

- Provenance exceptionnelle
- Véritable voiture usine
- Restaurée par les frères Bozian
- La voiture de Jeannot



La Renault 5 Turbo de Jean Ragnotti : la dernière R5 TURBO usine Groupe 4 fabriquée par le service compétition rallye de Renault Sport, juste avant l'arrivée des Groupe B.

Fait unique, c'est Jean Ragnotti en personne qui cède son ancienne monture du Rallye de la Côte d'Ivoire 1982...

La Renault 5 Turbo Groupe 4 Usine

La Renault 5 Turbo est née de la volonté de Jean Terramorsi, sous-directeur à la direction du produit chez Renault, en charge des petites séries, qui imagine dès 1977 un développement sportif de la star de la Régie : la Renault 5.

Pour cela, il ne s'agit plus simplement d'améliorer la tenue de route ou la puissance moteur, comme sur la R5 Alpine. Terramorsi estime nécessaire d'en faire une véritable voiture de rallye, intégrant la technologie phare du constructeur au losange : le turbocompresseur.

Dès 1972, Bernard Dudot, ingénieur chez Alpine à Dieppe, avait ouvert la voie en installant un turbo sur un moteur 1600 destiné à une berlinette Groupe 5 très légère. Le résultat, difficile à maîtriser, se révélera pourtant redoutable entre les mains d'un pilote comme Thérier, préfigurant ce que deviendra la Renault 5 Turbo.

Moteur central turbocompressé, châssis renforcé, trains spécifiques, carrosserie mêlant acier, polyester et aluminium, voies arrière spectaculaires : la Renault 5 Turbo présentée en 1978 ne laisse personne indifférent.



Développement et engagement en compétition

En 1979, la petite équipe Renault Sport, sous l'impulsion de François Bernard (ingénieur châssis) et Michel Têtu, ne dispose encore que du prototype Groupe 5, la fameuse R5 « noire », assemblage de pièces spécifiques Renault et Alpine.

Il faudra attendre la production des 400 exemplaires nécessaires à l'homologation en Groupe 4, obtenue en septembre 1980, pour permettre l'engagement de la voiture dans les grandes épreuves internationales.

La version Groupe 4 développe environ 260 chevaux et se distingue par un comportement particulièrement apprécié des pilotes. Elle est souvent considérée comme plus exploitable que certaines évolutions ultérieures, notamment la version Tour de Corse, jugée plus délicate.

Jean Ragnotti

Jean Ragnotti partage avec Henri Pescarolo le statut enviable de pilote français parmi les plus populaires.

Vainqueur du Tour de Corse, du Rallye Monte-Carlo, champion de France de superproduction, il s'illustre également aux 24 Heures du Mans.

Au-delà de son palmarès, c'est son style spectaculaire et sa personnalité — faite de simplicité, de chaleur humaine et de passion — qui marquent durablement les esprits.



Le Rallye de Côte d'Ivoire 1982

Le programme 1982 de Ragnotti sur R5 Turbo Groupe 4 reste relativement ciblé : Critérium Alpin, Tour de Corse et Rallye de Côte d'Ivoire, également appelé Rallye du Bandama.

Après une victoire au Tour de Corse et une troisième place au Critérium Alpin, Renault engage deux R5 Turbo pour cette épreuve mythique du championnat du monde.

C'est une première pour la R5 Turbo sur les pistes africaines.

La préparation est conséquente : longues reconnaissances, adaptation des suspensions, renforcement de la structure et mise en place d'un blindage inférieur.

La voiture engagée, immatriculée 80 VS 91, numéro de série VF1822000C0000009, est mise en circulation le 8 avril 1982, probablement très peu de temps avant l'épreuve.

Attribuée à l'équipage Ragnotti / Andrié, elle se montre immédiatement compétitive face à des adversaires de premier plan, dont Michèle Mouton.

Mais ce rallye restera aussi comme l'un des plus éprouvants, tant sportivement qu'humainement.

La rivalité entre Michèle Mouton et Walter Röhrl atteint alors son paroxysme. Ce dernier déclare à la presse allemande : « *L'Audi Quattro est tellement supérieure que, même avec un singe au volant, elle gagnerait des rallyes* ». Ce à quoi Michèle Mouton répondra avec ironie : « *Walter est un bon pilote... mais l'homme...* »

Dans le même temps, la pilote française traverse une épreuve personnelle dramatique : elle apprend le décès de son père pendant le rallye, mais choisit néanmoins de poursuivre la course.

Dans ce contexte particulièrement tendu, Ragnotti réalise un début d'épreuve remarquable. Mais le Bandama ne pardonne rien.

Après un problème mécanique, une note mal anticipée provoque une sortie de route. La voiture s'envole sur une bosse avant de retomber violemment. Direction cassée, pavillon aluminium endommagé : l'abandon est inévitable.



Après-course et restauration

La voiture est rapatriée en France et conservée par Renault Sport. En 1984, elle est offerte à Jean Ragnotti par Patrick Landon.

Elle est ensuite confiée aux frères Bozian, préparateurs historiques de Renault Sport.

Restée de nombreuses années dans leurs ateliers, elle est finalement restaurée dans les années 1990 :

- mécanique reconstruite par les Bozian
- caisse réparée par Daniel Loison
- peinture réalisée par Del Fiacco
- fourniture de pièces par Renault Sport
- restitution de la configuration Bandama

Les éléments d'origine, notamment les plaques de rallye et les fiches d'équipage, sont conservés.

La voiture est présentée à Jean Ragnotti en 1995, à l'occasion de ses 50 ans, lors d'un repas chez Paul Bocuse.



Archives Jean Ragnotti - Août 95, Jean Ragnotti reçoit en cadeau la R5 Turbo du Bandama

Identité et numéro de châssis

Après son accident, la carte grise d'origine (VF1822000C0000009) est réutilisée par Renault Sport sur une autre voiture.

Lors de sa remise à Jean Ragnotti, la voiture reçoit une nouvelle identité :

- numéro de série : B0000081
- première mise en circulation : février 1981
- immatriculation : 4534 VD 91

Aucune R5 Turbo n'a couru sous cette identité.

Comme souvent avec les voitures d'usine, le service compétition disposait de moins de cartes grises que de véhicules, celles-ci étant transférées au fil des besoins.

Il est donc essentiel de préciser que, malgré cette particularité administrative, la continuité historique de la voiture demeure parfaitement établie.

Description technique

Cette R5 Turbo Groupe 4 usine présente de nombreuses spécificités :

- échangeur air/eau Chausson

- plateau sonde issu de Porsche 928 modifié
- turbocompresseur spécifique sans wastegate classique
- sortie d'échappement latérale
- alternateur haute capacité
- carter sec avec bache à huile
- pédalier compétition double maître-cylindre
- amortisseurs De Carbon réglables
- moteur Renault Sport n°2672
- caisse renforcée Matter



Conclusion

Comme le souligne avec justesse Gilles Vallerian :

« Avec les voitures de compétition d'usine, il est toujours délicat d'attribuer avec certitude les courses effectuées et le palmarès pour chacune des autos. En effet, les autos de course officielles n'ont souvent pas de numéro de série gravé à froid, ce qui est le cas de celle-ci. Il était fréquent que les services courses, peu préoccupés par l'aspect administratif "routier" des voitures d'usine, détiennent moins de cartes grises que de voitures ! Cela a été d'ailleurs confirmé par Patrick Landon. Une carte grise servait sur une auto, puis après un accident ou une usure due aux courses, elle était transférée sur une caisse neuve qui arrivait de chez Matter, et ainsi de suite.....

Il est très difficile d'avoir des certitudes sur la participation réelle d'une auto de course à une épreuve. Ce n'est pas le cas avec la R5 Turbo qui a un historique particulier et unique. Cette Renault 5 turbo Groupe 4 ex 80 VS 91 est assurément celle qui a fait le Rallye du Bandama 1982 : sa continuité historique est certaine, elle avait conservé sa décoration jusqu'à sa restauration, et d'ailleurs elle présente un montage spécifique des pare chocs avant et arrières, avancé pour l'avant et reculé pour l'arrière, afin de ménager plus de place pour les roues terre à grand débattement probablement. Ce montage unique est très net sur les films et photos du rallye de Côte d'Ivoire.

Il est exceptionnel d'avoir une authentique voiture de rallye usine ayant appartenu à un de ses pilotes qui plus est emblématique de l'aventure Renault sport: c'est le cas de cette R5 Turbo groupe 4 engagée dans une épreuve du championnat du monde par un des pilotes français les plus populaires, Jean Ragnotti. Elle a aussi connu une restauration chez les motoristes " maison " de Renault sport, les frères Bozian. »



Grâce à ses caractéristiques uniques, à sa configuration spécifique et à son historique documenté, cette Renault 5 Turbo est indiscutablement celle engagée au Rallye du Bandama 1982 par Jean Ragnotti.

Il est exceptionnel de pouvoir acquérir une authentique voiture de rallye usine, ayant appartenu à l'un de ses pilotes les plus emblématiques, et conservée dans une telle cohérence historique. Conservée de nombreuses années par Ragnotti, puis par un collectionneur, elle appartient aujourd'hui à son troisième propriétaire depuis une dizaine d'années. Entretien

depuis par Michel CRESPEL, par son origine, son histoire en compétition et sa provenance directe, elle constitue un témoignage rare et particulièrement cohérent de l'engagement officiel de Renault en Championnat du Monde des Rallyes.

- Exceptional provenance
- Genuine factory car
- Restored by the Bozian brothers
- Jean Ragnotti's own car



The Renault 5 Turbo of Jean Ragnotti: the last Group 4 factory R5 TURBO built by Renault Sport's rally competition department, just before the arrival of Group B. In a unique circumstance, it is Jean Ragnotti himself who is offering his former mount from the 1982 Ivory Coast Rally...

The Renault 5 Turbo Group 4 Factory Car

The Renault 5 Turbo was born from the vision of Jean Terramorsi, Deputy Director of Product Planning at Renault, in charge of limited production models, who as early as 1977 imagined a sporting development of the Régie's star model: the Renault 5.

This was no longer simply about improving handling or engine power, as had been done with the R5 Alpine. Terramorsi believed it necessary to turn it into a true rally car, incorporating Renault's flagship technology: turbocharging.

As early as 1972, Bernard Dudot, an engineer at Alpine in Dieppe, had paved the way by installing a turbocharger on a 1600cc engine intended for a very light Group 5 berlinette. Although difficult to master, the result proved formidable in the hands of a driver such as Jean-Luc Th  rier, foreshadowing what the Renault 5 Turbo would become. Mid-mounted turbocharged engine, reinforced chassis, specific suspension components, bodywork combining steel, polyester and aluminum, dramatically widened rear track: the Renault 5 Turbo presented in 1978 left no one indifferent.



Development and Competition Entry

In 1979, the small Renault Sport team, driven by François Bernard (chassis engineer) and Michel T  tu, still only had the Group 5 prototype at its disposal — the famous black R5 — an assembly of specific Renault and Alpine components.

It would take the production of the 400 units required for Group 4 homologation, obtained in September 1980, to allow the car to compete in major international events.

The Group 4 version produced approximately 260 horsepower and was distinguished by a driving behavior particularly appreciated by drivers. It is often considered more usable than some later evolutions, notably the Tour de Corse version, regarded as more demanding.

Jean Ragnotti

Jean Ragnotti shares with Henri Pescarolo the enviable status of being one of the most popular French racing drivers.

Winner of the Tour de Corse, the Monte Carlo Rally, French Superproduction Champion, he also distinguished himself at the 24 Hours of Le Mans.

Beyond his achievements, it is his spectacular driving style and his personality — marked by simplicity, warmth, and passion — that have left a lasting impression.

The 1982 Ivory Coast Rally

Ragnotti's 1982 program in the R5 Turbo Group 4 remained relatively focused: Critérium Alpin, Tour de Corse, and the Ivory Coast Rally, also known as the Bandama Rally.

Following a victory at the Tour de Corse and a third place at the Critérium Alpin, Renault entered two R5 Turbos in this legendary World Championship event.

It was a first for the R5 Turbo on African terrain.

Preparation was extensive: long reconnaissance sessions, suspension adaptations, structural reinforcement, and the installation of underbody protection.

The entered car, registered 80 VS 91, chassis number VF1822000C0000009, was first registered on April 8, 1982, likely very shortly before the event.

Assigned to the Ragnotti / Andrié crew, it immediately proved competitive against top-level opponents, including Michèle Mouton.



But this rally would also remain one of the most demanding, both sportingly and humanly. The rivalry between Michèle Mouton and Walter Röhrl reached its peak. Röhrl declared to the German press: "The Audi Quattro is so superior that even a monkey behind the wheel could

win rallies.” To which Michèle Mouton replied ironically: “Walter is a good driver... but the man...”

At the same time, the French driver was going through a dramatic personal ordeal: she learned of her father’s death during the rally, yet chose to continue competing.

In this particularly tense context, Ragnotti delivered an outstanding start to the event.

But the Bandama forgives nothing.

Following a mechanical issue, a poorly anticipated pace note caused an off-road excursion. The car took off over a bump before landing heavily. Broken steering, damaged aluminum roof: retirement was inevitable.



Post-Race and Restoration

The car was repatriated to France and retained by Renault Sport. In 1984, it was gifted to Jean Ragnotti by Patrick Landon.

It was then entrusted to the Bozian brothers, historic Renault Sport preparers.

After remaining in their workshops for many years, it was finally restored in the 1990s:

- mechanical rebuild by the Bozian brothers
- body repaired by Daniel Loison
- paintwork by Del Fiacco
- parts supplied by Renault Sport
- restoration to Bandama configuration

Original elements, including rally plates and crew documents, were preserved.

The car was presented to Jean Ragnotti in 1995, on the occasion of his 50th birthday, during a dinner at Paul Bocuse.

Identity and Chassis Number

After its accident, the original registration (VF1822000C0000009) was reused by Renault Sport on another car.

When handed over to Jean Ragnotti, the car received a new identity:

- chassis number: B0000081
- first registration: February 1981
- registration number: 4534 VD 91

No R5 Turbo ever competed under this identity.

As was often the case with factory cars, the competition department had fewer registration documents than vehicles, these being transferred as needed.

It is therefore essential to clarify that, despite this administrative particularity, the car's historical continuity remains fully established.



Technical Description

This factory Group 4 R5 Turbo features numerous specific elements:

- Chausson air/water intercooler
- modified sensor plate from Porsche 928
- specific turbocharger without conventional wastegate
- side exhaust outlet

- high-capacity alternator
- dry sump lubrication with external oil tank
- dual master cylinder competition pedal box
- adjustable De Carbon dampers
- Renault Sport engine no. 2672
- Matter reinforced chassis



Conclusion

As Gilles Vallerian rightly points out:

“With factory competition cars, it is always difficult to attribute with certainty the races contested and the results for each individual car. Indeed, official race cars often do not have a stamped chassis number, which is the case here. It was common for racing departments, little concerned with the administrative ‘road’ aspect of factory cars, to have fewer registration documents than vehicles! This was confirmed by Patrick Landon. A registration document would be used on one car, then after an accident or wear from racing, it would be transferred to a new chassis supplied by Matter, and so on...”

It is very difficult to be certain about the actual participation of a race car in a specific event. This is not the case with this R5 Turbo, which has a unique and particular history. This Renault 5 Turbo Group 4, ex 80 VS 91, is unquestionably the one that competed in the 1982 Bandama Rally: its historical continuity is certain. It retained its livery until restoration, and notably features a specific mounting of the front and rear bumpers — extended at the front and set

back at the rear — to provide more space for long-travel gravel wheels. This unique configuration is clearly visible in period films and photographs of the Ivory Coast Rally. It is exceptional to have an authentic factory rally car that belonged to one of its drivers, particularly one so emblematic of the Renault Sport adventure: this is the case with this Group 4 R5 Turbo entered in a World Championship event by one of the most popular French drivers, Jean Ragnotti. It has also undergone restoration by Renault Sport's in-house engine specialists, the Bozian brothers."

A genuine factory-built Group 4 example, this Renault 5 Turbo originates directly from Renault Sport's competition department and retains the defining characteristics of a works rally car of the period. Its specification includes a Renault Sport engine developing approximately 260–270 horsepower, dry-sump lubrication system, Chausson air-to-water intercooler, specific turbocharger configuration, adjustable De Carbon suspension, and a reinforced Matter chassis. Following its return from the Bandama, the car was retained by Renault Sport before being gifted in 1984 to Jean Ragnotti by Patrick Landon, then head of the rally program. Subsequently restored by the Bozian brothers—long-standing Renault competition partners—it was returned to a configuration faithful to its period appearance. Preserved for many years by Ragnotti himself and later by a private collector, it remains today in the hands of its third owner of the past decade. Nowadays maintained by Michel CRESPEL it is combining direct works origin, period competition history, and documented provenance, it represents a rare and highly compelling example of Renault's official rallying heritage.

