

RENAULT RS01

Con el título mundial de Formula 1 conseguido por Fernando Alonso, Renault ha culminado con éxito una aventura que se inició hace casi 30 años y cuyo objetivo se vio cumplido con el R25, ser Campeones del Mundo con un equipo 100% Renault.

Por Félix Iturbide

Artículo publicado en 2005 en la revista AutoSlotExclusive. (Foto: Renault Sport)



El Renault RS01 fue el primer Renault de Formula 1 y el primer monoplaza con motor turbo de la era moderna. El coche debutó el 16 de julio 1977 en el circuito de Silverstone en el Gran Premio de la Gran Bretaña, después de que los planes de hacerlo debutar una semana antes en el Gran Premio de Francia se rechazasen por los temores a ser muy poco competitivos ante un publico muy expectante en el debut de “La Regie” en su propio feudo. El motor V6 de 1,5 litros sobrealimentado fue desarrollado por Bernard Dudot, el hombre a cargo del actual programa de diseño de motores del Renault F1 Team.

Después de no poder finalizar ninguna carrera en el año de su debut, las cosas fueron mejorando hasta el GP de los Estados Unidos de 1978 en el circuito de Watkins Glen, donde el RS01 obtuvo su clímax al conseguir para la marca francesa sus 3 primeros puntos en la historia del Campeonato Mundial de Formula 1, gracias a la 4º plaza conseguida por su piloto, el francés Jean-Pierre Jabouille.

El RS01 se ganó a pulso el apodo de “la tetera amarilla”. Este nick venia motivado por la utilización del innovador motor turbo y a la leve estela humeante que este provocaba y el cual se averiaba con demasiada frecuencia. En contraste, todos los demás equipos involucrados en la Formula 1 en aquella época, utilizaban los motores V8 (Cosworth) o V12 (Ferrari, Alfa Romeo) de 3000 cc atmosféricos. La utilización del innovador V6 1500cc Turbo, los problemas que comportaba y los constantes abandonos provocó muchas sonrisas burlonas de sus rivales en los primeros años de desarrollo; los problemas era principalmente la fiabilidad, el elevado consumo y el típico retardo en la entrada en funcionamiento del turbo y por consiguiente en la entrega de potencia y que lo hacían muy difícil de conducir. En su primer año, su mejor resultado fue una 10º posición en calificación en el Gran Premio de Holanda.

El desarrollo del motor se inicio en 1975 a partir del motor turboalimentado de 2.1 litros que Renault utilizó exitosamente en los sport prototipos en años precedentes. Durante los años 1977 y 1978 la marca francesa no fue capaz de competir en todos los Grandes Premios debido a los constantes problemas en la evolución del propulsor. En 1978 se debutó en Sudáfrica por una evidente razón: la altura en la que se encontraba el circuito de Kyalami daba ventaja al motor turbo respecto al resto de motores atmosféricos. Prueba de ello fue que Jabouille pudo rodar en 6º posición durante gran parte de la carrera hasta que el motor expiró y le forzó a abandonar. Durante estos años, solo participaba un piloto en los Grandes Premios, el mencionado piloto francés Jean-Pierre Jabouille. Finalmente, después de una larga lista de abandonos y de muchos momentos de tensión y desanimo, llegaron los primeros puntos en el Gran Premio de los Estados Unidos. Además de los 4 puntos obtenidos, en dos Grandes Premios se consiguió calificar en 3º posición en los circuitos más rápidos del Mundial: Osterreichring y Monza.

En 1979 se aumentó la participación con un segundo monoplace pilotado por el también piloto francés René Arnoux. Ese año, en el Gran Premio de Sudáfrica, se consiguió la primera pole position y liderar por una vuelta un Gran Premio de Formula 1. Por entonces el motor turbo de Renault desarrollaba unos 460 hp contra los 410 hp de los motores Cosworth.

Debido a las complicaciones del motor turbo, el diseño del chasis del RS01 fue muy convencional en sus inicios y una vez se empezaron a solucionar los problemas técnicos del propulsor, Renault se centró en la aerodinámica y en verano de 1979, concretamente en el GP de España, el RS01 de J.P. Jabouille fue sustituido por el RS10 con “efecto suelo”, fenómeno del que había sido pionero la escudería Lotus en sus coches 78 y 79 el año anterior. El efecto suelo consistía en utilizar faldillas deslizantes que tenían un movimiento vertical para adaptarse al suelo, lo que daba un aislamiento mejor y por ende un mayor agarre del monoplace. En cuanto al motor la utilización de un nuevo propulsor biturbo que desarrollaba más de 1200hp solucionó los problemas de entrega de potencia al disponer de un turbo para cada banco de cilindros. Este propulsor junto al chasis RS10, proporcionó a Renault los primeros resultados importantes y de forma constante, destacando la mítica victoria el 1 de julio de 1979 en el Gran Premio de Francia en el circuito de Dijon-Prenois de Jean-Pierre Jabouille sobre el Ferrari de Gilles Villeneuve. Además de esta gran victoria se consiguieron 6 pole position y 2 vueltas rápidas, lo cual hizo que las opiniones escépticas y burlonas del resto de escuderías se tornasen en sumo interés sobre los turbos, tal y como sucedió con Ferrari y BMW, los cuales utilizaron la tecnología Turbo de forma exitosa en años posteriores.

28 años han pasado del RS01 al R25 de Fernando Alonso con el que “La Regie” ha conseguido el objetivo propuesto aquel lejano 16 de julio de 1977: conseguir el Campeonato Mundial de Pilotos y Constructores con un equipo 100% Renault, y a pesar de los inicios tortuosos del Renault RS01, este monoplace significó el inicio de un camino de innovación donde ya nada nunca sería lo mismo para Renault y para la Formula 1.

Datos

Diseñadores: André de Cortanze y Marcel Hubert

Pilotos: Jean-Pierre Jabouille y René Arnoux

Chasis: RS01 Monocasco de Aluminio Renault

Motor: EF-1 Renault 1.5 litros V6 con 1 turbopropulsor (10.500 rpm)

Caja Cambios: Hewland FG400 de 5 velocidades.

Neumáticos: Michelin

Sponsors: Elf, Tissot y Cibié.

Estadísticas

Debut: Gran Premio de la Gran Bretaña 1977. Jean-Pierre Jabouille.

Ultima participación: Gran Premio de Bélgica 1979. René Arnoux.

Carreras disputadas: 23

Número de participaciones: 29

Abandonos: 19

Puntos: 3

Mejor Clasificación: 4º (Gran Premio de los Estados Unidos 1978)

Mejor Calificación: 1º (Gran Premio de Sudáfrica 1979)

Distancia Recorrida: 961 vueltas (4342 km.)

Vueltas en cabeza: 1 (4 km.)

.