

BERLINETTE mag

N°91 LES CRÉATIONS DE JEAN RÉDÉLÉ

V6 TURBO : 200 000 KM

3S



ACHAT R5 TURBO : LES PIÈGES À ÉVITER

+ DANIEL CHARLES
DANS LES COULISSES
DE LA COUPE (2)



M 06475 - 91 - F: 5,50 € - RD

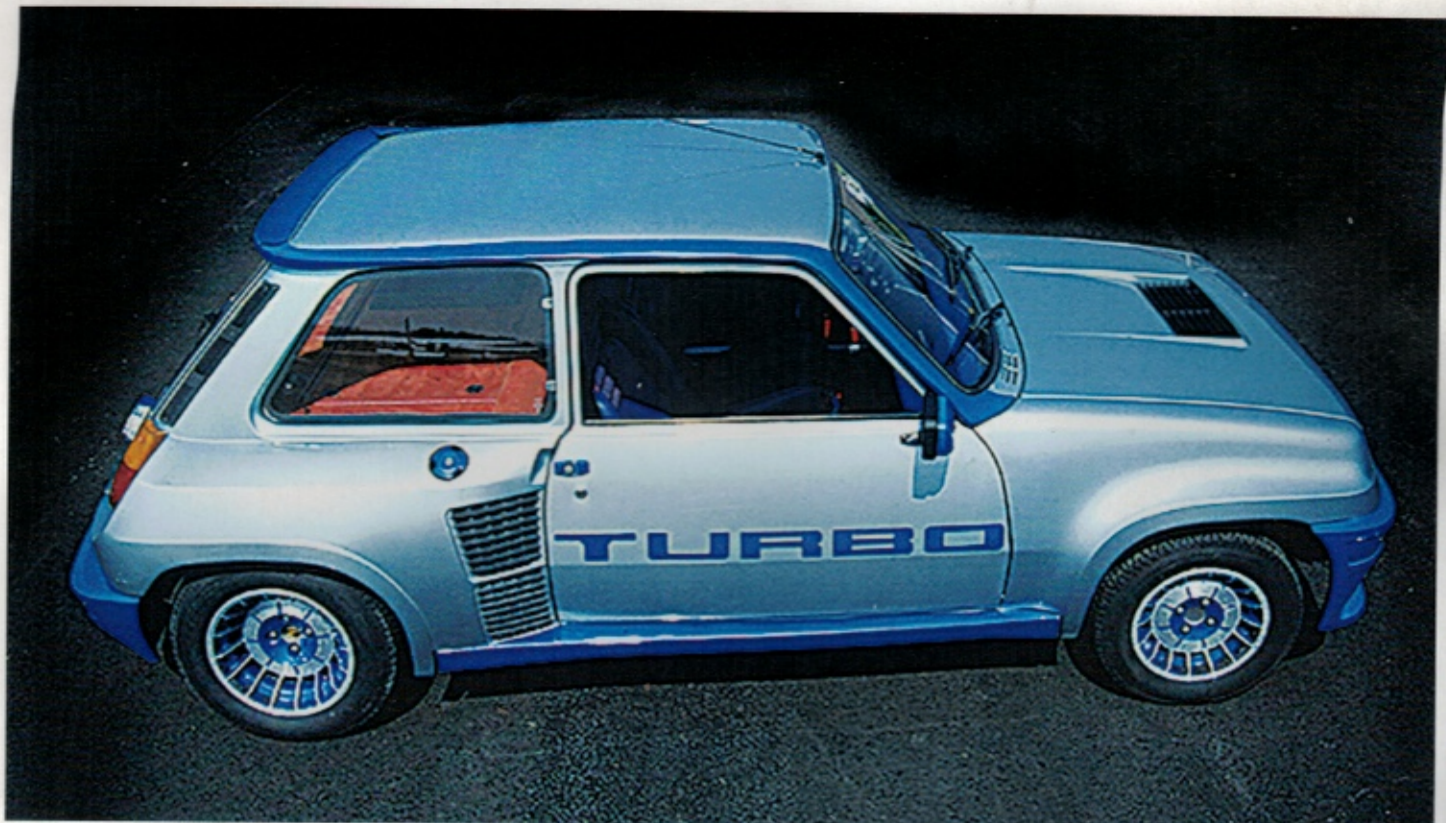
Hornet

BIMESTRIEL N°91 - FÉVRIER - MARS 2019 - FRANCE : 5,50€ - DOM : 6,50€ - BEL : 6,00€
ESP : 6,20€ - PORT. CONT. : 6,20€ - POL/S : 760 XPF

ACHAT R5 TURBO: LES PIÈGES À ÉVITER

Lors de sa présentation au Salon de Paris 1980, la Renault 5 Turbo avait provoqué une onde de choc dans le monde de la voiture sportive. Bien avant de découvrir ses performances, au vu de son design ahurissant, métamorphose stylistique de la petite familiale, les badauds l'avaient d'emblée élevée au rang d'icône. L'idée lancée fin 1976 par Jean Terramorsi et Henry Lherm avait fait son chemin sous la talentueuse inspiration d'Yves Legal, son styliste.





Sur les premières versions les stickers de porte Turbo ne comportent pas de chiffre. Peu de voitures sont sorties dans cette configuration, la plupart étant commandées en rouge ou en bleu, les deux seules teintes disponibles au début.

La rareté d'un modèle en fait souvent monter le prix, aiguissant de fait l'appétit des "vautours". Nombre de nos lecteurs nous ont demandé de consacrer un sujet traitant des principaux pièges à éviter lors de l'achat d'une R5 Turbo de série. Les différentes versions compétition ne font pas l'objet de la demande formulée, mais un rapide survol de leurs genèses est inévitable.

La première série (1981-1982) type 8220 appelée Renault 5 Turbo, dont la dénomination est devenue Turbo 1 pour les néophytes, est une voiture à la sellerie très spécifique. Son tableau de bord, ses sièges et son volant, signés Bertone, en font une voiture d'exception. Complétant cette spécificité quelques éléments de carrosserie tels les portes, le hayon et le toit sont en aluminium.



La réalisation, sur la base de la Renault 5, avait été confiée au carrossier Heuliez. On voit ici la maquette en bois suivie par le passage en soufflerie. Heuliez recevait les caisses et assurait la métamorphose.



© Heuliez



L'intérieur très caractéristique des premières versions était proposé à dominance bleue ou rouge. 1 690 exemplaires sont sortis des chaînes dieppoises.



Afin de baisser le coût de revient, la Turbo 2 a perdu certaines des spécificités de la Turbo en empruntant les éléments des R5 de série. La baisse du prix de vente, passé de 125 000 francs à 95 000 francs, fit progresser les ventes jusqu'à 3 167 exemplaires. La coque effectuait un véritable périple avant de se retrouver en Normandie dans l'usine de Dieppe. Partie de l'usine Renault de Flins, elle était réceptionnée chez Heuliez à Cerisay pour retourner en Normandie à l'usine Alpine où elle était assemblée.

Après deux ans de production Renault proposait une version dépouillée: la Turbo 2 (1983-1986). Elle perdait son originalité et abandonnait les éléments en aluminium, la sellerie intérieure, et l'ensemble de l'habitacle. La mécanique restait identique jusqu'à fin 1984. Afin d'homologuer la redoutable Maxi 5, deux cents voitures (type 8221) reçurent un 1430 cm³.

Depuis des décennies, c'est la 4 CV qui a ouvert le bal, Renault a toujours élaboré, une ou plusieurs versions compétition d'un de ses modèles familiaux. La R5 Turbo est un cas

à part. Le constructeur a cette fois métamorphosé sa paisible familiale en félin turbocompressé de 160 ch. Même si le design "rugissant" suffisait à lui seul à générer d'abondantes retombées médiatiques, Renault, comme à l'accoutumée, a décidé d'en assurer la promotion par le sport.

Pour ce faire il fut décidé d'étudier une version rallye de la R5 Turbo dont, ensuite, allait dériver le modèle de série. Gérard Larrousse, alors directeur de Renault Sport confia la réalisation de cette future "machine de rallye" à l'ingénieur Michel Têtu qui en fit une redoutable bête

de course. Équipée tout d'abord du quatre cylindres de 1397 cm³ emprunté à la R5 Alpine, plusieurs versions furent élaborées: la type Cévennes, la type Tour de Corse puis la 5 Maxi. Parallèlement deux versions circuit voyaient le jour: une "Coupe" et une Supertourisme.

À partir de 1981, cette "boule de muscles" va remporter de nombreuses victoires aux mains de talentueux pilotes tels François Chatriot, Jean Ragnotti, Thierry Saby, Carlos Sainz, Alain Serpaggi, Jean-Luc Thérier, pour ne citer que les plus emblématiques.

L'achat d'une R5 Turbo ne doit pas s'effectuer à l'aveugle. La plupart des pièces très spécifiques de la première version sont devenues introuvables, à part la sellerie que réalisent les Selliers du Domaine. Pour le reste il faut écumer les bourses d'échange ou les autres canaux de vente de pièces détachées d'occasion.

Afin de réaliser cet article nous nous sommes rapprochés du club IT5 et de l'un des spécialistes de cette voiture: Stéphane Saavedra de 3S Développement.

« La première chose à faire, précise celui-ci, est de s'enquérir de la cote approximative des R5 Turbo et Turbo 2, la première citée relevant d'un budget supérieur. Certaines pièces, tel le tableau de bord, se négocient à "prix d'or". Pour commencer, il est conseillé de surveiller la corrosion du plancher en soulevant les tapis de sol. Il faut également consulter les factures d'entretien, ou de remise en état. Toutes les durites, eau, essence et système d'embrayage, du fait de la température ambiante élevée dans le compartiment moteur, doivent être en parfait état. Les ailes arrière peuvent réserver quelques surprises surtout si le vendeur, peu scrupuleux, a masqué les fissures qui apparaissent au niveau de la jonction, en bas de la vitre de custode. Les craquelures laissent passer l'eau qui s'introduit alors entre les différents éléments composant l'assemblage de l'aile arrière. Dès que le phénomène survient, il faut opérer immédiatement un colmatage. Nous ouvrons le haut de l'aile en sa longueur



en agrandissant la fissure sur un bon centimètre. Nous nettoyons ensuite la cavité en retirant la rouille et l'humidité qui ont pu s'y installer. Nous traitons ensuite les parties attaquées avec un produit anticorrosion avant de recoller l'ensemble. Si le problème est pris

à son début cette intervention est suffisante et durable. Par contre si la corrosion est bien avancée et que la fissure est boursoufflée, cela signifie que le mal est profond et que la tôle rivetée est attaquée. Il faut alors tout démonter pour intervenir en profondeur. »



Afin de réaliser cet article nous nous sommes rendus dans l'atelier de Stéphane Saavedra situé dans la banlieue niçoise. Comme souvent dans les entreprises familiales c'est Aleksandra, son épouse, qui assure l'administratif de la société.



Les triangles inférieurs du train arrière sont à surveiller. « Pour vérifier s'ils ne sont pas corrodés à l'intérieur, il faut taper dessus avec un maillet. Si l'on entend un bruit de limaille cela signifie la présence de dépôts de rouille. Il est alors nécessaire de les remplacer. Ce problème récurrent est d'ailleurs connu sur les Alpine A 310 V6 à jantes 4 trous qui utilisent les mêmes pièces. »



Les silentblochs de barre stabilisatrice ne sont plus disponibles. « Lorsque certaines pièces sont épuisées, il faut trouver un compromis. Nous les remplaçons par un "kit rotule" qui se fixe en bout de barre et se substitue aux silentblochs. Ceci nécessite une modification sur le triangle que nous effectuons. On voit le renfort sur le triangle et son montage spécifique. Pour les suspensions, nous utilisons des éléments proches de la série, juste un peu plus durs. Il est aussi possible de monter des amortisseurs Bilstein pour ceux qui veulent faire de la compétition. »



La société 35 Développement refabrique les échappements qui correspondent aux différentes versions élaborées par Renault Sport. « Nous avons conçu un gabarit multifonction qui permet de réaliser à l'identique les collecteurs en inox pour les versions Cévennes, Tour de Corse et Maxi. »



Dans le cas d'un changement de caisse la proue ne pose pas de problème particulier car cette partie reste celle de la R5 de base. « Il faut quand même effectuer quelques interventions. On enlève les supports moteur et tous les éléments qui concernent le groupe motopropulseur. Il faut ajouter quelques renforts et les tôles de phares. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, la poutre est facilement refabricable car elle est constituée d'un tube en carton recouvert de polyester. Cette

pièce rigidifie l'ensemble et a permis de passer le crash test en amortissant les chocs. Ce n'est pas aussi compliqué qu'à l'arrière. Ceci permettrait de sauver des voitures. Jusqu'à maintenant on a toujours trouvé des solutions de dépannage, mais maintenant on arrive au bout des possibilités et on doit trouver d'autres moyens. Aujourd'hui lorsqu'une voiture est gravement accidentée ou corrodée, la seule option est de changer la caisse. On voit ici la limite de corrosion qu'il ne faut pas dépasser

sur le compartiment avant d'une R5 Turbo. » Les points d'ancrage des amortisseurs, qui ne comportent pas de renfort, contrairement à la R5 Alpine Turbo, sont à surveiller. « Les concepteurs ont dû penser que le moteur étant central arrière sur la R5 Turbo, la partie avant allait subir moins de contraintes que sur les tractions. Il faut donc adjoindre un renfort sur le pied d'amortisseur, comme sur les trains avant "Cévennes". Les longerons sont à inspecter avec soin. »

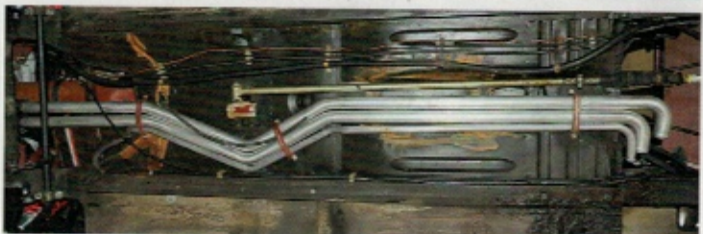


Le moteur est fiable ainsi que la transmission. Il faut faire, en prévention, une grosse révision aux environs de 100 000 km, segmentation, coussinets, soupapes d'échappement, etc. Une révision coûte moins cher qu'un reconditionnement total.

Le problème vient du mécanisme d'embrayage qui n'est plus disponible. « On peut monter des embrayages AP Racing. Mais ils sont axés compétition. Beaucoup de propriétaires, qui roulent peu, rencontrent des problèmes de démarrage ou coupure moteur sur les voitures. Ceci provient du positionnement du réservoir d'essence droit. Sa partie supérieure, qui reçoit l'orifice de remplissage de carburant, occupe un emplacement dans le compartiment moteur très proche du collecteur d'échappement. Cette proximité provoque, malgré sa protection thermique, de la condensation dans le réservoir. Sur les voitures ne roulant pas souvent, l'eau stagne dans le réservoir et corrode les jauges à essence, puis les pompes et l'injection. Malgré la protection thermique on ne peut pas stopper ce phénomène, mais le limiter en laissant les réservoirs pleins. Au cas où la voiture a été arrêtée pendant longtemps, il faut carrément vidanger les deux réservoirs dans l'espoir que la corrosion n'ait pas gangrené l'ensemble du système. Si le mal est fait, une intervention importante s'impose. Il faut retirer la moquette, démonter les sièges, les réservoirs et l'injection. Puis il faut introduire à l'intérieur des réservoirs un produit détergeant et des éléments métalliques, boulons par exemple, et secouer l'ensemble. Ne pas oublier non plus le vase-tampon qui évite de déjauger. Il est bon de préciser qu'après six mois l'essence perd ses capacités. »



La refabrication, dans la mesure du possible, est un élément indispensable pour la vie des entreprises assurant la sauvegarde des voitures. Ceci est évidemment lié à un minimum de stock que possède 3S Développement. Par exemple les tubes d'eau en aluminium d'origine qui passent sous la voiture sont de faible épaisseur et sont souvent corrodés. « Les voitures qui roulent peu dont le circuit d'eau est rarement vidangé vont à la rencontre de sérieux problèmes. Dans ce cas une oxydation invisible s'installe à l'intérieur du tube et le refroidissement n'est plus correctement effectué avec les conséquences que l'on peut deviner. Nous refabriquons ces tubes avec un matériau identique mais plus épais. »



L'équipe de Stéphane Saavedra se compose de trois collaborateurs dont Jean-Marc Gustinelli l'auto-entrepreneur qui s'affaire à la fabrication d'un renfort de boîte de vitesses. « Les voitures de course subissent d'énormes contraintes. Il s'agit ici du renfort de boîte de vitesses pour les voitures de compétition. Il solidarise le moteur et la boîte et les empêche de bouger. Comme pour les collecteurs, nous sommes partis de la pièce d'origine avec laquelle nous avons réalisé un gabarit. Ceci n'est pas pour les R5 Turbo d'origine. »



Cyril Cugus est sur un chantier important, puisqu'il a en charge le remontage du groupe motopropulseur de cette R5 Turbo. « Nous sommes spécialisés et les différentes R5 Turbo n'ont plus de secret pour nous. C'est un réel plaisir de travailler sur ce genre de voitures. »



Mathieu Monnier passe aisément du reconditionnement des moteurs au poste à souder. « La mécanique de la R5 Turbo est très fiable lorsque l'entretien est suivi correctement et que la voiture ne subit pas de longues périodes d'inactivité. »

Remerciements à 3S Développement et au club IT5, présidé par Jocelyn Aris.

TEXTE ET PHOTOS: J.J. MANCEL