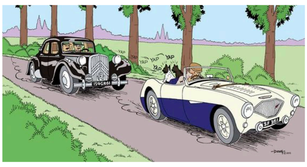

Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Jean i jego odrzutowe pudełka

przez Zbigniew Kluczkowski | 14 czerwca, 2026 0 komentarzy

Jak wyglądą Renault 5 wie chyba każdy. Charakterystyczne płaszczyzny blach, kanciastość bryły oraz tylna klapa nachylona pod znacznym kątem. Poza tym – niska masa, słabe, stare silniki oraz nieustanne drobne awarie i wszechobecna rdza, typowe dla tanich aut lat 70-tych. Pomimo licznych wad autko miało wiele zalet, było ładne oraz tanie. Jeździło się nim dobrze, choć zawieszenie było bardzo miękkie i na szybkich łukach „5" nie było zbyt stabilne. Tylko, co seryjne R5 byłoby warte, gdyby nie jego szczególna wersja – Turbo?

Prace nad wyczynową wersją trwały od 1972 roku. Pierwotnie autko miało być napędzane silnikiem … tworzonym na potrzeby Formuły 1, ale wówczas cena gotowego egzemplarza odstraszałaby klientów. Postanowiono wykorzystać cały potencjał silnika Cleon. Dodane do niego turbo podwajało moc. Ze skromnej pojemności 1397 cm sześciennych uzyskano aż 160 KM, co przy masie około 970 kg było więcej niż wystarczające. Tak wysilona jednostka napędowa potrafiła zużywać nawet do 20 litrów paliwa na każde 100 km.

R5 Turbo było bardzo krótkie – przy 3,66 m długości oraz równie skromnym rozstawie osi 2,43 m napęd tylny generował olbrzymią nadsterowność. Szerokością nadwozia „piątka" dorównywała limuzynom. Co prawda 1,75 m było wynikiem znacznym, ale kabina była ciasna a dodatkowe centymetry skupiły się na tyle nadwozia i poszerzonych, zaopatrzonych we wloty powietrza błotnikach. Bojowy wygląd miał być zapowiedzią osiągów i zwycięstw na trasach rajdów oraz wyścigów torowych.

Ragnotti i R5 na trasie Rajdu Monte Carlo – 1981 r.

Źródło: pinterest

Za jego wygląd odpowiedzialny był sam Marcello Gandini, który stworzył nadwozie Lancii Stratos. Z seryjnej „5" zostawiono jedynie dach oraz nadwozie, które trzeba było znacznie wzmocnić. Reszta była zupełnie inna, choć łatwo było rozpoznać, na jakim aucie ten „mały potworek" bazuje. Z seryjnej „5" wyrzucono wszystko, co zbędne a silnik nie był niczym wygłuszony, dzięki czemu hałas rzędu 90 dB nikogo nie dziwił. Nawet najbardziej znany kierowca R5 Turbo – Jean Ragnotti był znacznie cichszy.

Czytaj: Pierwszy motocykl prosto z salonu

Pierwsze torowe testy nowej konstrukcji odbyły się w nocy z 9 na 10 marca 1978 roku. Już podczas pierwszych testów ujawniono doskonałe osiągi. Tego samego roku R5 Turbo wystartowało w klasie prototypów w Giro d'Italia. Nie znalazło miejsca w klasyfikacji, ale wzbudziło należne mu zainteresowanie. Seryjne R5 Turbo pokazano na wystawie w Brukseli w 1980 roku. Wyprodukowanie u Alpiny kilkuset sztuk było konieczne dla uzyskania praw do startów w Rajdowych Mistrzostwach Świata.

Pod koniec lat 70-tych Ragnotti był już znanym kierowcą rajdowym. Wcześniej startował na Alpinie, dzięki czemu miał pierwszeństwo na fotelu kierowcy. Podobnie jak jego przyszły pojazd, Jean był niektórymi torami, co bardzo ułatwiało zajmowanie miejsca. Już pierwsze przejechane kilometry tras pokazały Ragnottiemu, że nowy pojazd jest bardzo narowisty a utrzymanie prostego kierunku jazdy nie jest takie oczywiste. Na szczęście pomiędzy małym Renault a jego kierowcą zawiązało się porozumienie.

Dzięki dużej mocy, wadze poniżej 1 tony oraz momentowi obrotowemu 221 Nm autko było w stanie przegonić znacznie silniejsze rajdówki. Jean Ragnotti i jego małe Renault nie obawiali się aut Grupy 5 – potworów, które były nawet 3-4 razy mocniejsze. Dowodem tego było drugie miejsce na górskich serpentynach rajdu Criterium de Cavennes w 1980 roku oraz zwycięstwo na trasach Rajdzie Monte Carlo w 1981 roku. W kolejnych latach liczba zwycięstw stawała się coraz dłuższa.

Jean Ragnotti – koniec lat 70-tych

Źródło: forum-auto.pl

Kierowane przez doświadczonego francuza „odrzutowe pudełko" kilkukrotnie wygrywało Rajd Korsyki a wraz ze wzrostem liczby tytułów rosła także jego moc – stary silnik Cleon był podatny na modyfikacje i z mocy 160 KM uzyskiwał 180, 210 a w 1984 roku nawet 350 KM. „Parametry" Ragnottiego tak bardzo się nie zmieniały – nadal był idealnym typem kierowcy wyścigowego. Małe auto, mały kierowca, ale ogromny potencjał.

Czytaj: Co nam pozostało z Mitsubishi?

Widząc sukces wersji rajdowej Renault rozpoczęło produkcję wersji seryjnej, która była bardziej przyjazna dla użytkownika. Określana jako „Turbo 2", mała „5" miała przedni napęd i silnik Cleon z turbiną. Moc – z pozoru niewielka, bo tylko 115 KM (później 120 KM) i tak była za duża dla tego miejskiego malucha. Turbo 2, jeżeli już „złapało" przyczepność, od 0 do 100 km/h rozpędzało się po ok. 7 sekundach i osiągało 200 km/h. Od wersji rajdowej było tylko nieznacznie wolniejsze, ale prawie tak samo wymagające w prowadzeniu.

Ostatnie zwycięstwo tego diabelskiego autka to 20 Rajd Portugalii w 1986 roku i wygrana Edgara Fortesa. Później Renault próbowało powrócić do rajdów, ale dopiero model Clio Maxi oraz Megane Maxi zaczęły odnosić znaczne sukcesy. Ragnotti od 1987 do 1990 roku nie wystartował w żadnej większej imprezie. W latach 1990 – 1995 wznowił starty, w tym również za kierownicą bardzo udanego Clio Maxi. W 1995 roku Jean Ragnotti zrezygnował ze startów w WRC.

Clio Maxi kierowane przez Ragnottiego

Źródło: pinterest

Renault wówczas pracowało nad następcą Clio. Trzy lata później pokazano nowy model. Wśród wielu wersji na uwagę zasługiwała jedna – silnik V6 umieszczony centralnie, dwa siedzenia, tylny napęd i nadpobudliwy charakter połączony ze średnicą zawracania promu oceanicznego. Clio V6 nie było przeznaczone tylko do sportu, mógł je kupić każdy. Nigdy nie wystartowało w WRC, ale odniosło wiele sukcesów w wyścigach na lodzie oraz w rallycrossie. Tylko, że to zupełnie inna historia.

Ragnotti i prototypowe Twingo

Źródło: largus.fr

Visited 7 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: GrupaB, JeanRagnotti, rajdysamochodowe, Renault, RenaultR5

Zobacz wpisy
← Zarządzanie produkcją – produkcja masowa w motoryzacji
OKA – radziecki kei-car →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Wyszukuj według kalendarza:

czerwiec 2026

P	W	Ś	C	P	S	N
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

« maj

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Dominik - Turbinka, tuning, Maluch i Alojzy Kowalski

Najczęściej czytane:

Zastosowanie języka JAVA w motoryzacji

Czarodziejski CRX prosto z Księżyca

Dycha dla Jacka

Samochody na Igrzyskach w Paryżu

„Jiu Jiu" czyli historia i rozwój pojazdów…

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (17) Audi (10) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (10) cechymarki (42) cenyczęści (7) Chevrolet (9) Chrysler (7) Citroen (9) Daihatsu (14) DNAmarki (35) felieton (88) Ferrari (22) Fiat (31) Ford (22) Formuła1 (8) Jaguar (7) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (10) Mercedes (30) mikrosamochód (7) napędparowy (6) nietypowepojazdy (8) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (17) pojazdywojskowe (17) Porsche (15) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (14) reklama (7) rekordyprędkości (16) Renault (17) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) V8 (10) Volvo (10)

Liczba wyświetleń: 3 402

Wszystkie wpisy: 686