

# REVUE TECHNIQUE

---

## *automobile*

E.T.A.I. 20-22, rue de la Saussière 92100 BOULOGNE BILLANCOURT 604.81.13+

**SOMMAIRE**

	Pages
Conduite et Entretien . . . . I à XVI	
Moteur . . . . .	6
Embrayage . . . . .	26
Boîte de vitesses - Différentiel	28
Transmission . . . . .	37
Direction . . . . .	40
Suspension - Train avant . . . . .	44
Suspension - Train arrière . . . . .	52
Freins . . . . .	56
Equipement électrique . . . . .	62
Divers . . . . .	70
Particularités des " 5 Alpine Coupe " . . . . .	72
Particularités des modèles depuis 1979 . . . . .	79



Cette Etude des RENAULT  
 « 5 Alpine »  
 est reprise du N° 375 de la  
 REVUE TECHNIQUE AUTOMOBILE  
 (Périodique mensuel)

## RENAULT

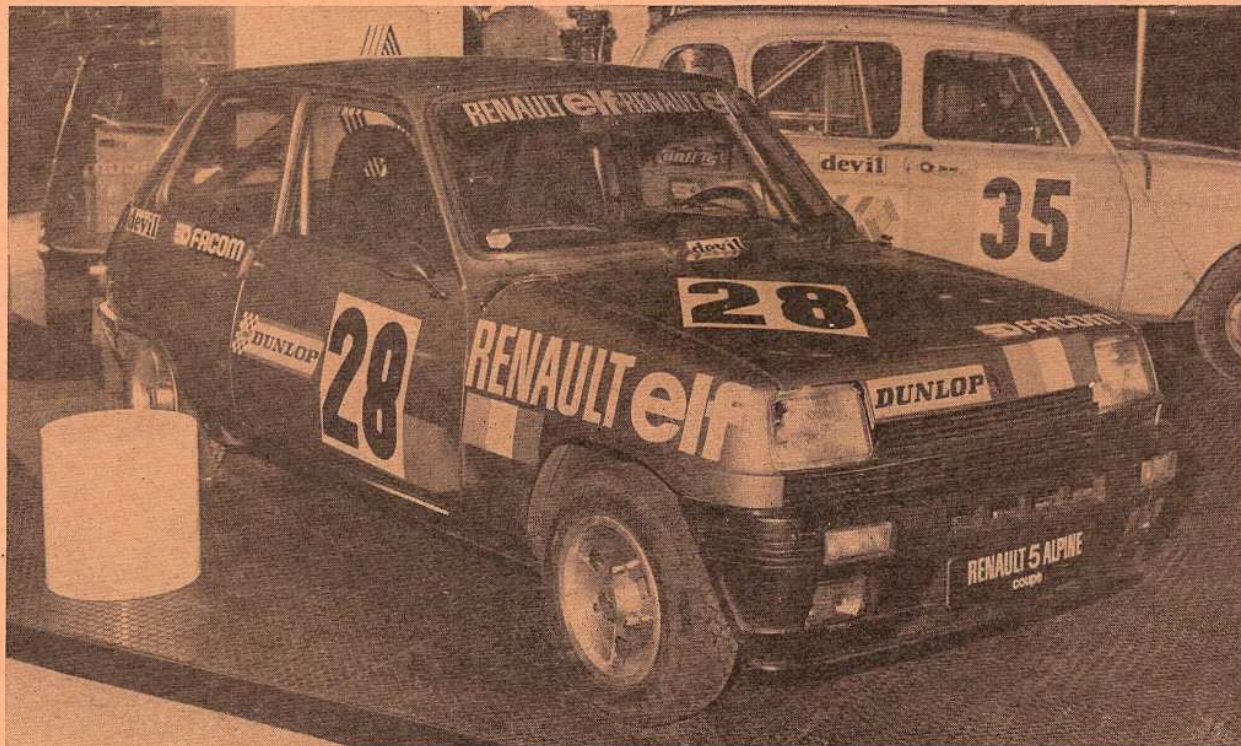
### "5 Alpine"

### "5 Alpine Turbo"

### et "5 Alpine Coupe"



PRIX 68 F



## CONDUITE ET ENTRETIEN DES RENAULT "5 Alpine" (R 1223) et "5 Alpine Coupe"

### LEVAGE ET REMORQUAGE

#### LEVAGE

##### Avec le cric de bord

Voir page 5 et paragraphe « Changement de roue », page XIII.

##### Avec un cric rouleur

Voir page 5.

##### A l'aide d'un pont élévateur à prise sous caisse

Voir page 5.

#### REMORQUAGE

##### Véhicule levé

Voir page 5.

##### Véhicule tiré

Voir page 5.

Les points d'arrimage (anneaux) disposés à l'avant et à l'arrière sous la caisse, sont prévus pour immobiliser le véhicule pendant son transport sur train ou bateau. Ils peuvent également servir pour le remorquage en cas de dépannage et ne doivent être utilisés qu'en traction. En aucun cas ils ne doivent servir pour soulever le véhicule.

# RENAULT "5 Alpine"

R 1223



**RTa**

Nous tenons à remercier la RÉGIE NATIONALE des  
USINES RENAULT pour l'aide efficace que ses  
services nous ont apportée dans la réalisation de  
nos travaux

# ÉTUDE TECHNIQUE ET PRATIQUE des RENAULT " 5 ALPINE "

## AVANT-PROPOS

**C'**EST devenu une tradition chez Renault de créer une version sportive à partir des modèles les plus vendus. Cela permet de réaliser une voiture à hautes performances à un prix abordable et surtout cela entretient une bonne image de marque pour la version de grande série. Après les « 1063 » (4 CV) et les « 1093 » (Dauphine), il y eut la « 8 Gordini » (1100 puis 1300 cm<sup>3</sup>) pour laquelle fut créée la fameuse « Coupe Gordini » puis la « 12 Gordini » qui ne parvint pas vraiment au même succès que sa devancière.

La Renault « 5 » étant devenue le best-seller de la marque, c'est elle qui devait donner naissance à une nouvelle voiture sportive. Tandis qu'elle expérimentait des prototypes à moteur 1600, la Régie Renault commercialisa des kits pour faire patienter la clientèle et animer la « Coupe » avec des « 5 TS » améliorées.

C'est en mai 1976 que la Régie Renault commercialisa sa petite « bombe ». La R 1223 utilise un moteur nouveau de 1,4 litre. Il s'agit du carter-cylindres en fonte de la « 5 TS » extrapolé à 1400 (et monté également sur la nouvelle Volvo « 343 ») coiffé d'une culasse à chambres hémisphériques genre « 16 TS ». On nous a affirmé que le moteur 1600 n'aurait pu être monté qu'au prix de modifications importantes de la caisse, compte tenu de l'espace important déjà occupé par la boîte de vitesses à 5 rapports.

Avec un rapport volumétrique de 10 à 1, le nouveau 1400 Renault développe 93 ch (DIN) à 6 400 tr/mn. Etant donné le poids modeste de la voiture (850 kg), cela assure des accélérations remarquables et une vitesse maximale dépassant 170 km/h.

Le modèle 1977 reçoit des projecteurs H4 en remplacement des optiques mixtes montées jusqu'alors.

Le tableau de bord est complété par trois appareils : manomètre d'huile,

thermomètre d'eau et thermomètre d'huile. Sur le modèle 1978, le thermomètre d'huile est supprimé et le moteur reçoit une prise diagnostic.

Depuis 1977, Alpine construit chaque année pour Renault, à quelques centaines d'exemplaires, une version « coupe » adaptée à l'usage en compétition et réservée aux pilotes s'inscrivant à la « Coupe Renault 5 ». Cette version comporte des pièces spéciales, notamment un radiateur d'huile, une pompe à essence électrique, une direction directe, des amortisseurs spéciaux, des freins avant à disque ventilé, des freins arrière à disque en remplacement des tambours, un couple conique 8 × 33 faisant tirer plus « court » etc... Les particularités de cette version sont traitées dans un chapitre spécial à la fin de notre Etude.

**La présente Etude Technique et Pratique traite des Renault « 5 Alpine » R 1223 versions normale et « Coupe ».**

**Le bouclier avant de la Renault « 5 Alpine » fait office de spoiler aérodynamique et il porte des projecteurs anti-brouillard. Il est également plus proéminent que celui des autres Renault « 5 » à cause de la volumineuse boîte à 5 vitesses**



## IDENTIFICATION

L'identification du véhicule est possible grâce à quatre plaques ou repères dont trois sont situés dans le compartiment moteur.

### PLAQUE LOSANGE (A)

Elle comporte en (1) le type du véhicule, en (2) le numéro dans la série du type et en (3) les deux derniers chiffres de l'année de fabrication du véhicule.

### PLAQUE OVALE (B)

Elle comporte en (1) le type du véhicule (les trois premiers chiffres indiquent la famille du véhicule, tandis que le quatrième indique le type du moteur), en (4) deux chiffres : le premier indique la boîte de vitesses, le deuxième indique la particularité de présentation, en (3) l'équipement de base suivant le pays, en (2) les équipements complémentaires, en (5) le numéro de fabrication.

### PLAQUE MOTEUR (C)

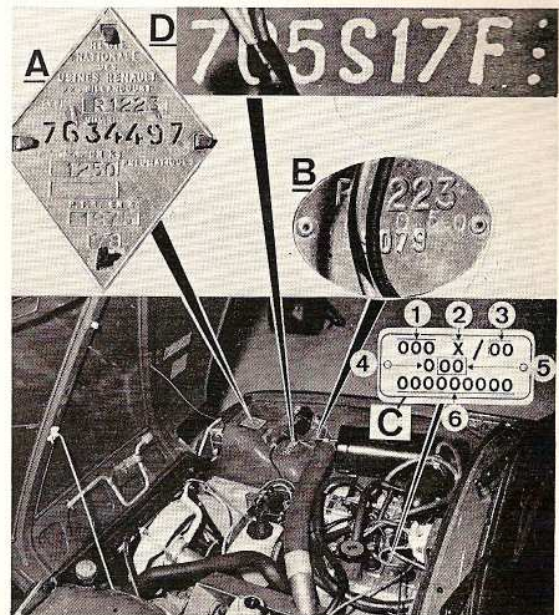
Elle comporte l'indication du type du moteur (1), la lettre d'homologation (2), l'équipement et l'aménagement moteur (3), l'identité de la R.N.U.R. (4), l'indice du moteur (5), le numéro de fabrication précédé d'un rappel de l'indice moteur (6).

### NUMERO DE SERIE

Frappé à froid sur la caisse à la partie avant du coffre.

### PLAQUE BOITE DE VITESSES

Plaque fixée par une vis sur le carter avant de boîte. Elle indique le type de la boîte et le numéro de fabrication.



A. Plaque losange - B. Plaque ovale - C. Plaque moteur - D. Référence peinture (Photo RTA)

### REFERENCE PEINTURE (D)

Inscription au pochoir sur le passage de roue avant droit.

## LEVAGE ET REMORQUAGE

### LEVAGE

#### Avec le cric de bord

De chaque côté du véhicule, deux encoches sont prévues sur le longeron pour recevoir la tête du cric. Présenter le cric horizontalement afin de l'accrocher. Visser à la main pour placer la semelle du cric (légèrement rentré sous la caisse).

#### Avec un cric rouleur

**A l'avant :** Prendre appui sur l'entretoise tubulaire à l'aide d'un support adaptable sur la tête du cric.

**A l'arrière :** Prendre appui à l'extrémité des longerons arrière à l'aide d'une tête de levage adaptable sur cric rouleur et dont les extrémités viennent en butée sur les traverses de fixation des pare-chocs arrière.

#### Avec élévateur à prise sous châssis

• Placer les bras de l'appareil munis de cales de bois, pour éviter l'écrasement éventuel du tuyau d'échappement dans la zone avant engendrée par les points de levage avec le cric de bord. Si on utilise un élévateur à patins mobiles, disposer les patins aux points extrêmes de l'une de ces zones en prenant appui sur les longerons du cadre plancher.

### REMORQUAGE

#### VEHICULE LEVE

Après dépose du bouclier avant (voir paragraphe ci-dessous).

- Passer les extrémités d'une chaîne ou d'une corde autour de l'entretoise tubulaire reliant les deux longerons de la plate-forme.
- Lever la chaîne ou la corde à l'aide d'un palan sans la raidir et placer sous le moteur un madrier de bois ainsi que sous la plage avant du véhicule. Tendre la chaîne ou la corde et lever l'avant du véhicule.

#### VEHICULE TIRE

• Utiliser les points d'arrimage prévus à l'arrière ; à l'avant à cause du bouclier déposer celui-ci (2 vis sur les supports sur chaque longeron et dépose des feux AV).

**Nota.** — Ne jamais prendre les arbres de transmission comme points d'attache.

Levage à l'aide du cric de bord (Photo RTA)

