi comercialmente viável. O interior também abandonado no Turbo 2 para que o R5 de "grande serie". O Turbo é lindo, impressionante e o coração dos amantes dos desportivos é conquistado de imediato, cativando pelas suas curvas generosas e sensuais. No entanto, é produzido a uma

cadência de 5 carros por dia no seu início, tendo os clientes de serem pacientes aquando da encomenda. Ao nível dos preços, os cálculos iniciais não podem ser cumpridos. O Turbo é vendido em torno dos 150 mil francos franceses, um preço alto e em pouco tempo torna-se nuns dos automóveis desportivos de colecção para a maioria dos franceses. O Turbo2 será vendido mais barato a isso se deve o abandono de peças caras, como portas de alumínio. Devemos reconhecer que apesar dos anos, o R5 Turbo mantém um apelo sexual muito forte.

#### ARTESANATO vs ARTE



Do lado publicitário o objectivo é atingido e sua popularidade beneficia seriamente a imagem da Renault, muito para além da França. O R5 Turbo é um símbolo, um mito, uma lenda em todo o mundo através de seus sucessos desportivos e da sua relativa raridade e o pelo seu aspecto tradicional, pois temos de reconhecer que o Turbo ficou descuidado em termos de acabamento e qualidade de fabricação, lembrando a dura realidade que era um Renault daquela época. No entanto, tudo era mais resistente do que essas considerações mundanas do homem moderno. O R5 Turbo não foi concebido como um GT, mas como um desportivo, um verdadeiro. Então, bastava tirar a cobertura da tampa do motor para ver que o design cuidado era inexistente. Mesmo levantando o capot, onde os tubos do arrefecimento do motor e dos travões saltavam á vista

sem qualquer refinamento.

#### HYPER ESPACIAL

Em plena época do sucesso Star Wars, o Turbo também garante grandes emoções. De facto, na estrada o 5 Turbo não é a fingir. Vendido de base com 160hp para 970 kg, permite-se a um desempenho digno da época: 1000m em 27 "8, de 0 a 100 km / h em 6, 4", 220 km / h no pico. Era como um pontapé no traseiro, demoníaco durante a aceleração. Oferecendo uns 185hp numa evolução posterior, em seguida, diversos kits desportivos faziam com que o 1400cm<sup>3</sup> não parasse de assobiar às orelhas com a sua potência pouco domesticável.

#### SENSAÇÕES PURAS



O mesmo se pode dizer quanto à condução. O R5 Turbo mete de lado qualquer requinte. Uma vez que damos à chave o pequeno 1400cm<sup>3</sup> deve tranquilamente iniciar a sua marcha e dispor de tempo suficiente para atingir a temperatura ideal. Nessa altura, nada ou muito pouco o distingue do bom e velho motor Cleon que equipava R5 Alpine. Só quando pressionado com mais firmeza no pedal direito, somos catapultados para a "Guerra das estrelas", atenção, vamos para o hiper-espaco. Colados ao assento, tem-se outras preocupações do que tentar ler o que é indicado pelos manómetros

do painel de bordo, temos a nitida sensação que os ponteiros parecem flutuar com uma incerteza cruel. E pensar

que nessa altura dizia-se ter reduzido o tempo máximo na resposta do turbo. Aliás, depois de o conduzir, desaconselha-se a experimentar um motor turbo actual pois corre-se o risco de morrer de dor e tédio. Isto significa que a bestialidade desta máquina é não tem par a não ser pela sua falta de souplesse. Abaixo das 4.000 rpm, o R5 Turbo é bastante suave, mas quando a potência aumenta torna-se num pecado. Para a cidade é verdadeiro um inferno, no entanto, na estrada é fenomenal. A gama de utilização optimiza nos 1.4L, na prática, entre 4000 e 6500 rpm, por outras palavras é um motor desportivo. A caixa não é perfeitamente escalonada e as passagens são perceptíveis. Na estrada é totalmente eficaz. No entanto cuidado redobrado nas acelerações em curva pois podemos acabar por fazer parte da paisagem e pôr os cavalos a comer erva. Os limites são difíceis de alcançar, mas é melhor não brincar muito porque as reacções deste "animal" são brutais. Em qualquer caso, conduzir este desportivo continua a ser uma referência, uma vez que nos impulsiona para um mundo excitante, misturando nostalgia, colecção, competição e emoção.

## COMPRAR UM RENAULT 5 TURBO

Já são poucos os R5 Turbo que ainda circulam hoje. Já de si foram poucos fabricados e muitos exemplares acabaram a sua vida na competição. E é aí que reside o problema. Mesmo que os preços continuem a variar entre os modelos disponíveis os que existem para restauro podem ficar muitos dispendiosos. As versões do Turbo 2 são menos exóticos e foram vendidos mais exemplares, pois foi vendido mais barato daí que se encontrem estes a +preços mais convidativos. No entanto só se pode comprar um Turbo em bom estado de colecção, pelo preço de um de topo de gama da marca. Finalmente, mais raros são os modelos das versões de edição limitada como o "Cevennes" e "Tour de Corse", são quase impossíveis de encontrar hoje em dia. A manutenção, mesmo utilizando peças originais Renault é muito cara e pode tornar-se a preços proibitivos se pusermos as mãos na massa. A reabilitação do chassis em fibra de vidro e alumínio é muito caro e só poucos especialistas reconhecidos conseguem entregar um trabalho de qualidade. Especial cuidado a ter com o sistema de arrefecimento do motor e junta da cabeça, especialmente no primeiro Turbo. O turbo de grandes dimensões não suporta para e arranca de uma forma repetida. Não é raro ver os tubos amolecerem por causa do calor intenso no compartimento do motor. A acessibilidade mecânica é muito fraca neste sentido. As jantes de alumínio corroem facilmente devido ao mau verniz utilizado e são de difícil reparação e manutenção. Atenção numa possível compra, muitos modelos tem podres nos chassis e o motor muitas das vezes cansado.

## CONCLUSÃO

Fora algumas ressalvas, se encontrar um e tiver dinheiro para o comprar deixe o seu coração falar mais alto é um carro de excepção e garantidamente um bom investimento.

## PRODUÇÃO:

Renault 5 Turbo 1:

1980: 804

1981: 571

1982: 445 incluindo a versão "Cévennes" (200hp)

Renault 5 Turbo 2:

1983: 1345 incluindo a versão "Tour de Corse (300 cv às 7000 rpm, 33,5 kgm)

1984: 1497

1985: 182, incluindo a versão "Maxi Turbo (1586cm<sup>3</sup>, 350 cv às 6500 rpm, 43 kgm)

1986: 143