

N°52
Alpine

BERLINETTE

LES CRÉATIONS DE JEAN RÉDÉLÉ *mag*

RENAULT 5 TURBO

GR4 315 CH



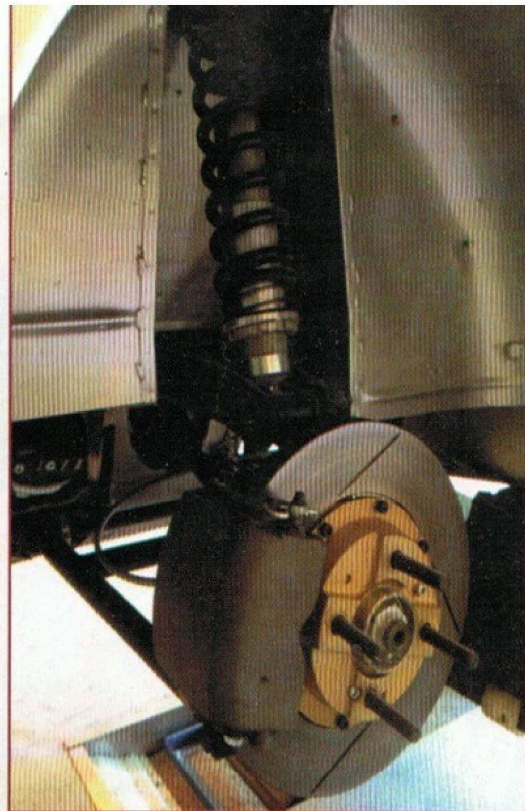
ALPINE A310 4 CYL. JACQUES PRÉVOST RENAULT 17 GORDINI SAV: L'ALPINE A 310 V6
RÉGULARITÉ "LA COURSE M'A RUINÉ" ALFA ROMEO ALFETTA GT 1.6 & LA RENAULT 5 TURBO

4 CV PROTO

220 KM/H
180 CH



BIMESTRIEL N°52 - AOÛT-SEPTEMBRE 2012 - TARIF: 5 € - DOM: 7,00 € - DEL: 5,60 € - A: 5,90 € - PORT COUV: 5,40 € - ESP: 5,60 €



▲ Les étriers et les disques de freins sont de chez AP Racing alors que les bols proviennent de chez 3S Développement.

À l'instar du radiateur d'eau, bon nombre de pièces sont des refabrications dans les règles de l'art. ▼



Le 4 cylindres turbocompressé de 1397 cm³ développe ici 315 ch et un couple de 37 mkg à 4000 tr/min. En version "Cévennes" cette mécanique fournissait environ 210/220 ch. ▼

LE SORCIER DE COLOMARS

Comme évoqué plus haut, le troisième volet de son reconditionnement s'est déroulé chez 3S Développement à Colomars. Stéphane Saavedra, le patron, a démarré avec son père, agent Renault, qui préparait et courait sur R5 Turbo. Cette activité annexe à celle du garage a d'abord amené des amis et ensuite de nombreux clients. Depuis dix ans l'ancien agent Renault s'est spécialisé dans la restauration des R5 Turbo, principalement des voitures de compétition et assez peu de voitures d'origine.

"Richard Doux est un nouveau client. Je lui ai fourni pour sa GR4 toutes les pièces, châssis, freins, moteur, comme il voulait." Pour ce type de voitures beaucoup de pièces sont spécifiques et ne sont plus commercialisées. "Nous avons refait des pièces conformes à celles d'époque, mais en travaillant pour certaines sur la fiabilité et la sécurité. On a mis par exemple un turbo, toujours de chez Garrett, qui donne plus de souplesse et facilite le pilotage de la voiture. Le circuit d'essence a été reconditionné avec des durites d'aujourd'hui plus sécurisantes. On a aussi assoupli l'arbre à cames de base Maxi 5 en diminuant la levée des soupapes. Nous sommes également intervenus sur l'échappement qui à l'époque utilisait des brides en fonte sur lesquelles étaient soudées

les tubulures en inox. Un problème de dilatation se produisait et faisait céder l'élément. L'ensemble est maintenant en inox car on a fait fabriquer des brides en inox découpées au laser. Nous avons monté des têtes d'injection issues de chez Porsche qui étaient spécifiques aux «Tour de Corse». Le circuit électrique a été refabriqué. On l'a un peu amélioré en le construisant avec du fil d'argent, des connexions aviation et des thermo-disjoncteurs accessibles au pilote et copilote. Le fil argent est du cuivre argenté. Ce principe permet un diamètre de fil plus petit et plus performant. On est obligé d'utiliser ce matériau lorsque que l'on emploie des broches type aviation plus petites que les traditionnelles.

Cette R5 Turbo n'est pas une «Cévennes» ou une «Tour de Corse» mais une GR4. Il y a eu la petite et la grosse GR4. La différence avec la «Tour de Corse», se situait surtout au niveau du train avant. La GR4 possédait le train avant moins large de la «Cévennes» sans les barres de renfort." ●

Texte et Photos :
Jean-Jacques Mancel & DR

1. À noter toutefois que l'Avignonnais avait dans la spéciale du Rouergue fait jeu égal avec Jean-Claude Andruet sur sa Ferrari 308.

2. Les frères Bozian étaient les préparateurs officiels de Renault Sport.

