

Heller

RENAULT R5 TURBO

80717



Français

A la charnière de l'ancienne réglementation acceptant les véhicules du groupe 4 et de la nouvelle ouverte aux groupes B, ce Tour de Corse 1982 constitue une formidable victoire pour l'équipage Jean Ragnotti - Jean-Marc Andrié. Car leur Renault 5 Turbo groupe 4 officielle était confrontée à une opposition très relevée forte des Lancia 037, Audi Quattro, Opel Ascona 400, Porsche 911.SC, Ferrari 308 GTB ou BMW.M1. L'épreuve insulaire fut marquée par le duel intense que se livrèrent Ragnotti et Andruet, ce dernier au volant d'une Ferrari 308 GTB. Au départ de la 3e étape la course tourna à l'avantage de Renault lorsque la pluie modifia subitement les conditions d'adhérence, la Ferrari semi-officielle ne disposant d'aucune assistance à ce moment-là. En 32 km Ragnotti creuse un écart de trois minutes sur Andruet grâce à ses pneus pluie retailés et à une puissance moteur préalablement réduite à 265 CV pour une meilleure souplesse d'utilisation. Dérivée d'une coque de R5 Alpine modifiée par le carrossier Heuliez, la Renault 5 Turbo fut présentée sous forme de "concept-car" au Salon de l'Automobile de Paris 1978. Après avoir envisagé différentes solutions techniques, telles que moteur V6 ou transmission intégrale, la version définitive reçut un quatre cylindres longitudinal en position centrale avec transmission aux roues arrière. Homologuée en groupe 4 dès le 1er septembre 1980, la première participation du prototype avait eu lieu quelques mois plus tôt au Giro d'Italia. Avec un budget limité pour cause d'engagement simultané en Formule 1, Renault-Sport ne participa qu'à certaines manches du championnat du Monde des Rallyes 1982, sélectionnées en fonction de leur impact commercial ou publicitaire. En raison de sa structure et de son empattement réduit, la conduite d'une Renault 5 Turbo réclamait une certaine habitude. En revanche la tendance naturelle au survirage devenait un avantage en compétition, notamment pour Jean Ragnotti dont la technique de pilotage était basée sur la mise en dérive du train arrière. Afin de commémorer cette victoire insulaire une série spéciale de Renault 5 Turbo "Tour de Corse" sera proposée aux clients sportifs à partir de 1983. Homologuée en groupe B, cette nouvelle version disposera de pneumatiques et de jantes de dimensions différentes.

English

During the transition when the old regulations accepted group 4 vehicles and the B groups were established, the 1982 Tour de Corse [Corsica] was a great victory for the Jean Ragnotti - Jean-Marc Andrié team. Their official group 4 Renault 5 Turbo had to beat a the highly competitive Lancia 037, Audi Quattro, Opel Ascona 400, Porsche 911.SC, Ferrari 308 GTB and BMW.M1. The island race was distinguished by the intense duel between Ragnotti and Andruet, driver of a Ferrari 308 GTB. At the start of the 3rd stage, when the gripping conditions were suddenly changed by the rain and the semi-official Ferrari could not find enough assistance, the race turned in the Renault's favour. In 32 km, with treaded rain tyres and engine power decreased to 265, for better flexibility, Ragnotti put three minutes between himself and Andruet. Based on an R5 Alpine body, modified by the Heuliez coachbuilders, the Renault 5 Turbo was presented as a "concept-car" at the Salon de l'Automobile de Paris 1978 [car show]. After different technical solutions such as a V6 engine or integral transmission were considered, the final version was powered by a centrally positioned four-cylinder longitudinal engine with rear-wheel drive. Group 4 approved on 1 September 1980, the prototype's first trial took place a few months earlier at the Giro d'Italia. Because of the limited budget due to their simultaneous involvement in Formula 1, Renault-Sport only raced in selected legs of the 1982 Rally World Championship, chosen according to their commercial or advertising impact. The Renault 5 Turbo's structure and short wheelbase means that driving it requires a little getting used to. Though, its natural tendency to oversteer is an advantage in competition, especially for Jean Ragnotti whose driving technique was based on rear axle drifting. In order to commemorate this island victory, a special Renault 5 Turbo "Tour de Corse" series will be offered to sporting customers from 1983. Group B approved, this new version is available with different tyre and wheelrim dimensions.

Berlinette biplace à moteur longitudinal central arrière	
Structure	monocoque acier + éléments de carrosserie en polyester et aluminium
Longueur	3,664 m
Largeur	1,752 m
Empattement	2,430 m
Hauteur	1,323 m
Poids à vide	915 kg
Moteur	longitudinal, 4 cylindres en ligne, 8 soupapes
Distribution	arbre à cames latéral et poussoirs
Cylindrée	1397 cm ³
Taux de compression	7/1
Alésage x course	76 x 77 mm
Puissance DIN	265 CV à 7000 tr/mn
Boîte de vitesses	5 rapports
Couple maxi	27,5 mkg
Alimentation	injection Bosch K-Jetronic et turbocompresseur Garrett.T3
Transmission	boîte de vitesses manuelle 5 rapports avec refroidissement, autobloquant ZF, direction directe
Suspensions	triangles réglables & combinés ressorts/amortisseurs Bilstein à flexibilité variable
Freinage	répartition réglable, 4 disques ventilés de 278 mm de diamètre

Two-seater Berlinette, rear central longitudinal engine	
Structure	Steel monocoque + polyester and aluminium bodywork components
Length	3.664 m
Width	1.752 m
Wheelbase	2.430 m
Height	1.323 m
Dry weight	915 kg
Engine	Longitudinal, 4-cylinder lineal, 8-valve
Timing	Lateral camshaft and tappets
Capacity	1397 cm ³
Compression rate	7/1
Cylinder bore x stroke	76 x 77 mm
DIN power	265 HP at 7000 rpm
Gearbox	5-speed
Max torque	27.5 mkg
Fuel supply	Bosch K-Jetronic injection and Garrett. T3 turbo-compressor
Transmission	5-speed manual gearbox, with cooling, ZF self-locking, direct steering
Suspension	Adjustable triangle & Bilstein variable flexibility combined spring/shock absorber
Brakes	Adjustable distribution, 4 ventilated 278 mm diameter disks

Deutsch

In der Übergangsphase, als das alte Reglement die Gruppe 4 Fahrzeuge zuließ und die Gruppe B Fahrzeuge eingeführt wurden, war die Tour de Corse (Korsika) 1982 ein großer Sieg für das Team Jean Ragnotti - Jean-Marc Andrié. Ihr offizieller Gruppe 4 Renault 5 Turbo musste sich gegen einen stark konkurrierenden Lancia 037, Audi Quattro, Opel Ascona 400, Porsche 911 SC, Ferrari 308 GTB und BMW M1 durchsetzen. Das Inselrennen zeichnete sich durch den intensiven Zweikampf zwischen Ragnotti und Andruet, Fahrer eines Ferrari 308 GTB, aus. Beim Start der 3. Etappe, als sich die Bedingungen durch Regen veränderten und der halboffizielle Ferrari keinen Service finden konnte, wendete sich das Rennen zu Gunsten des Renault. Auf einer Strecke von 32 km fährt Ragnotti mit profilierten Regenreifen und einer auf 265 PS reduzierten Motorleistung, für besseres Handling und legte drei Minuten zwischen sich und Andruet. Basierend auf einer von den Heuliez-Karosseriebauern modifizierten R5 Alpine-Karosserie, wurde der Renault 5 Turbo als "Conceptcar" auf dem Salon de l'Automobile de Paris 1978 (Automobilsalon) vorgestellt. Nachdem verschiedene technische Lösungen, wie ein V6-Motor oder ein Vierradantrieb erwogen wurden, wurde die endgültige Version des R5 Turbo von einem zentral angeordneten Vierzylinder-Längsmotor mit Hinterradantrieb bestückt. Gleich ab 1. September 1980, in die Gruppe 4 eingestuft, fand die erste Teilnahme des Prototyps einige Monate zuvor beim Giro d'Italia statt. Mit einem begrenzten Budget aufgrund des gleichzeitigen Engagements in der Formel 1, nahm Renault nur an bestimmten Rennen der Rallye-Weltmeisterschaft 1982 teil, die je nach ihrer Wirksamkeit auf den Handel oder die Werbung ausgewählt wurden. Aufgrund seines Handlings, durch einen reduzierten Radstand, musste man sich an die Steuerung eines Renault 5 Turbo erst gewöhnen. Im Gegenteil dazu, erwies sich die natürliche Tendenz zum Übersteuern in den Rennen als Vorteil, insbesondere für Jean Ragnotti, dessen Fahrstil auf dem Driften mit der Hinterachse basierte. Zur Erinnerung an diesen Inselsieg, wurde eine spezielle Renault 5 Turbo "Tour de Corse"-Serie ab 1983 angeboten. In die Gruppe B eingestuft, verfügte diese Version über unterschiedliche Reifen- und Felgenreößen.

Español

En el eje de la antigua normativa, que acepta los vehículos del grupo 4, y de la nueva, abierta a los grupos B, esta Vuelta a Córcega 1982 constituye una formidable victoria para el equipo Jean Ragnotti - Jean-Marc Andrié, porque el Renault 5 Turbo, grupo 4, oficial se enfrentaba a una competencia sumamente fuerte de los Lancia 037, Audi Quattro, Opel Ascona 400, Porsche 911.SC, Ferrari 308 GTB o BMW.M1. La prueba insular estuvo marcada por el intenso duelo en el que se enfrentaron Ragnotti y Andruet, este último al volante de un Ferrari 308 GTB. A la salida de la 3ª etapa, Renault llevaba ventaja cuando la lluvia transformó súbitamente las condiciones de adherencia; el Ferrari semioficial no disponía de ninguna asistencia en ese momento. En 32 km, Ragnotti ganó una diferencia de tres minutos sobre Andruet, gracias a sus neumáticos de lluvia retallados y a una potencia del motor previamente reducida a 265 CV para una mayor flexibilidad de utilización. Derivado de una carrocería de R5 Alpine modificada por el carrocerero Heuliez, el Renault 5 Turbo fue presentado en forma de "concept-car" en el Salón del Automóvil de París de 1978. Después de haber previsto diferentes soluciones técnicas como el motor V6 o la transmisión integral, en la versión definitiva se montó un cuatro cilindros longitudinal en posición central con transmisión en las ruedas traseras. Homologado en el grupo 4 desde el 1 de septiembre de 1980, la primera participación del prototipo tuvo lugar unos meses antes en el Giro de Italia. Con un presupuesto limitado debido a su participación simultánea en Fórmula 1, Renault-Sport sólo corrió en algunas mangas del campeonato del Mundo de Rallies de 1982, que fueron seleccionadas en función de su impacto comercial o publicitario. Debido a su estructura y a su reducida distancia entre ejes, para la conducción de un Renault 5 Turbo era preciso acostumbrarse. En cambio, la tendencia natural al sobreviraje era una ventaja en competición, en particular para Jean Ragnotti, cuya técnica de pilotaje se basa en el desplazamiento del tren trasero. Con objeto de conmemorar esta victoria insular se propondrá una serie especial de Renault 5 Turbo "Vuelta de Córcega" a los clientes deportistas a partir de 1983. Homologada en el grupo B, esta nueva versión dispondrá de neumáticos y de llantas de diferentes dimensiones.

Zweisitige Berlinette mit zentralem Längsmotor

Aufbau	Stahl-Monocoque + Polyester und Aluminium Karosserie-Komponenten
Länge	3,664 m
Breite	1,752 m
Radstand	2,430 m
Höhe	1,323 m
Eigengewicht	915 kg
Motor	Reihenvierzylinder, 8 Ventile
Ventilsteuerung	seitliche Nockenwelle und Stößelstangen
Hubraum	1397 cm ³
Verdichtung	7/1
Bohrung x Hub	76 x 77 mm
Leistung DIN	265 PS bei 7000 U / mn
Kupplung	5 Gänge
Max. Drehmoment	27,5 mkg
Einspritzung	Bosch K-Jetronic und Turbolader Garrett.T3
Antrieb	manuelle Kupplung, Fünfganggetriebe gekühlt ZF-Selbstsperrdifferential, direkte Lenkung
Fahrwerkfederung	Dreieckslenker Federn/Stoßdämpfer Bilstein kombiniert, verstellbar
Bremsen	verstellbare Bremskraftverteilung, 4 belüftete Scheiben Ø 278mm

Berlineta biplaza con motor longitudinal central trasero

Estructura	monocasco de acero + elementos de carrocería en poliéster y carrocería de aluminio
Longitud	3,664 m
Anchura	1,752 m
Distancia entre ejes	2,430 m
Altura	1,323 m
Peso en vacío	915 kg
Motor	longitudinal, 4 cilindros en línea, 8 válvulas
Distribución	árbol de levas lateral y empujadores
Cilindrada	1.397 cm ³
Tasa de compresión	7/1
Diámetro interior x carrera	76 x 77 mm
Potencia DIN	265 CV a 7.000 r.p.m.
Caja de cambios	5 relaciones
Par máximo	27,5 mkg
Alimentación	inyección Bosch K-Jetronic y turbocompresor Garrett.T3
Transmisión	caja de cambios manual de 5 relaciones con refrigeración, autobloqueante ZF, dirección directa
Suspensiones	triángulos ajustables y combinados muelles/ amortiguadores Bilstein de flexibilidad variable
Frenado	reparto ajustable, 4 discos ventilados de 278 mm de diámetro

Italiano

Alla cerniera della vecchia regolamentazione che accetta i veicoli del gruppo 4 e della nuova aperta ai gruppi B, il Giro di Corsica 1982 ha rappresentato una straordinaria vittoria per l'equipaggio Jean Ragnotti - Jean-Marc Andrié. Infatti, la loro Renault 5 Turbo gruppo 4 ufficiale è stata confrontata a un'opposizione molto forte dal parte delle Lancia 037, Audi Quattro, Opel Ascona 400, Porsche 911. SC, Ferrari 308 GTB o BMW.M1. La gara insulare fu segnata da un intenso duello tra Ragnotti e Andruet, questo ultimo alla guida di una Ferrari 308 GTB. Al via della 3a tappa, le Renault approfittarono della poggia che modificò le condizioni di aderenza dato che la Ferrari semiufficiale non disponeva di alcuna assistenza allora. In 32 km, Ragnotti riesce a guadagnare 3 minuti rispetto a Andruet grazie ai suoi pneumatici pioggia ritagliati e a una potenza motore preventivamente ridotta a 265 CV in grado di offrire una migliore flessibilità di utilizzo. Derivata da una scocca di R5 Alpine modificata dal carrozziere Heuliez, la Renault 5 Turbo venne presentata sotto forma di "concept-car" durante il Salone dell'Automobile di Parigi nel 1978. Dopo aver preso in considerazione varie soluzioni tecniche. Come il motore V6 o la trasmissione integrale, la versione definitiva venne equipaggiata di un motore quattro cilindri longitudinale in posizione centrale con trasmissione alle ruote posteriori. Omologata nel gruppo 4 sin dal 1° settembre 1980, la prima partecipazione del prototipo avvenne alcuni mesi prima nel Giro d'Italia. Con un budget limitato a causa della sua partecipazione contemporanea in Formula Formule 1, Renault-Sport prese parte soltanto ad alcune manche del Campionato del Mondo dei Rally 1982, selezionate in funzione del loro impatto commerciale o pubblicitario. Grazie alla sua struttura e al suo interesse ridotto, la guida di una Renault 5 Turbo richiedeva una certa abitudine. Invece, la tendenza naturale alla sovrasterzata diventava un vantaggio nelle competizioni, in particolare per Jean Ragnotti la cui tecnica di pilotaggio era basata sulla messa in deriva del treno posteriore. Per festeggiare questa vittoria insulare una serie speciale di Renault 5 Turbo "Giro di Corsica" verrà proposta ai clienti sportivi a partire dal 1983. Omologata nel gruppo B, questa nuova versione avrà pneumatici e cerchi di dimensioni diverse.

Nederlands

Op het scharnierpunt van de oude reglementering die de voertuigen van groep 4 toelaat en de nieuwe die openstaat voor de groepen B vormt de Tour van Corsica in 1982 een klinkende overwinning voor het team Jean Ragnotti - Jean-Marc Andrié. Omdat hun officiële Renault 5 Turbo in groep 4 geconfronteerd werd met een zeer sterke tegenstand van de Lancia 037, Audi Quattro, Opel Ascona 400, Porsche 911. SC, Ferrari 308 GTB of BMW.M1. De proef op het eiland ging niet onopgemerkt voorbij omwille van het zeer intense duel tussen Ragnotti en Andruet, deze laatste aan het stuur van een Ferrari 308 GTB. Bij de start van de 3de etappe draaide de race echter in het voordeel van de Renault wanneer de regen plots de omstandigheden qua grip sterk wijzigde en de semi-officiële Ferrari op dat moment over geen enkele bijstand beschikte. Tijdens de 32 km slaat Ragnotti een kloof van drie minuten op Andruet dankzij de speciale regenbanden en een motorvermogen dat voordien voor een groter gebruiksgemak teruggebracht was tot 265 PK. De Renault 5 Turbo die afgeleid is van een R5 Alpine-carrosserie die omgebouwd werd door Heuliez, werd als "concept-car" voorgesteld op het Salon de l'Automobile van Parijs in 1978. Na verschillende technische oplossingen in overweging te hebben genomen zoals een V6-motor of een integrale transmissie, kreeg de definitieve versie een centrale 4-cilinder in de lengte met een transmissie op de achterwielen. Gehomologeerd in groep 4 vanaf 1 september 1980 deed de eerste deelname van het prototype zich reeds enkele maanden eerder voor in de Giro d'Italia. Met een beperkt budget omwille van een gelijktijdig engagement in de Formule 1 neemt Renault-Sport slechts aan enkele manches deel van het Wereldkampioenschap Rally in 1982. Deze manches werden dan geselecteerd op basis van hun commerciële of publicitaire impact. Door zijn structuur en verkleinde wielbasis vereiste het besturen van de Renault 5 Turbo een zekere ervaring op dit vlak. Als troef had men dan de natuurlijke neiging tot overstuur die in de competitie een echt voordeel opleverde, vooral dan bij Jean Ragnotti met zijn rijstijl die gebaseerd is op het uitslaan van de achtertrein. Om deze overwinning op het eiland te herdenken wordt er een speciale serie Renault 5 Turbo "Tour de Corse" aangeboden aan de sportieve klanten vanaf 1983. Door de homologatie in groep B beschikt deze nieuwe versie over banden en velgen met een verschillende afmeting.

Berlinette biposto con motore longitudinale centrale posteriore	
Struttura	monoscocca acciaio + elementi di carrozzeria in poliestere e alluminio
Lunghezza	3,664 m
Larghezza	1,752 m
Interasse	2,430 m
Altezza	1,323 m
Peso a vuoto	915 kg
Motore	longitudinale, 4 cilindri in linea, 8 valvole
Distribuzione	albero a camme laterale e organi di spinta
Cilindrata	1397 cm ³
Tasso di compressione	7/1
Alesaggio x corsa	76 x 77 mm
Potenza DIN	265 CV a 7000 giri/min
Scatola velocità	5 rapporti
Coppia max.	27,5 mkg
Alimentazione	iniezione Bosch K-Jetronic e turbocompressore Garrett.T3
Trasmissione	scatola velocità manuale 5 rapporti con raffreddamento, autobloccante ZF, direzione diretta
Sospensioni	triangoli regolabili & combinati molle/ammortizzatori Bilstein con flessibilità variabile
Frenatura	ripartizione regolabile, 4 dischi ventilati di 278 mm di diametro

2-zitsberline met een motor in de lengte centraal achteraan	
Structuur	monoblok van staal + elementen van de carrosserie in polyester en aluminium
Lengte	3,664 m
Breedte	1,752 m
Wielbasis	2,430 m
Hoogte	1,323 m
Leeg gewicht	915 kg
Motor	in de lengte, 4-cilinders in lijn, 8 kleppen
Verdeling	laterale en duwende nokkenas
Cilinderinhoud	1397 cm ³
Compressievermogen	7/1
Cilinderdoorsnede x slag	76 x 77 mm
DIN-vermogen	265 PK op 7000 omw./min.
Versnellingsbak	5 versnellingen
Max. koppel	27,5 mkg
Voeding	Bosch K-Jetronic-injectie en Garrett.T3-turbocompressor
Overbrenging	manuele 5-versnellingsbak met koeling, ZF-zelfblokkerend, rechtstreekse aansturing
Ophanging	regelbare & gecombineerde driehoeken veren / schokdempers van Bilstein met een variabele flexibiliteit
Remmen	regelbare verdeling, 4 luchtgekoelde schijven met een diameter van 278 mm

DÉCOUVREZ LE MONDE DES PEINTURES ACRYLIQUES HELLER !

DISCOVER THE WORLD OF HELLER ACRYLIC PAINTS!
ENTDECKEN SIE DIE WELT DER HELLER ACRYL-FARBEN!

NEW



- FACILE À UTILISER
- DILUABLE À L'EAU
- POTS DE PEINTURE STABLES
- BOUCHON À VIS SÉCURISÉ

- EASY TO USE
- DILUTABLE WITH WATER
- STABLE PAINT CANS
- SECURE SCREW CAP

- EINFACHE ANWENDUNG
- MIT WASSER VERDÜNNBAR
- STANDFESTE FARBDOSEN
- SICHERER SCHRAUBVERSCHLUSS



RENAULT R5 Turbo



11
Argent
Silver
Silber



21
Noir brillant
Gloss black
Glänzend-Schwarz



22
Blanc brillant
Gloss white
Glänzend-Weiss



33
Noir mat
Matt black
Matt-Schwarz



27
Gris mer mat
Matt sea grey
Matt-See grau



53
Gris métallique
Gunmetal
Metallgrau



56
Aluminium
Aluminium
Aluminium



69
Jaune brillant
Gloss yellow
Glänzend - Gelb



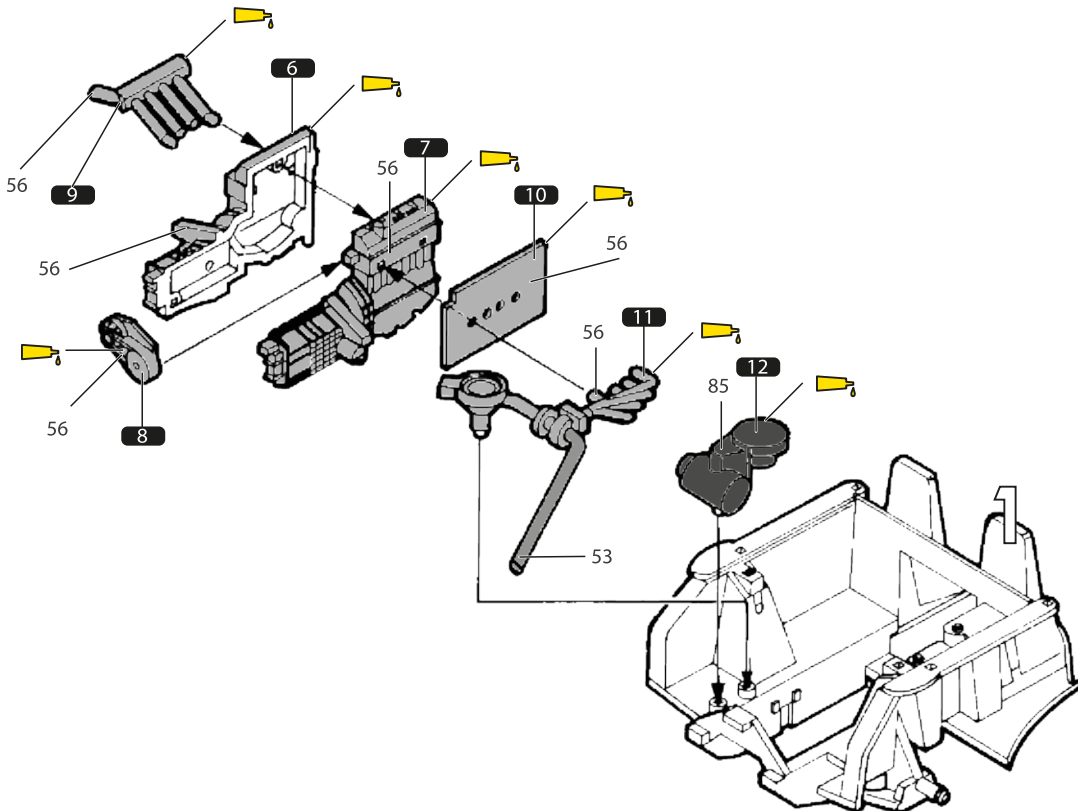
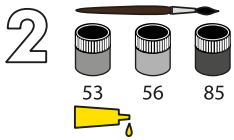
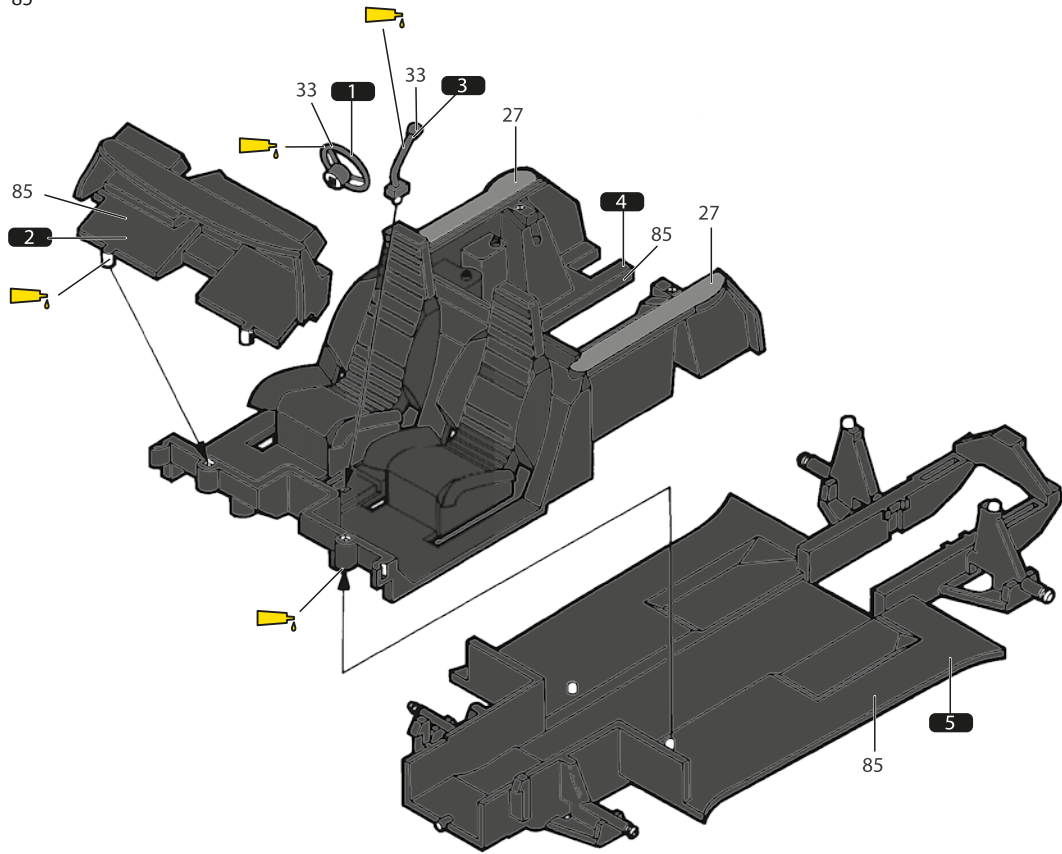
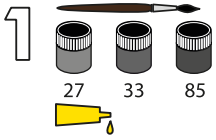
85
Noir satiné
Satin black
Seidenmatt-Schwarz



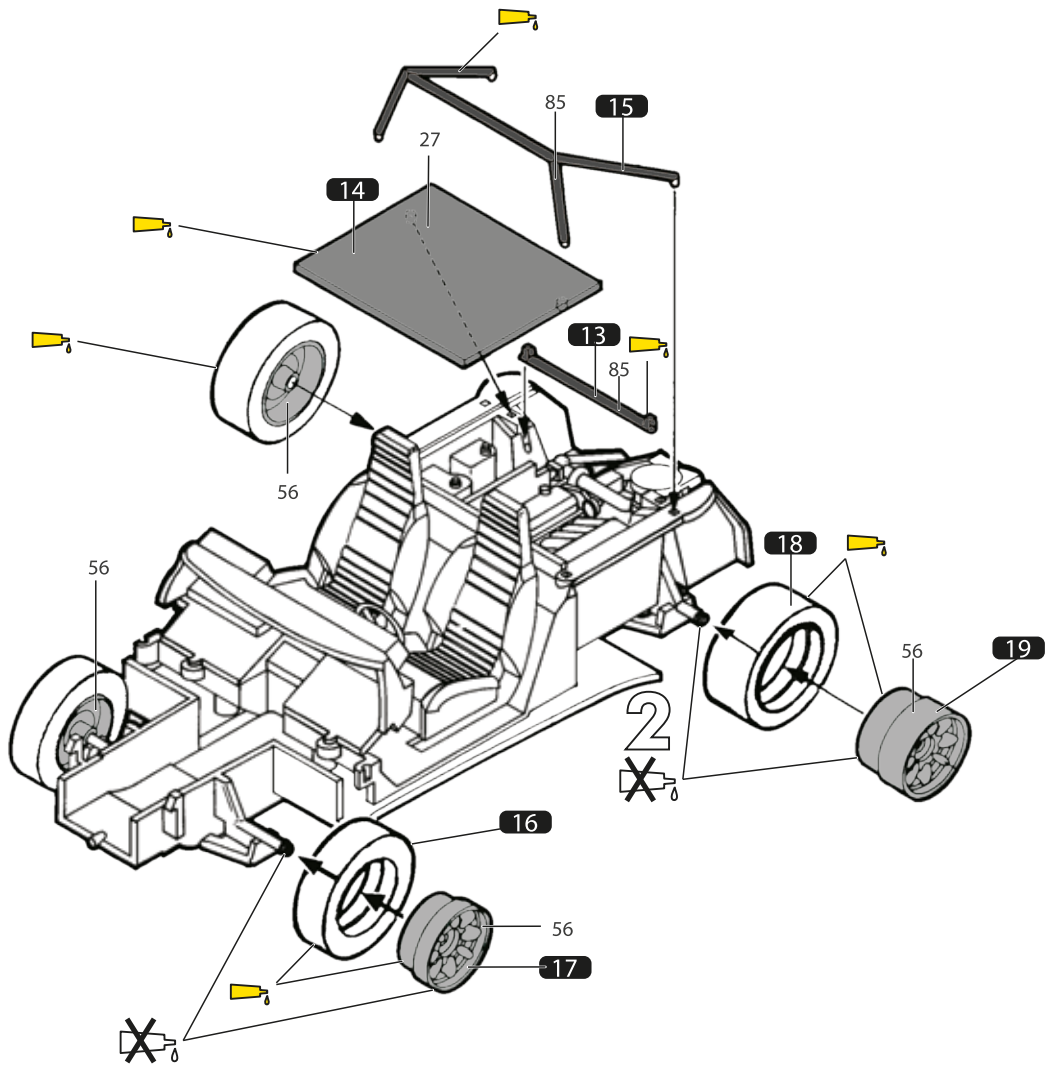
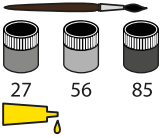
321
Rouge transparent
Clear red
Durchsichtiges Rot



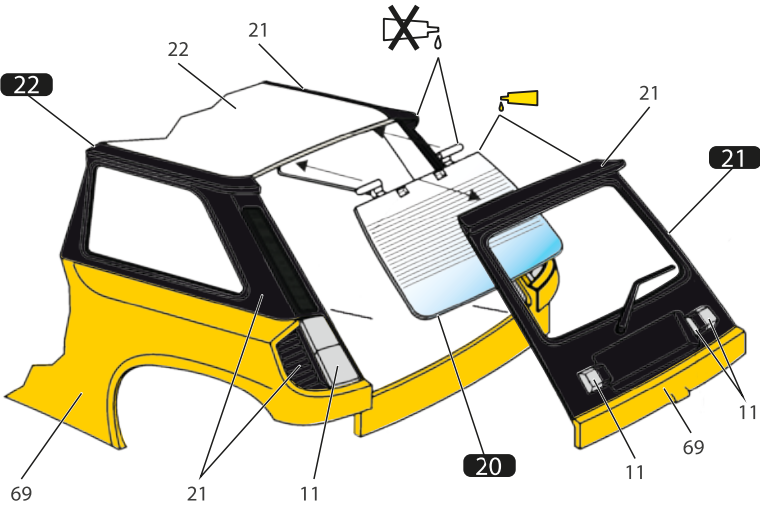
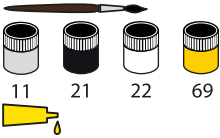
322
Orange transparent
Clear orange
Durchsichtiges Orange



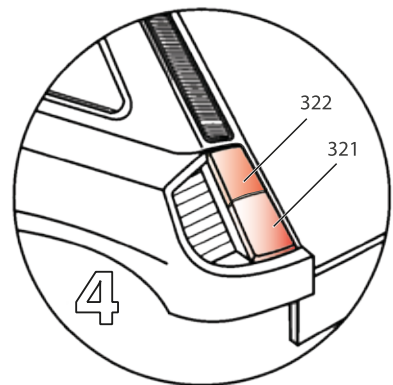
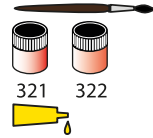
3



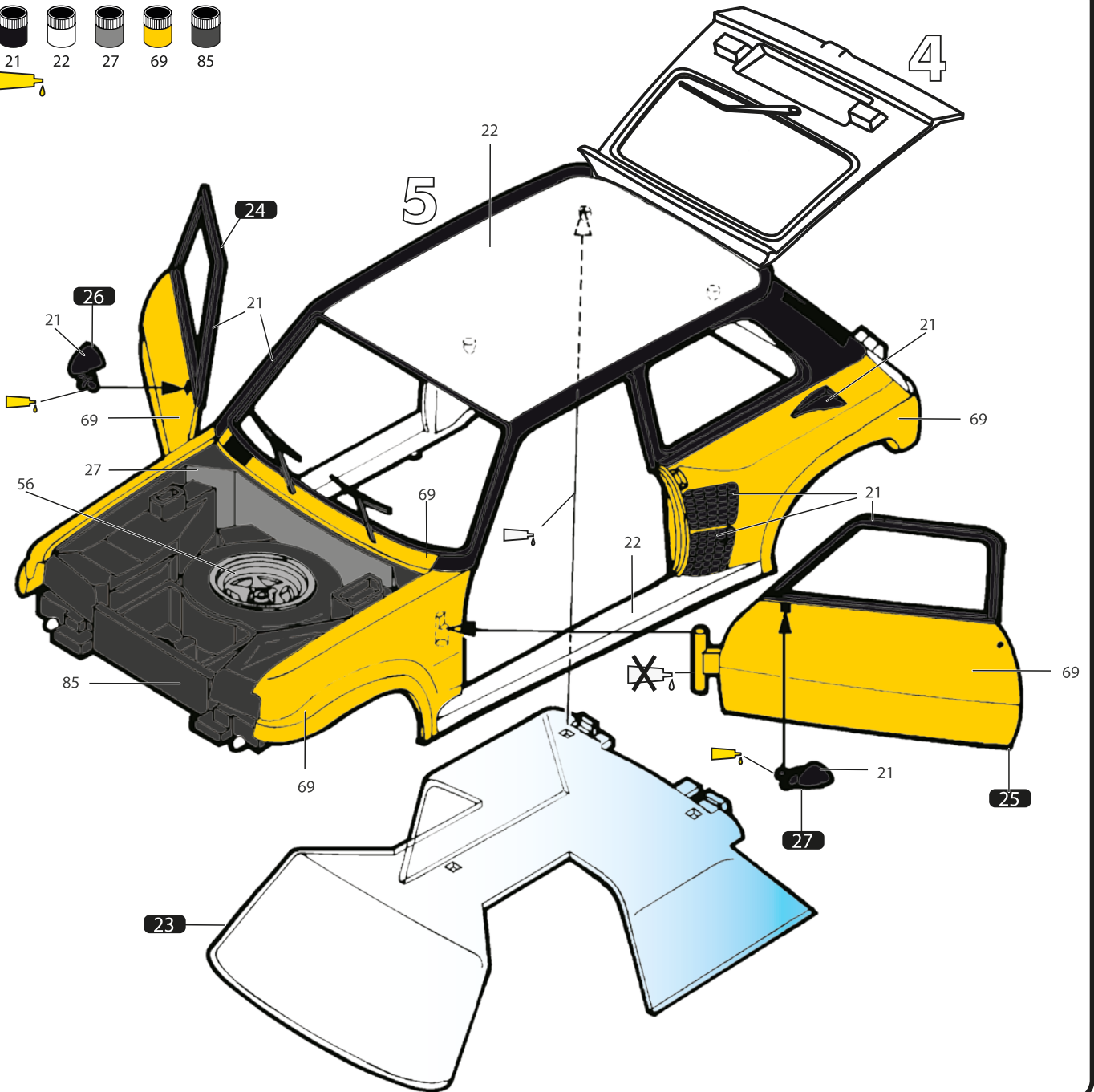
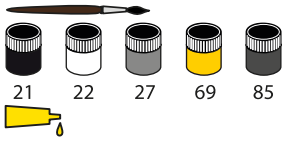
4



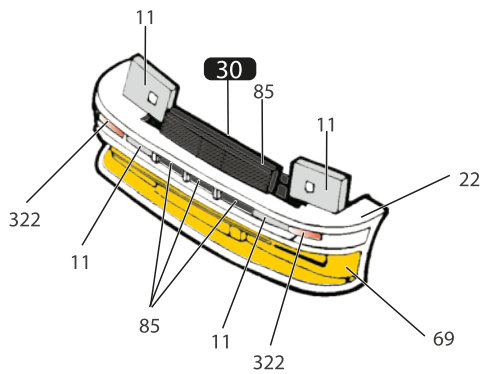
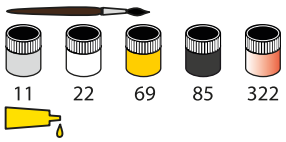
5



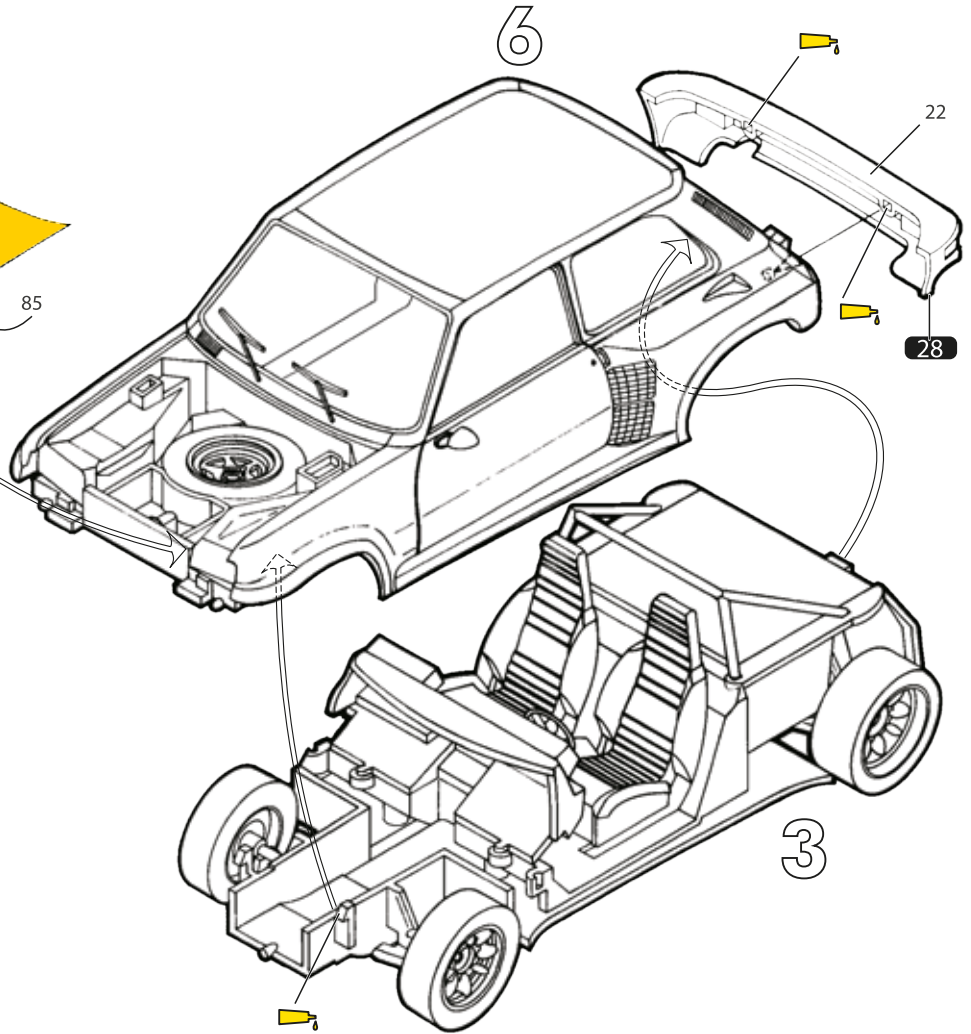
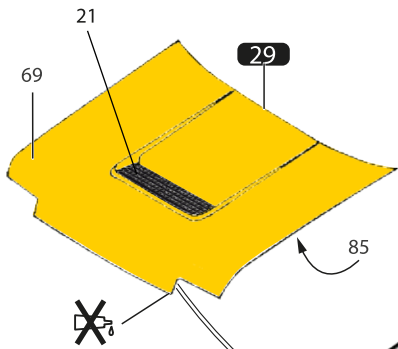
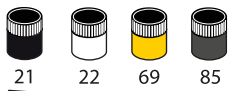
6



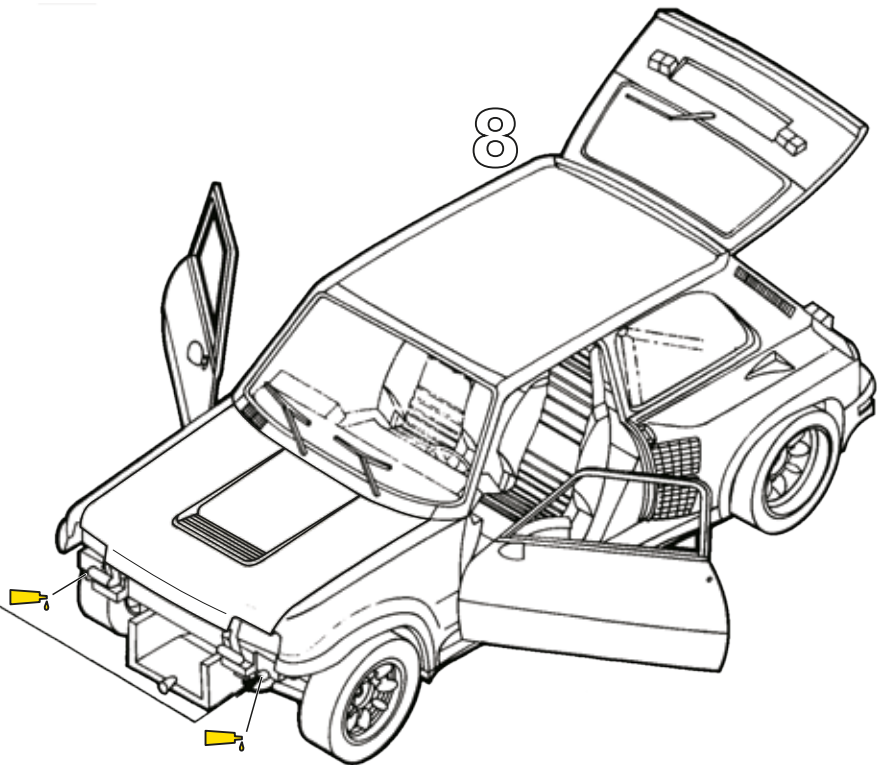
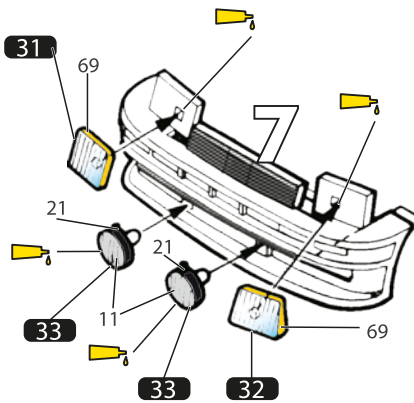
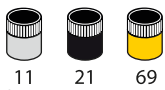
7

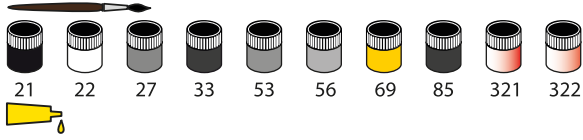


8

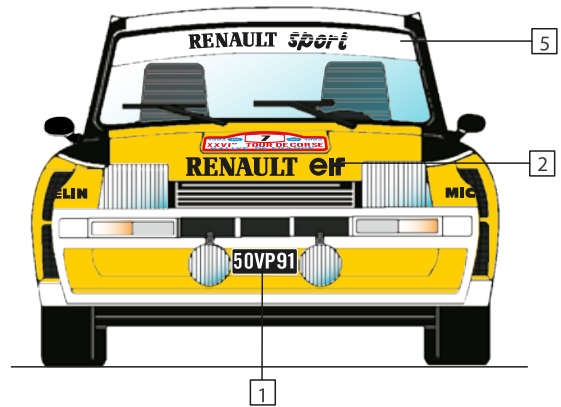
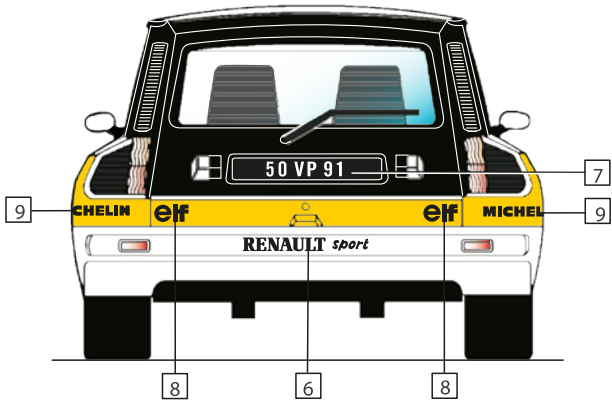
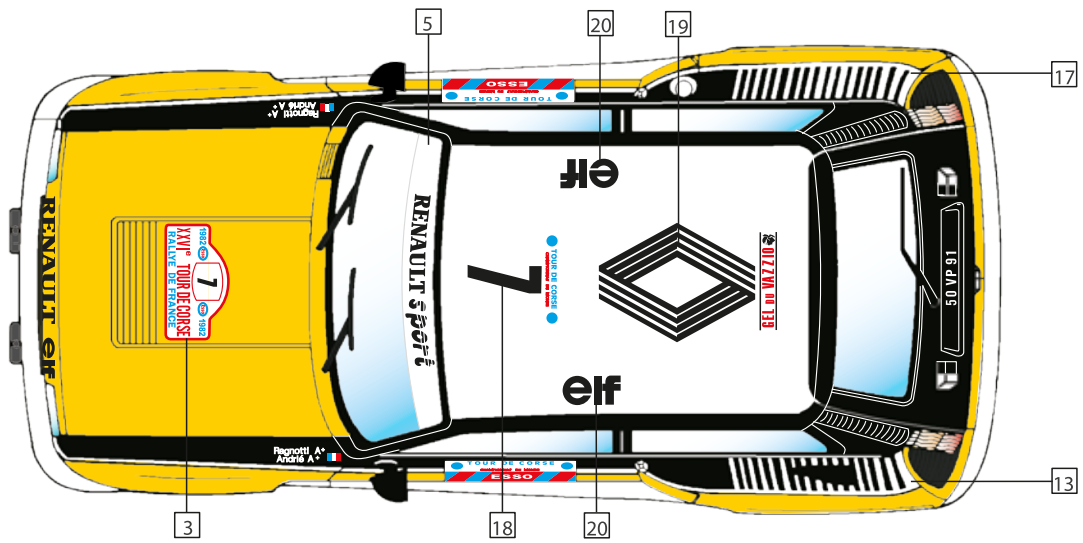
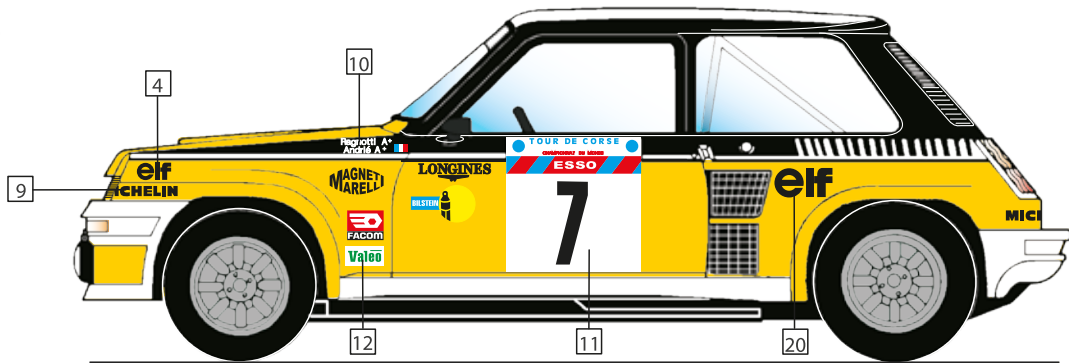
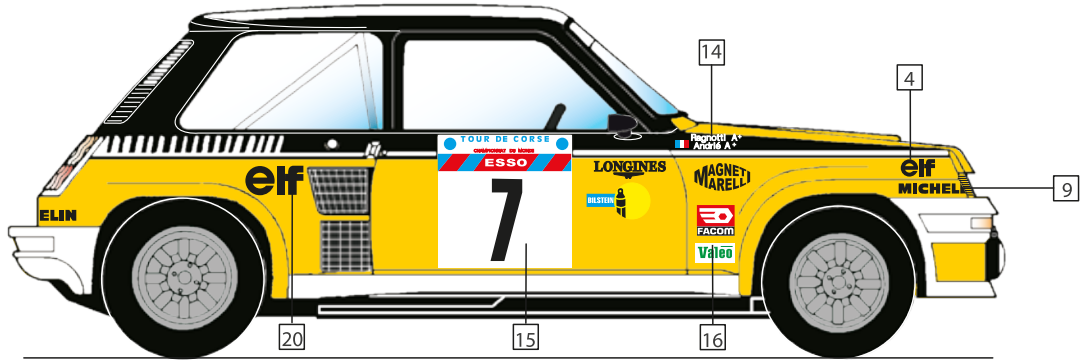


9



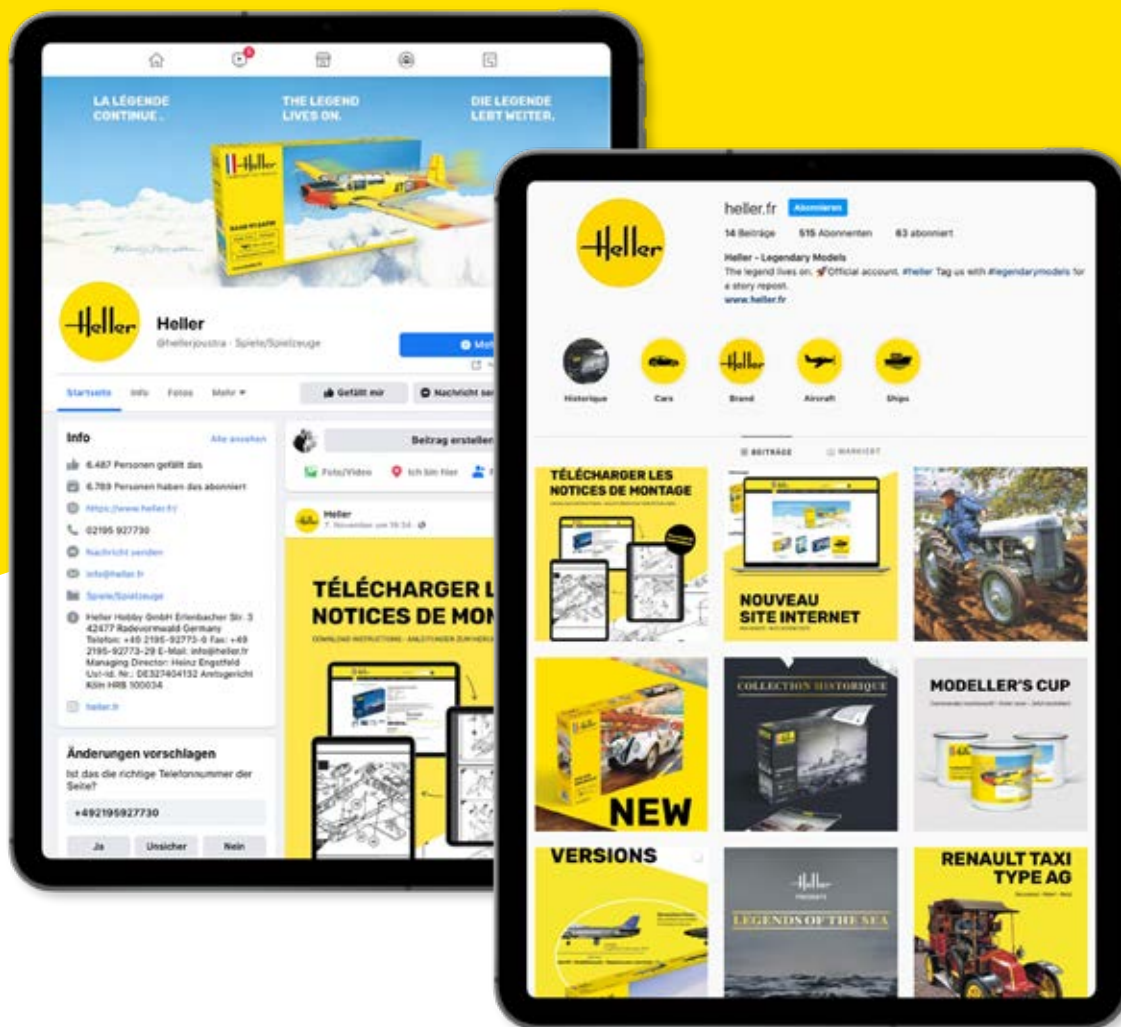


RENAULT 5 Turbo - Tour de Corse 1982



VISITEZ-NOUS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

VISIT US ON SOCIAL MEDIA!
BESUCHEN SIE UNS AUF SOCIAL MEDIA!

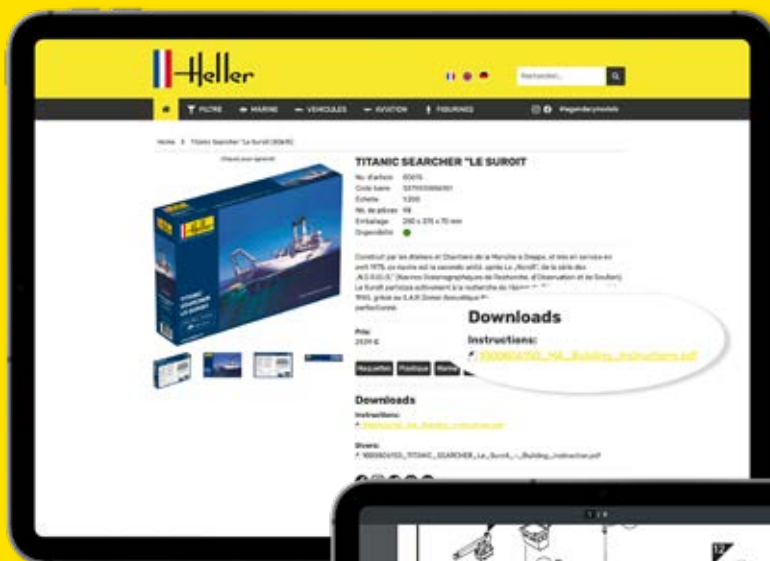


@instagram.com/heller.fr • facebook.com/heller.fr

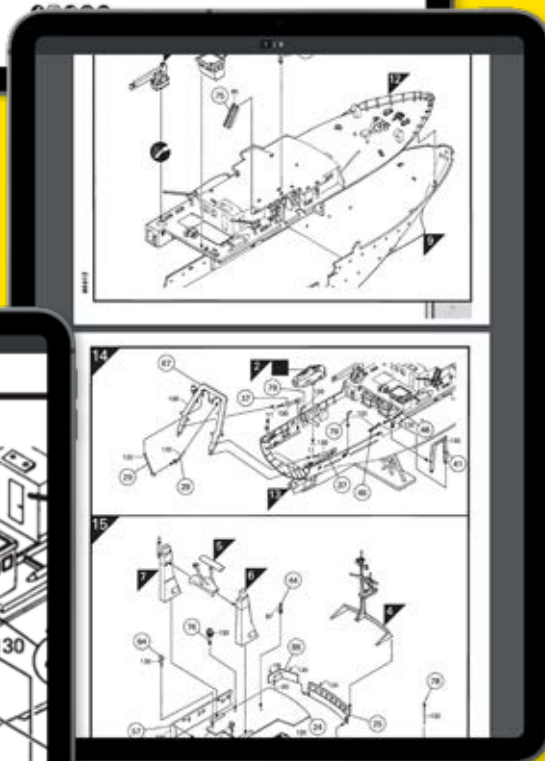
VISITEZ-NOUS EN LIGNE !

VISIT US DIGITALLY!
BESUCHEN SIE UNS DIGITAL!

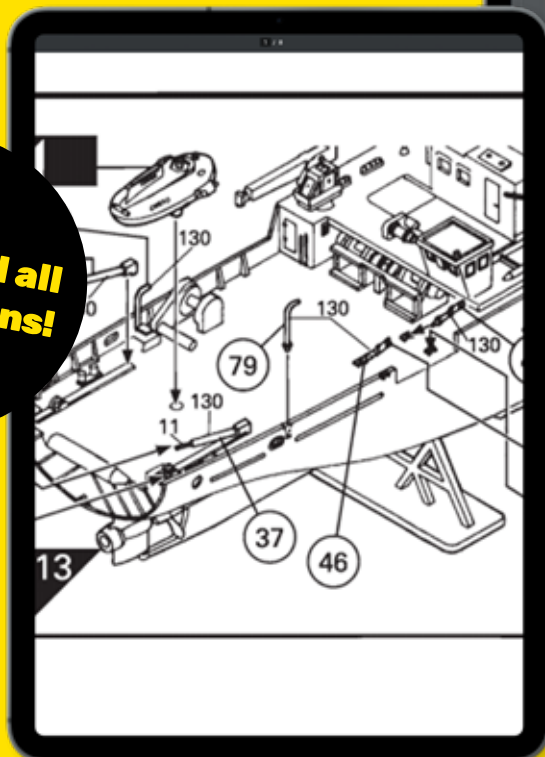
 www.heller.fr
 [instagram.com/heller.fr](https://www.instagram.com/heller.fr)
 [facebook.com/heller.fr](https://www.facebook.com/heller.fr)



Choisissez l'article que vous désirez et téléchargez les instructions.
Choose your desired article and download the instructions.
Wählen Sie den gewünschten Artikel und laden Sie die Anleitung herunter.



**Download all
instructions!**



Grossissement des instructions pour
une vue détaillée.



Enlarge the instructions for a more
detailed view.

Vergrößern Sie die Anleitung für eine
detailliertere Ansicht.

Service consommateurs
Pour toute demande de SAV, connectez-vous
sur notre site www.heller.fr.

Customer Service
For after-sales service requests,
please contact us through our website
www.heller.fr.

Endverbraucherservice
Bitte besuchen Sie uns auf www.heller.fr
für alle Ersatzteilanfragen.

Heller Hobby GmbH
Erlenbacher Str. 3 • 42477 Radevormwald • GERMANY
 +49 (0) 2195-92773-0  info@heller.fr