



OPEL KADETT RALLYE



MAZDA 323 GT-R

**KM/H**

**71**

février 2016



# R5 ALPINE TURBO ÇA CHAUFFE TOUJOURS !

## SO BRITISH

- Mini Cooper S JCW
- Lotus Elise S3 S CR
- Caterham 165...

*What else ?*

L.12000 - 71 - S. F. 5,80 € - RD



**ESSAI**

**5 PEUGEOT 16S  
COLLECTORS**



**BMW 635**



**Honda City Turbo**

## VINTAGE

▲ 110 CH

▲ 187 KM/H

▲ 0 À 100 KM/H 9,6 SEC.

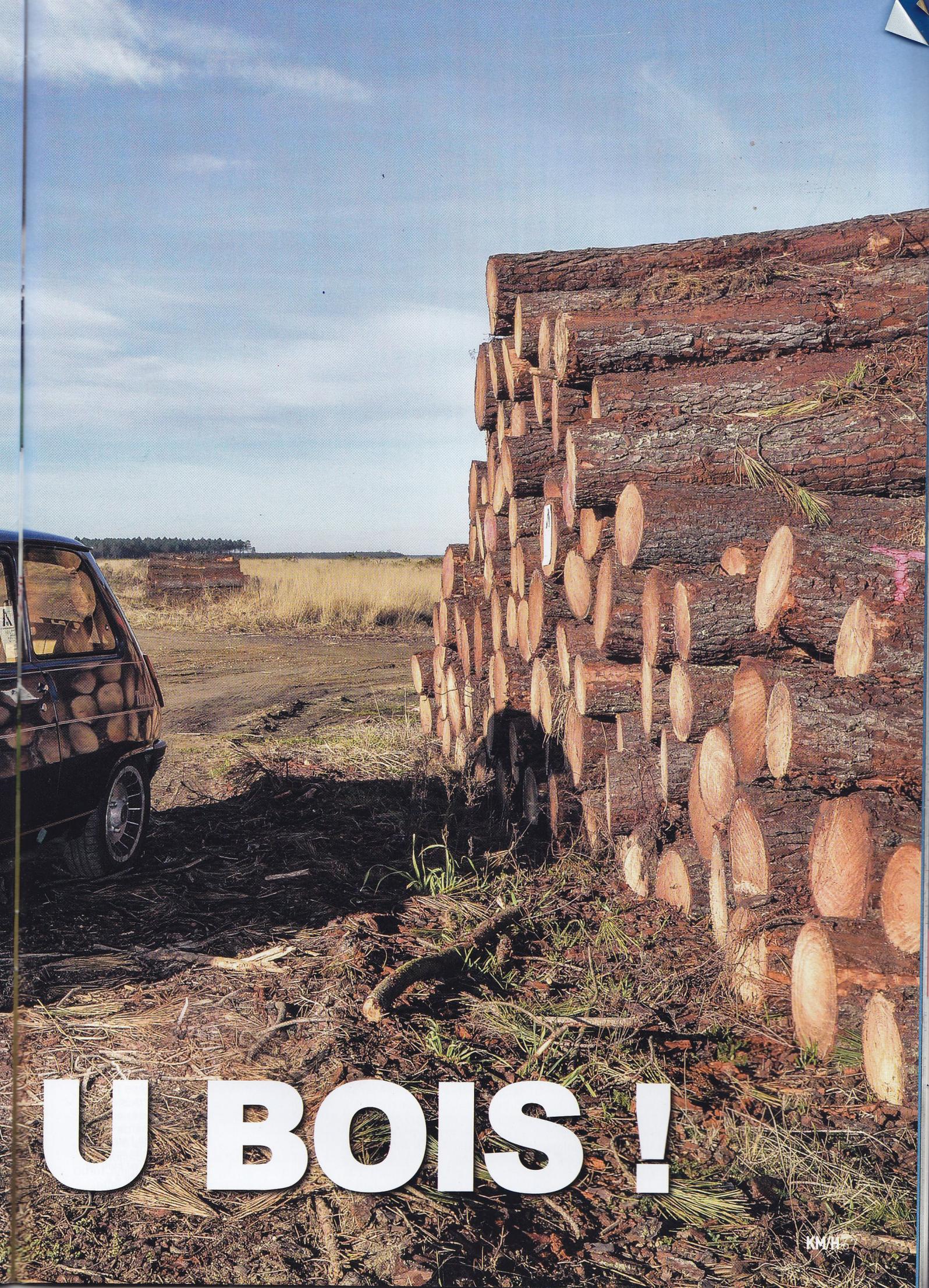
▲ KM D.A. 30,2 SEC.

# Renault 5 Alpine Turbo

Sans être aussi recherchée que sa sœur atmosphérique ou aussi titrée en compétition que son successeur, la GT Turbo, avec son appellation Alpine et son gros turbo, cette R5 est une auto « coup de cœur », coincée entre une technologie des années 1970 et un brin de folie des années 1980. Perfectible ? Tape à l'œil ou pas assez ? Mieux qu'une Golf ou pas ? qu'on le veuille ou non, elle reste avant tout une sportive amusante et la première à avoir rendu l'effet turbo accessible à tous !



# ENVOIE D



**U BOIS !**

## VINTAGE

Renault 5 Alpine Turbo



**LA LIGNE DE LA R5 EST ENCORE PLUS SÉDUISANTE AVEC LES ANNÉES : LISSE, ÉVIDENTE, ELLE PREND UN VÉRITABLE CARACTÈRE SPORTIF DANS CETTE ULTIME VERSION ALPINE TURBO.**



**A**près le succès fou rencontré par la « Gorde », la R8 bien sûr, Renault s'est laissé le temps d'innover : les R12 et R17 G, la R5 LS puis Alpine ont sans doute été là pour laisser le temps d'élaborer le turbocompresseur. Sur la planche depuis 1975, il allait permettre au Losange les folles années 80, tant en série qu'en compétition : dès la fin des années 1970, il y eut Alpine en endurance, la F1 avec les théières jaunes ou encore la R5 Turbo à moteur central en rallyes. Tout cela fut ensuite très porteur côté image de marque, mais en attendant, en série, Renault prend du retard.

Chez VW à Wolfsburg on surprend tout le monde avec la Golf GTI en 1975...

Au moins cinq ans d'avance sur une concurrente sérieuse ! Sur ce créneau pourtant favorable à Renault, le Losange ne fait pas « mieux » que la 5 Alpine atmo, son carbu, son 1400 et ses moins de 100 ch. Un mal pour un bien, le retard de la 5 Alpine permet une remise en question. Comment mettre plus de puissance sous ce petit capot ? En 1981, la R5 Alpine

Turbo apparaît avec 110 ch, et du couple pour le 1400. Le turbo fait une entrée fracassante dans la classe populaire !

### Sur des roulettes ?

C'est sûr que le top c'était d'avoir une « Turbo 1 », mais quand il y avait marqué Alpine dessus, « Turbo » collé un peu partout, et en plus des jantes « turbine » évoquant celle du nouvel accessoire greffé sous le capot, c'était la classe. Les Teutons pouvaient aller se rhabiller avec leur injection ! La 5 Alpine Turbo demandait plus d'entretien, elle était moins facile à régler, plus souvent en panne, plus « rock'n'roll » dans les virages, mais au feu rouge, quand on savait dompter a bête, elle était imbattable.

Dompter c'est un peu le mot. On devine qu'avec des jantes en 14 pouces il en aurait été autrement. Là, évidemment, avec un gros T3 qui ouvre tard et des roulettes en guise de roues, parfois ça patine (rien qu'un peu...). En ligne droite on peut gérer, s'en amuser même, mais en sortie de courbe c'est surprenant. La finesse est de mise. Mais si à l'époque ça pouvait faire partie de ses défauts,

maintenant c'est rentré dans les mœurs et bizarrement c'est même pour ça qu'on en veut une ! Quand vous accélérez, vous vous en rendez compte, quand vous tournez, la direction vous le fait savoir ! C'est vivant.

### Look seventies

Je profite de la magnifique auto que nous avons sous la main pour mettre la mécanique de côté et m'attarder sur sa ligne et son équipement. Si je devais acheter une Renault Turbo des années 1980 ça serait elle. La R5 Alpine Turbo a décidément une bouille des années 1970. Une ligne plutôt épurée par rapport à ce qui s'est fait ensuite, les kits carrosserie et les accessoires souvent superflus qui pesaient sur la bascule. Elle se contente du minimum et du coup ne pèse pas plus de 900 kilos. La plupart des efforts ont en fait été consentis à l'intérieur. Certes les non initiés à la R5 « de base » chercheront où se situent les efforts, mais quand on a déjà eu l'occasion de conduire une R5 standard, l'Alpine Turbo c'est un autre monde. Jolie moquette épaisse partout, sièges au dessin

# EN DÉTAILS

**HÉRITAGE BIS**  
Avec ça sous les yeux, c'était un peu de l'aura des Berlinettes et autres A310 qui entraient à l'intérieur... Sauf que Alpine faisait déjà un peu moins rêver que dans les années 70.



**FLOU ARTISTIQUE**  
Lever au plancher presque au centre de l'auto, boîte tout en avant derrière le pare-chocs et une tringlerie à rallonge... Forcément, cela crée un flou dans la commande qu'il faut apprivoiser pour profiter à 100 % de la R5.



**FAIRE-SAVOIR**  
Avoir un turbo sous le capot en 1981 n'était pas quelque chose de banal et il fallait que ça se sache... Devant, derrière, sur les côtés, c'était marqué partout !



**HÉRITAGE**  
Graver Alpine sur cette culasse n'a pas uniquement été un coup de pub ! Grâce à son moteur et son turbo la R5 a vu ses performances nettement augmentées et, enfin, elle a pu s'attaquer à la Golf.



**SUR UN PLATEAU !**  
Une rarissime plage arrière non percée ! Avec le temps elles ont en plus tendance à s'effondrer, donc celle-ci est un vrai collector.

## VINTAGE

Renault 5 Alpine Turbo



## D'INFOS

- [www.renault-5.net](http://www.renault-5.net) : site très complet dédiés à la Renault 5. On peut y trouver de nombreuses informations sur l'Alpine Turbo.
- [www.clubr5.forumpro.fr](http://www.clubr5.forumpro.fr) : site et forum du club Renault 5 Alpine Turbo.

Si la motricité peut être prise en défaut, cela ajoute désormais au fun de cette sportive.

discutable mais confortables et garnis d'un velours de qualité, volant génial à prendre en mains siglé Alpine... Au milieu de la console centrale, des manomètres supplémentaires sont venus se greffer sous les aérateurs pour la pression d'huile et celle du turbo et quand tout n'a pas encore 100 000 km et que rien n'a été bidouillé ou trafiqué, ça a de la gueule ! La R5 Alpine Turbo n'a pas le palmarès de la version atmosphérique ou même de la GT Turbo qui lui a succédé, mais elle a un look tout droit sortie des seventies et un moteur turbo amusant qui en font une valeur sûre. Une cote stagnante à l'heure actuelle mais qui ne peut pas chuter, quelques beaux modèles encore disponibles à la vente... Et si c'était le moment de l'acheter ?

Texte José Pereira,  
Photos Fabrice Berry

L'habitacle de la 5 Alpine Turbo lui est spécifique et affiche une finition supérieure... Pour une Renault ! Notez les faux baquets arrière, avec deux places bien spécifiques. La mention turbo est omniprésente sur la voiture et dans la gamme Renault de l'époque.

# CHECK-LIST

## 1 MÉCANIQUE

Avec des révisions et des soins appropriés, c'est une mécanique qui demeure assez fiable malgré la mauvaise réputation qu'elle peut se traîner. Des temps de chauffe respectés, de bonnes durites et de bons joints sont la clé de la longévité. Les casses arrivent souvent avec les mauvais traitements et les préparations « abusives ». On note que si cette mécanique pouvait paraître sophistiquée à l'époque, notamment à cause de son turbo, aujourd'hui elle ne sait plus faire peur. Il s'agit d'un bon vieux bloc culbuté à chemises humides que n'importe quel bon mécano peut refaire, d'un bon vieux et rustique turbo qui ne coûte pas cher en échange standard et d'un carburateur qu'un spécialiste peut rénover sans trop de problèmes. Attention toutefois aux tarifs de certaines pièces rares. De la fumée bleue à l'échappement peut venir d'un turbocompresseur usé mais aussi des soupapes dont les queues n'ont pas de joint. Il faut alors remplacer (rectifier) les guides ou opérer une modification pour monter des joints. L'opération est onéreuse car elle impose l'ouverture du moteur.

## 2 CARROSSERIE

Il convient de surveiller le vieillissement de ses éléments de carrosserie en

plastique. En effet, avec le temps ils perdent de leur éclat et finissent même parfois par se fendiller et devenir cassants. Mais, au-delà des plastiques, c'est la rouille qui pose généralement le plus de problèmes. Il faut la traquer un peu partout sur et sous l'auto.

## 3 HABITACLE

Comme la plupart des autos conçues à la fin des années 1970, la R5 Alpine Turbo ne profite pas d'un habitacle à l'épreuve du temps. Entre les plastiques de mauvaise qualité, les mousses qui s'affaissent et les tissus qui se détendent, sauf exception, il est rare de tomber sur une R5 Alpine Turbo à l'habitacle parfait, à moins qu'il n'ait déjà été restauré.

## 4 COTE

Même si elle n'a pas connu la même envolée que la version atmosphérique, la cote de la R5 Alpine Turbo monte doucement mais sûrement. Autrement dit, c'est actuellement une valeur sûre. Si il faut compter 6 000 € au minimum pour une auto qui présente bien mais sans doute avec des petits défauts, ou qui n'est pas tout à fait d'origine, il est a priori nécessaire de s'approcher des 9 000 €, pour un modèle en parfait état.

## GRANDES DATES!

**1976** : la R5 Alpine est présentée au public. Moteur 1 397 cm<sup>3</sup>, carburateur double corps, 93 ch.



**1979** : nouvelle planche de bord.

**1981** : apparition de la Renault 5 Turbo. Moteur en position longitudinale centrale arrière, 160 ch.



**1982** : lancement de la Renault 5 Alpine Turbo, 1 397 cm<sup>3</sup>, turbo Garrett T3, 110 ch (type R122B).

**1985** : fin de carrière, la gamme est simplifiée. La Renault 5 prend l'appellation « Laureate », disponible aussi avec la mécanique de l'Alpine Turbo.



**C'EST EN FIN DE CARRIÈRE QUE LA R5 TROUVE ENFIN UNE RÉPLIQUE À LA GOLF GTI !**

## L4 BOÎTE À CHIFFRES

# 8,6

C'est le rapport volumétrique très bas (10 pour la version atmosphérique) auquel le bloc de l'Alpine Turbo a dû être abaissé pour tolérer la suralimentation.

Cela explique en partie pourquoi le rendement est mauvais avant l'entrée en action du turbo.

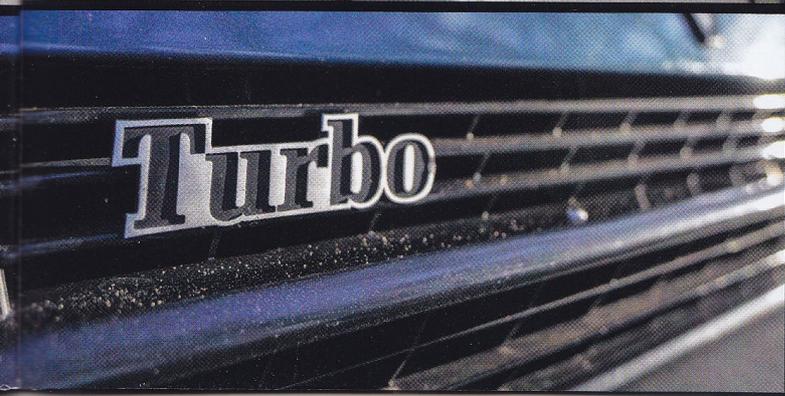
C'est le diamètre de chacun des corps du double carburateur Weber qui équipe la R5 Alpine Turbo. Gros cœur pour un 1 400 cm<sup>3</sup> !

# 32

C'est le nombre d'exemplaires produits de la 5 Alpine Turbo, il faut y ajouter les 706 versions Coupe destinées à la compétition.

C'est la dimension du pneu de secours ! Déjà que les galettes de 155 sur lesquelles est posée la 5 Alpine Turbo ne sont pas suffisantes, on proscrira un run avec cette roue de fortune...

# 135



# VINTAGE

Renault 5 Alpine Turbo

## PASSEPORT TECHNIQUE

**MOTEUR** : Moteur 4 cylindres en ligne en position longitudinale avant, 1 397 cm<sup>3</sup> (76x77 mm), 110 ch DIN à 6 000 tr/mn, 15,2 mkg à 4 000 tr/mn, rapport volumétrique 8,6:1, 1 arbres à cames latéral, carburateur double corps, turbocompresseur Garrett T3.

**TRANSMISSION** : Aux roues avant, boîte 5 vitesses.

**DIRECTION** : A crémaillère

**FREINS** : Disques avant et arrière

**SUSPENSIONS** : Suspensions à quadrilatères déformables, triangles superposés, roues indépendantes, barre antirouls, amortisseurs hydrauliques télescopiques avant et bras tirés, roues indépendantes, barres de torsion transversales, amortisseurs hydrauliques télescopiques arrière

**PNEUS** : 175/60R13.

**DIMENSIONS** : Longueur 3,54 m, largeur 1,52 m, hauteur 1,37 m, empattement 2,41 m, voies AV/AR 1,29/1,27 m.

**POIDS** : 870 kg.

**PERFORMANCES** : Vitesse maximale 187 km/h, 0 à 100 km/h 9,6 sec., km D.A. 30,2 sec.



Malgré la réputation qu'on lui fait, ce 1400 turbo est plutôt fiable.



**ENJOY IT ! MAIS PROFITEZ VITE  
DES BONNES OPPORTUNITÉS  
CAR SI LA COTE EST ENCORE  
ACCESSIBLE, ÇA NE DEVRAIT PAS DURER  
ENCORE TRÈS LONGTEMPS...**

# TOP

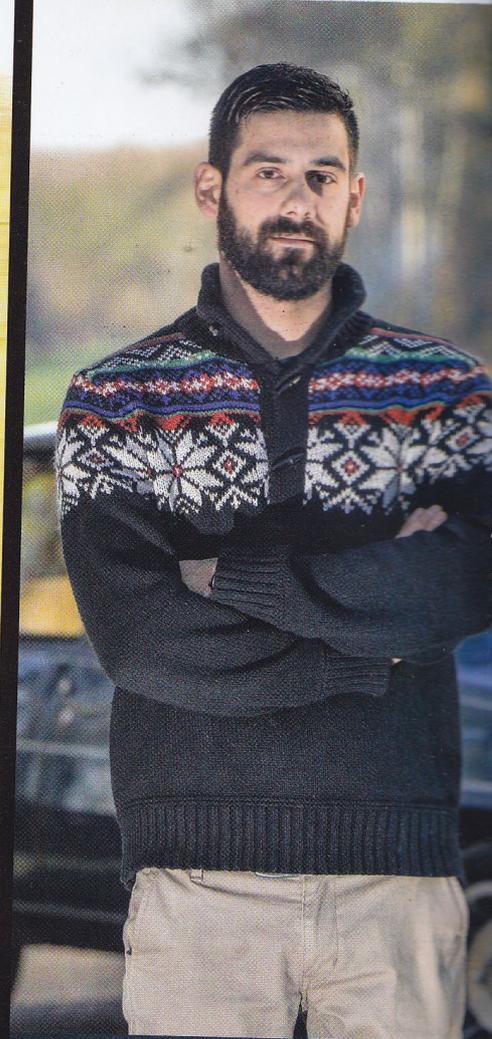
Effet turbo ! ●

Look seventies ●

Cote encore accessible ●

- Rare en bel état
- Roues en 13 pouces
- Commande de boîte

# FLOP



## HUGO MORIN DÉNICHÉE PAR HASARD

Grâce à un papa amateur de belles autos qui a notamment possédé une R5 Turbo puis une Turbo 2 et un oncle collectionneur de Porsche « PMA » et d'autres plus anciennes, Hugo a toujours baigné dans l'auto ancienne : « J'ai eu la chance de beaucoup naviguer dans le milieu de l'auto ancienne, les concentrations. Mon père a eu deux R5 Turbo et quand un jour je suis tombé sur une Alpine Turbo, je ne sais pas pourquoi, je me suis dit qu'un jour j'en aurais une. » Dès l'âge du permis de conduire arrivé, Hugo s'est mis à la recherche de la R5 de ses rêves : « J'ai parcouru les annonces, j'ai épluché tous les sites et journaux possibles pendant un bon moment sans trouver ce que je cherchais. Soit les autos étaient trafiquées, soit elles n'étaient pas complètes, soit elles étaient pourries. » Heureusement, le hasard a fini par mettre une perle rare sur le chemin d'Hugo : « Je suis allé sur le salon Epoqu'Auto à Lyon et alors qu'il n'y avait pas de stand dédié à la R5, je suis tombé sur une affichette sur le stand Avantime ! Un des membres était aussi propriétaire d'une R5 Alpine Turbo et voulait la vendre. Elle n'était pas loin, alors nous sommes allés la voir sur le champ. Elle était plus chère que ce que j'avais prévu mais elle n'avait que 83 000 km et surtout, elle était en parfait état et toute d'origine ! »