



④ L'avis des spécialistes

Une bête de race

Comme tout objet de passion, la R5 Turbo se mérite et requiert une certaine circonspection avant toute décision d'achat...

Les R5 Turbo ont connu pour la plupart une existence mouvementée. Il faut donc vérifier en priorité l'état des longerons avant, souvent attaqués au niveau du support de la batterie et de l'émetteur d'embrayage en raison des fuites que ces deux éléments génèrent parfois. La corrosion peut encore attaquer les planchers inférieurs. La jonction entre longerons avant

et arrière présente un risque de fissure : il est vivement conseillé de poser des renforts à cet endroit. Renault Sport les fournissait d'ailleurs à l'époque. Les portières en aluminium souffrent des vibrations et finissent par se fendre au niveau des rétroviseurs, relativement lourds. De ce point de vue, la caisse en acier de la Turbo 2 se montre moins

sensible. Sur tous les modèles, les longerons arrière sont très fragiles. Un choc violent sur une roue risque de tordre le longeron : à ausculter en priorité.

Faiblesses chroniques

L'ancrage des triangles avant inférieurs est à surveiller de près. Très sollicités, ces triangles se fragilisent avec le temps et peuvent même s'arracher. Le montage d'un renfort est là encore vivement conseillé (la pièce était disponible chez Renault Sport à l'époque, et elle est aujourd'hui refabriquée).

Les triangles inférieurs arrière restent proches de ceux de l'Alpine A310. Les coquilles qui ferment le triangle sont percées de trous : l'eau y pénètre facilement et la rouille s'y installe. A force, le triangle risque d'arracher la roue avec les conséquences qu'on imagine... On peut remédier à ce défaut en le remplaçant par un triangle tubulaire beaucoup plus simple. De manière générale, les trains roulants sont bien conçus et se révèlent assez solides. D'origine, la R5 Turbo ne freine pas très efficacement. La qualité des plaquettes montées d'origine est

en cause. Heureusement, les nouvelles moutures s'avèrent bien plus performantes qu'à l'époque. Le moteur tient 100 000 km sans souci. Il faut cependant prévoir une importante révision à ce stade, car la pression d'huile peu élevée use prématurément les coussinets et la segmentation. Ce qui signifie à court terme un risque de casse moteur. Les problèmes de surchauffe (phénomène très courant) sont dus à des radiateurs entartrés. On

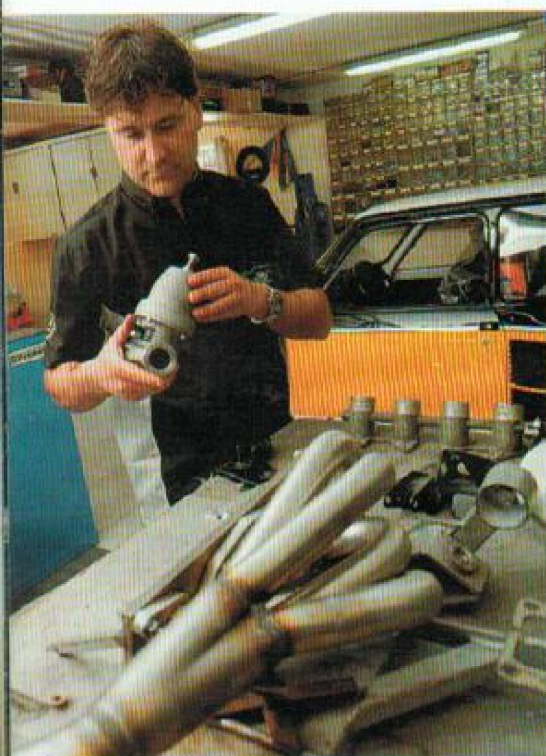
fabrique aujourd'hui des radiateurs en aluminium plus performants car plus épais. Le bon état des durits est essentiel, notamment à proximité du collecteur, qui émet beaucoup de chaleur. Le turbo s'avère résistant, à condition de bien faire chauffer la voiture avant de "tirer" dessus et de bien laisser refroidir le système à l'arrêt, au ralenti avant de couper le contact. La boîte de vitesses, surdimensionnée, est très solide. En revanche, l'embrayage bi-disque résiste mal au temps. Il faut le

La quête du Graal

changer régulièrement en cas de conduite (très) sportive. Les collecteurs se fissurent et cassent souvent eux aussi à cause des fortes températures dégagées, ce, même si le kilométrage est peu élevé (certains n'ont pas tenu plus de 50 000 km).

Une R5 Turbo irréprochable se négocie autour de 35 000, voire 40 000 € pour un très bel exemplaire. Une Turbo 2 sera logiquement moins cotée, les valeurs moyennes oscillant entre 25 000 et 30 000 €. Une base saine à restaurer réclamera, quant à elle, pas moins de 12 000 € (Turbo) ou 9 000 € (Turbo 2). Une "Cévennes" authentique, dotée d'un palmarès, dépassera aisément 70 000 €. Une "Tour de Corse" exigera, elle, pas moins de 150 000 €. Quant aux Maxi Turbo, elles sont intouchables. Et gare aux répliques plus ou moins fidèles... Attention à l'accastillage : certaines pièces spécifiques à la première série commencent à se faire rares et peuvent atteindre des prix prohibitifs en occasion, notamment le tableau de bord (1 500 à 2 000 €), les sièges (1 000 € pièce), les portières (600 à 800 €) ou le pavillon en aluminium (1 500 €). Le garage 3 S Développement propose de nombreuses pièces neuves à son catalogue. Citons entre autres exemples¹⁴ le collecteur "Tour de Corse" (1 423,24 €), l'aile avant (166,24 €), le pare-chocs avant (344,45 €), le disque de frein (137,54 €), les plaquettes de frein Rating (155,24 €), le maître-cylindre (430,56 €), la pompe à eau "Cévennes" (150,70 €), la grille d'aération d'aile arrière (57,77 €), l'amortisseur avant (149,50 €), ou le joint de culasse (145,91 €). ●

14. Prix TTC.



Chez 3S Développement, les R5 Turbo profitent d'une cure de jouvence salutaire :

la plupart ont en effet connu une vie mouvementée. Au besoin, quelques améliorations techniques proposées par l'atelier peuvent contribuer à fiabiliser l'espèce.

3S DÉVELOPPEMENT
Stéphane Saavedra,
Tél. 04 89 05 59 33
235 bis route
de la Manda,
06670 Colomars