

# Acheter une Renault 5 GT Turbo



A l'époque, la plus glorieuse des petites sportives, la 205 GTI a été la référence, et la Supercinq GT Turbo l'outsider. Comme pour les Beatles et les Rolling Stones, certains ont préféré la première, d'autres la seconde, et beaucoup ont adoré les deux.

LOUIS PHILIPPE DA FONSECA - PHOTOS ARCHIVES

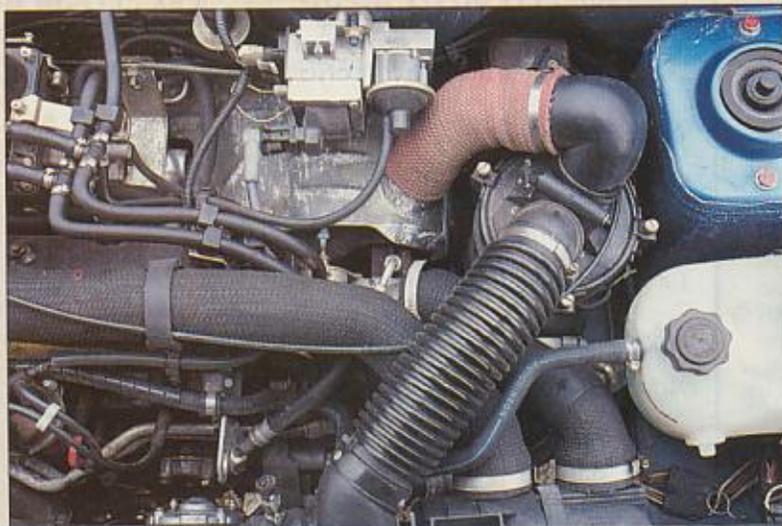
**L**a Renault 5 GT Turbo a provoqué un ras de marée auprès de nos chers lecteurs. Nous avons été inondés par votre courrier : assurément vous êtes toujours amoureux ! Certains sont passés à la Clio 16 soupapes pour revenir à la Supercinq – plus passionnés que jamais – un autre en est à sa septième, GT bien sûr... qu'il a fait transformer en cabriolet par

EBS ! Cette petite Renault semble toujours en mesure de bouleverser les cœurs sensibles aux bombinettes. Même en course, cette auto demeure compétitive, et beaucoup de pilotes ne céderaient pas leur volant. On croirait son palmarès derrière elle ? Faux ! Ce "pétard" risque fort d'animer le plateau du Groupe F et d'aller chatouiller des grosses pointures...

## Evolutions

La GT est apparue en mars 1985, un an pile après la 205 GTI. Comme la Peugeot, la Renault a remporté le titre de Sportive de l'Année *Echappement*. Elle ne manquait pas d'arguments : 115 chevaux, près de 200 km/h en pointe, moins de 30" au 1 000 mètres départ arrêté, un comportement facile et efficace, des sièges au maintien excellent et un prix sage. Mais elle avait aussi quelques défauts, notamment une direction devenant floue autour du point milieu avec la vitesse ou encore une présentation un peu clinquante. Il est vrai que certains détracteurs n'hésitaient pas à qualifier cette Renault de fourgonnette, avec ses feux arrière placés sur les arêtes et surmontés de caches en plastique, ou d'utilitaire en raison des carénages en plastique gris qui la ceinturaient. Pour le millésime 88, la marque du losange corrige le tir tout en exacerbant les qualités de sa petite sportive : l'esthétique est revue dans le sens d'une plus grande sobriété avec des plastiques ton caisse et des jantes plus élégantes, la finition améliorée côté habitacle, le train avant revu avec un

La GT Turbo bénéficie d'une mécanique brillante réalisée à partir d'un moteur rustique increvable. Certains défauts périphériques dus à la suralimentation seront corrigés avec les années mais d'autres perdureront jusqu'à la fin de carrière de l'auto.



angle de chasse augmenté, un point de Cx grappillé dans la calandre et les boucliers, et le moteur gagne cinq chevaux grâce à l'adoption du boîtier d'allumage RE 209, plus performant en cliquetis que le précédent RE 208. Cette jolie Supercinq file ainsi à plus de 200 en lâchant presque le volant et ses accélérations sont plus fougueuses que jamais. Si le régime de couple grimpe de 3 000 à 3 750 tr/mn et le temps de réponse du turbo semble allongé, les reprises, déjà de premier choix, progressent. La phase II a ainsi tout bon.

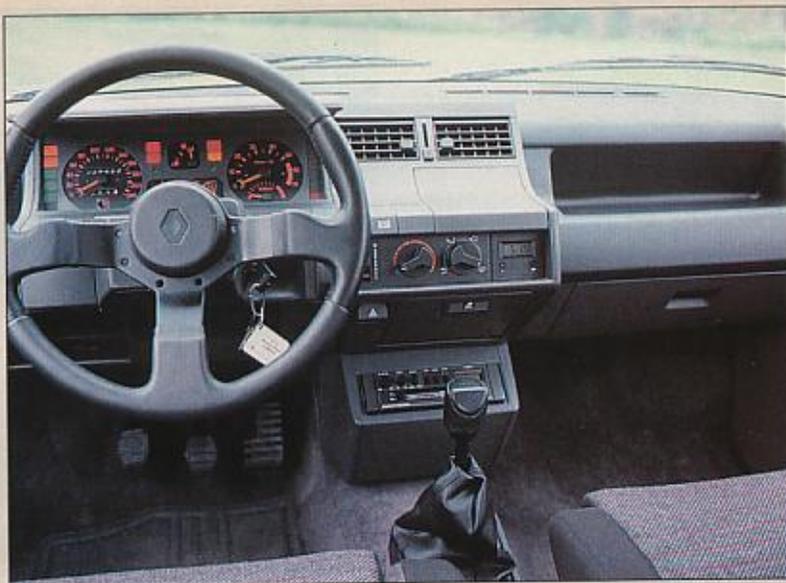
Toutefois, cette auto aura fait couler beaucoup d'encre, durant sa production, pour des raisons philosophiques. Tout d'abord, elle repose sur des jantes d'un diamètre ridicule de 13 pouces, chaussées de série de maigrelets 175/60. En revanche, des 195/55 sont proposés en option, payante puis gratuite (bravo la Régie). Dans la deuxième configuration, le comportement, sans atteindre la rigueur de celui de la 205 GTI, est inattaquable, même si les roues demeurent trop petites... philosophiquement ! Ensuite, on reprochera à Renault une mécanique archaïque : un quatre cylindres culbuté, comme une 4 L, revigoré par un turbocompresseur soufflant dans un... carburateur simple corps !? Technique surannée, certes, mais en aucun cas dépassée, comme le prouvent les performances. Qu'importe donc la noblesse pourvu que l'on ait l'ivresse ! Aujourd'hui encore, des moteurs, évidemment beaucoup plus sophistiqués, ne parviennent pas à une telle symbiose...

## Moteur

La mécanique représente à la fois une qualité, par ses performances, et un défaut sur le plan "spirituel" comme nous le disions précédemment. Aujourd'hui, ce détail "chagrineur" devient un atout de taille. Même si ce n'est pas tout à fait une Supercinq GTI, il n'est pas indispensable de sortir de Polytechnique pour mettre le doigt dans un moteur composé de pièces "courantes" et souligné d'une robustesse légendaire. De même, on se dispense aisément de l'ordinateur de l'Aérospatiale pour régler le carbu...

Les seuls soucis proviennent, logiquement, de la suralimentation. Même s'il est refroidi par eau depuis avril 1986 dans le sens d'une plus grande longévité, ce turbo souffre d'un point névralgique à l'arrière où il a tendance à se fendre dès 20 000 km, pour rendre l'âme au-delà des 100 000. Cette durée de vie se situe tout à fait dans la norme pour un organe qui est ici beaucoup moins onéreux que chez la concurrence.

Par ailleurs, le capot exigü de la 5 a bien du mal à évacuer les calories de sa fougueuse mécanique, malgré les solutions employées à cet effet, comme la plaque antifeu, en tôle puis en



L'aspect des divers éléments intérieurs n'est guère flatteur et ça ne s'arrange pas avec le temps. Dommage, car le volant et les sièges bien dessinés offrent une excellente position de conduite.

Les petites jantes des premiers modèles apparaissent aujourd'hui démodées. Les pneus performants, des 195/55, étaient proposés en option à la place des maigres 175/60.

amiante sur la phase II, ou encore le système antipercolation, plus efficace sur la 120 car il ventile le conduit d'air d'admission et le carburateur, et non plus ledit carbu et le régulateur d'essence, mais qui ne permet toujours pas de démarrer à chaud sans souci. De même, l'auto a tendance à chauffer et certains d'entre vous ont contourné ce problème avec une commande directe du ventilateur depuis l'habitacle, voire un radiateur d'huile pour dissocier le refroidissement du lubrifiant de celui de l'eau. En outre, ce climat torride provoque un dessèchement des durits, à changer et à contrôler régulièrement, ainsi que des défaillances du boîtier d'allumage électronique. Certains déplaceront ce dernier hors du compartiment moteur.

Enfin, nous n'oublions pas les précautions d'usage de toute mécanique suralimentée : vidanger fréquemment avec de l'huile de très haute qualité, attendre la mise en température avant d'user du turbo, et laisser tourner au ralenti quelques minutes avant de couper le moteur. Et qui dit suralimentation, dit sobriété lorsque l'on roule avec le pied léger et voracité dès que l'on titille la pédale de droite.

## Transmission

Comme sur toute traction, les cardans sont sollicités, et plus ici encore en raison du couple procuré par la suralimentation. Ceux qui s'amuse à allumer la roue intérieure en appui ou démarrent les pneus en flamme accélèrent l'usure de cet organe qui démontre une fiabilité tout à fait correcte en usage "musclé civilisé". La boîte était mal étagée avec trois premiers rapports trop courts, mais on l'accepte lorsque l'on craque pour cette auto. On savoure alors une commande douce et rapide pour longtemps. Enfin, l'embrayage s'acquitte également parfaitement de sa tâche, à condition de ne pas le massacrer dans des exercices de rodéo.



## Châssis

Ceux qui sortent d'une 205 ou d'une 309 GTI estimeront les suspensions mollassonnes. Les Peugeot se pilotent tandis que la Renault est une voiture à vivre, donc moins gratifiante pour les puristes qui désirent "mériter" leur auto. En revanche, la Supercinq se révèle plus accessible, notamment pour ceux qui n'ont pas réussi à dompter les lionnes. L'auto demeure néanmoins

Cette Supercinq se distingue par un pédalier spécialement étudié pour le talon-pointe avec une pédale d'accélérateur en "L" retourné.



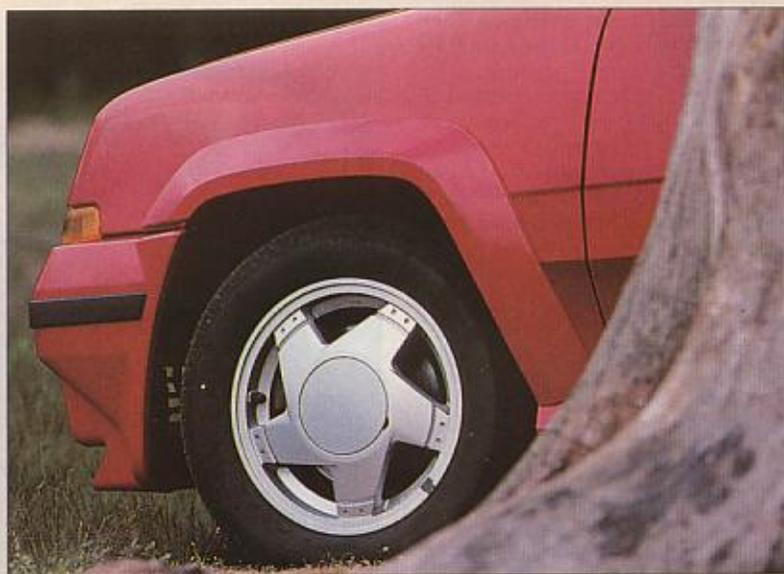


Outre sa puissance, portée à 120 chevaux au lieu de 115, la phase II se distingue par un look rajeuni et moins tapageur. D'ailleurs, les jantes n'ont pas vieilli, si ce n'est par leur diamètre ridicule de 13 pouces.

Avec la phase II, l'habitacle bénéficie aussi d'un lifting réussi. Toutefois, il restera l'un des principaux points faibles de l'auto.



très efficace, surtout la "phase II" débarrassée du flottement à haute vitesse. Bien posée sur ses quatre roues, elle donne l'impression d'une auto surbaissée et autostable, pardonnant bien des erreurs à la condition évidente de ne pas être victime d'un excès de confiance.



Le comportement ne dénote pas, par rapport aux productions actuelles, avec une motricité surprenante (avec l'option 195/55) pour d'aussi petites roues. Logiquement, les pneus fournissent un travail de titan et se "bouffent" rapidement dès que le rythme s'accélère, d'autant plus souvent que les limites

sont accessibles. A ce sujet, ce confort n'est pas une raison pour oublier les amortisseurs qui – peu importe l'auto – doivent être remplacés au plus tard tous les 50 000 km afin de préserver les capacités de la voiture.

Le freinage, puissant pour une auto légère, ne pose aucun problème et s'use en fonction de son usage, pardi ! Les disques arrière encaissent généralement les 100 000 km, leurs homologues avant la moitié, voire moins si on "attaque". De même, les divers silentblocs vieilliront plus ou moins vite, selon la rudesse du conducteur.

## Carrosserie

La GT Turbo étant une Supercinq, on rencontre rarement des ailes en dentelle et la tôlerie vieillit donc comme sur toute carrosserie traitée contre la corrosion. L'engin est bien protégé dans la circulation urbaine par les divers appendices en plastique. Les versions 120 chevaux, dont les boucliers sont traités dans le ton caisse, ne sont pas plus inquiétées grâce à des bandeaux pare-chocs noirs. Seuls les clignotants avant se révèlent vulnérables.

Par ailleurs, d'éventuelles touchettes sont aisément décelables en examinant le pourtour du hayon et au-dessous du pare-brise. Sinon, la coque ne souffre pas trop, sauf si des ressorts courts ont entraîné des talonnements ou si une suspension durcie l'a trop sollicitée.

## Intérieur

Nous abordons là le chapitre où l'auto pêche le plus. Il est vrai qu'à cette époque, Renault n'avait pas achevé son tournant dans le domaine de la qualité. Même si la seconde génération était mieux soignée, on profite du concert des criquets de la plage arrière et des grillons du tableau de bord réalisé en matériaux peu flatteurs et

coiffé d'une vilaine casquette. Si l'instrumentation basique a été ici complétée par deux manos, de suralimentation et d'huile, les informations données par le second sont souvent fantaisistes pour des raisons électriques. En réalité, le faisceau inextricable est un nid à problèmes, peu onéreux à réparer, mais fastidieux à résoudre et lassants à la longue.

Les sièges, au maintien parfait et autorisant une position de conduite idéale par rapport au pédalier spécial talon pointe avec pédale de gaz en "L" retourné, causent également une sérieuse dose de tracasserie : ils se dévisent, voire se cassent, leurs armatures se dessoudent et les bourrelets de l'assise se désagrègent à force de les écraser en entrant et sortant de l'auto. Pour ces derniers, il est possible de se procurer dans le réseau de nouvelles mousses (542,87 F la paire) afin de se concocter des sièges tous neufs sans se ruiner.

## Laquelle choisir ?

La seconde mouture est assurément la plus prisée pour les raisons diverses précédemment énoncées. Elle est en effet plus performante, rigoureuse et jolie à la fois. Par ailleurs, la plupart des imperfections ont été corrigées ou au moins estompées. En outre, on optera de préférence pour une auto équipée des lève-vitres électriques et de la condamnation centralisée proposés naguère en option. Et rappelons qu'une version spéciale a été produite en l'honneur de la Coupe FIA Groupe N 1989 remportée par Alain Oreille. Cette série limitée se distingue essentiellement par une peinture bleu nuit qui a déteint jusqu'aux jantes.

En revanche, on trouve des modèles de la première génération ayant très peu roulé proposés à des prix dérisoires, car beaucoup n'en veulent pas. C'est une belle occasion pour réaliser une bonne affaire sachant que l'on peut effectuer soi-même les modifications essentielles. De plus, les pièces Renault demeurent les plus faciles à trouver à la casse, ce qui diminue d'autant le budget nécessaire. Raçon de cette facilité de conversion : de nombreuses phase II qui circulent n'en sont pas et la plus grande vigilance s'impose lors de la transaction afin de savoir exactement ce que l'on acquiert. Vous aurez constaté que cette auto ne possède pas de réelle tare, exceptée sa finition intérieure, mais souffre des petits soucis qui vous minent la vie. Si vous n'êtes pas un mordu prêt à mettre la main à la pâte en échange de plaisirs procurés, ne l'achetez pas ! Car la GT Turbo est robuste à la seule et unique condition de la suivre régulièrement. En réalité, mieux vaut même anticiper en changeant une pièce avant sa défaillance complète qui entraînera une réaction en chaîne. Par exemple, remplacer les durits du turbocompresseur avant sa rupture afin d'éviter que la poussière n'endommage la tur-



bine... En conclusion, l'entretien détermine à lui seul le potentiel de l'auto, et l'idéal est ici plus que jamais de connaître l'ancien propriétaire.

La GT Turbo possède un fabuleux rapport prix/performance et ses pièces se trouvent un peu partout et au niveau de la bourse de chacun. Mais la sélection d'un modèle irréprochable et un entretien méticuleux, aussi bien passé que futur, s'imposent pour jouir longtemps de la "Gorde" des temps modernes. ■

## Appel aux lecteurs

Si vous possédez une AX GTI - que nous traiterons prochainement - n'hésitez pas à nous raconter votre aventure, y compris les déboires et comment ils ont été résolus.

Le titre Groupe N remporté en 1989 a été fêté avec une série limitée Alain Oreille dont la couleur bleu nuit avait déteint jusqu'aux jantes.

## COMBIEN ÇA COÛTE ?

**V**ous préférez la version 120 chevaux ? Ça tombe bien ! Le bouclier avant, les antibrouillards, le carburateur ou encore la crémaillère se révèlent moins onéreux que sur une "115"... Toutefois, on notera une addition salée pour la crémaillère, les disques et même le fameux carbu qui coûte aussi cher qu'un jeu d'injecteurs sur une auto moderne ! Mais, à l'exception des disques avant, ces éléments se changent rarement et Renault se rattrape avec un turbo très compétitif et un échappement dont le prix indiqué n'est pas celui du silencieux, mais bel et bien celui de toute la ligne...

Si l'achat de la vignette de cette auto de plus de cinq ans n'accusant que 6 chevaux fiscaux ne représente qu'une formalité, l'assurance n'est accessible qu'aux pères de famille. Car les jeunes verseront jusqu'au triple de la valeur de leur GT Turbo ! Les tarifs communiqués par Jacques Doron (tél. : 71.03.36.36) sont effarants, mais au moins aurez-vous un interlocuteur. Car, à l'heure où les publicités pullulent pour s'assurer moins cher, nous regrettons que personne ne réagisse avec des tarifs et des formules adaptés aux jeunes conducteurs, trop souvent contraints de se rabattre sur des bas de gamme peu recommandables...

### COTE (F)

Année	1988	1989	1990	1991
5 GT Turbo	13 500	20 000	26 700	34 100

### PRIX DES PIÈCES (115/120)

Capot	1 178 F 31
Calandre	249 F 70/336 F 18
Bouclier avant	1 677 F 27/1 467 F 96
Aile avant droite	356 F 77
Phare droit	571 F 95
Clignotant droit	104 F 95
Antibrouillard	525 F 89/295 F 24
Boîtier d'allumage	2 819 F 00
Carburateur	4 697 F 60/4 093 F 62
Turbocompresseur	5 697 F 64
Pompe à essence	1 983 F 91
Embrayage complet	1 110 F 55
Alternateur	1 103 F 89
Radiateur	1 157 F 55
Crémaillère	2 440 F 51/2 064 F 47
Cardan	934 F 65
Supports moteur	942 F 28
Amortisseurs (avant - arrière)	838 F 00 - 838 F 00
Disques (avant - arrière)	1 754 F 00 - 1 286 F 92
Plaquettes (avant - arrière)	300 F 00 - 300 F 00
Roulements (avant - arrière)	747 F 72 - 642 F 30
Jante	1 229 F 42/1 366 F 95
Echappement	1 391 F 22

### PRIME ANNUELLE D'ASSURANCE (F)

Jeune conducteur		+ 3 ans de permis		+ 12 ans de permis	
Bonus = 0%		Bonus = 10%		Bonus = 50%	
Tiers	+ Vol et incendie*	Tiers	+ Vol et incendie	Tiers	+ Vol et incendie
(garçon/fille)	(garçon/fille)				
21 097/20 048	31 403/29 841	5 667	8 778	2 340	4 400

\*si parents déjà assurés