



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES RENAULT SUPER-5 GT TURBO phase 2

Moteur: 4 cylindres en ligne, 8 soupapes

Alimentation : carburateur Solex 32 DIS simple corps + turbo Garret T2 (0,7 bar) avec échangeur air/air

Cylindrée (cm³): 1397

Alésage x course (mm): 76 x 77

Puissance (ch à tr/mn): 115 à 5750

Puissance spécifique (ch/L) : 82,3 / 85,9

Couple (Nm à tr/mn): 165 à 3750

Couple spécifique (Nm/L): 117,7

Transmission: AV BVM5

Pneumatiques: 175/60 HR 13 / 195/55 HR 13

Roues: jantes tôle à débord en ET36

Freins (AV/AR): Disques ventilés (238 x 20 mm) / disques pleins (238 x 8 mm)

Poids constructeur (kg): 830

Rapport poids/puissance (Kg/ch): 7,2 / 6,9

PERFORMANCES MESUREES

Vitesse maxi (km/H): 198 / 205

0 à 100 km/H: 8»6 / 8»4

400m DA: 15»9 / 15»8

1000m DA: 29»3 / 29»5

80 à 120 KM/H (5è): 9,6»

CONSOMMATION

Moyenne: 9.5 L/100 km

Si la majorité des coupes produites l'ont été en phase 1, elles ont aussi existées en phase 2. Chacune garde ses spécificités de base en plus de la modification coupe.

Pour la version civile, puisqu'il était possible de l'acheter directement en concession, celle-ci reçoit les mêmes intérieurs que pour les versions normales. Elles étaient au choix livrées avec le stock de pièces prêt à monter ou déjà montée, la pièce la plus importante étant l'arceau DEVIL et l'échappement latéral. A ce propos et puisque la découpe du pare choc arrière permettant d'apercevoir le bout de la canule d'échappement n'était plus utilisée, une pièce venait combler cette découpe dans le pare choc.

A l'achat et pour ceux qui ont la chance d'en trouver, ne vous étonnez pas si l'on vous propose un modèle n'ayant pas de numéro de série et qui donc sera interdite de roulage sur route ouverte. Renault a fourni pour la course énormément de caisses dont la seule fonction serait la compétition sur piste



Les modifications pour la compétition :

Elles concernent la version Coupe, telle qu'elle était préparée dans les championnats nationaux organisés en Europe. La première course s'est déroulée au circuit Bugatti au Mans, en France, le 2 Mars 1986.

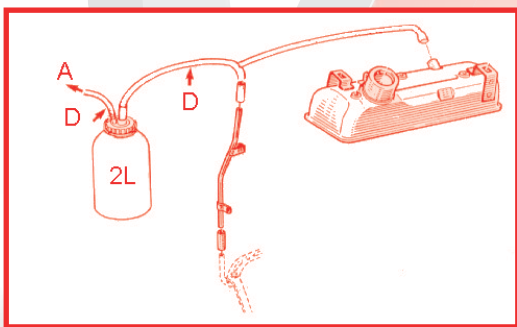
à noter que ces modifications étaient strictement réservées à la piste.

Le Moteur :

- Le système de clavetage des soupapes 2 gorges est étudié pour un régime maxi de 6500 tr/min. En cas de dépassement fréquent de cette limite, il est conseillé de remplacer périodiquement les clavettes soupapes; Pour les modèles 1985 et 1986, il est autorisé de monter des soupapes avec un clavetage trois gorges.
- Il est conseillé de retirer les joints de queues de soupapes.
- Un patin doit être installé pour éviter le saut de la courroie.
- Des tampons élastiques à raideur augmentée, sans limiteur de débattement.

La Lubrification

- Un carter inférieur avec cloisons intérieures évitant le déjeageage.
- La modification du circuit de réaspiration des vapeurs d'huiles selon le schéma ci-dessous:



Tous les autres tuyaux, ajustages, support et décanteur peuvent être supprimés.

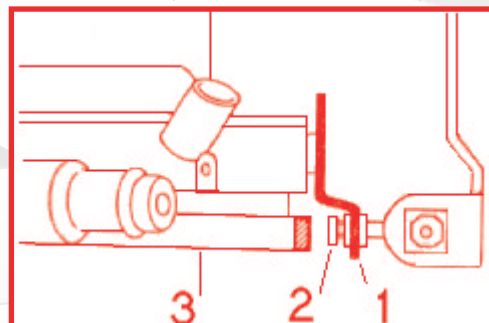
Alimentation et échappement :

Le relais tachymétrique est situé sur la platine de servitude et sa suppression est autorisée.

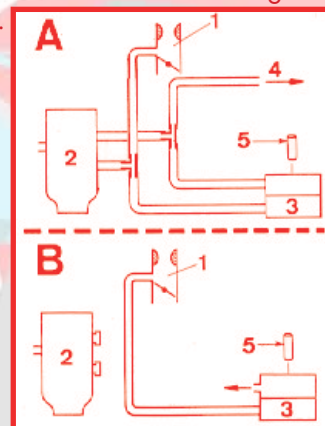
Carburateur:

Le renvoi commande de pompe à essence: Une interférence peut se produire entre l'extrémité de la biellette 2 et la cale isolante 3 située entre le carburateur et la tubulure d'admission. Afin d'éviter ce problème, il est recommandé de déformer légèrement le levier 1 fixé sur l'axe de papillon, de limer la cale 3 extérieurement pour augmenter la garde

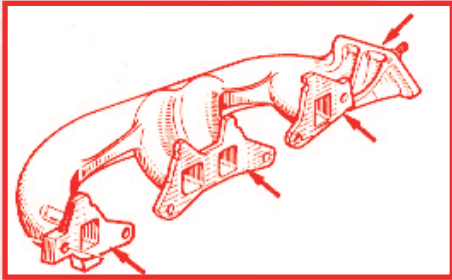
avec la biellette 2 (cf schéma ci dessous).



- Le volet de départ à froid: il est autorisé afin de l'empêcher de battre à hauts régimes, de l'immobiliser en intercalant une rondelle plate entre le levier de commande et l'axe de rotation à la place de la rondelle ondulée. Il est autorisé de supprimer le câble de commande, la gaine et la patte de fixation sur le carburateur.
- le ressort de rappel d'accélérateur: On peut placer à l'intérieur du ressort un morceau de caoutchouc pour l'empêcher de vibrer et éventuellement de se casser.
- Afin de faciliter les contrôles techniques de conformité du tarage du boîtier régulateur, il était obligatoire de faire une découpe dans l'écran thermique d'origine.
- La transformation facultative: Remplacer l'écran thermique d'origine par un de Renault 11 Turbo. Dans ce cas il est nécessaire de supprimer les durits et les embouts vissés du circuit de réchauffage du collecteur d'admission et d'agrandir au diam 8mm les trous de fixations des deux étréques.
- Afin d'obtenir un refroidissement optimum des gaz d'admission, il est autorisé de bloquer le volet de répartition de l'échangeur air-air en position ouverte.
- On peut supprimer le filtre à air pour améliorer la vitesse des gaz d'admission, ce qui favorise le remplissage; dans ce cas, monter un manchon muni d'un tamis prenant l'air directement au niveau de la calandre.
- Il faut également simplifier le circuit de pilotage du turbo pour améliorer son temps de réponse suivant le schéma suivant: Attention, il faut ensuite vérifier la pression de suralimentation; Tous les orifices non utilisés doivent être parfaitement étanches sauf le deuxième du boîtier régulateur qui doit être mis à l'air libre.



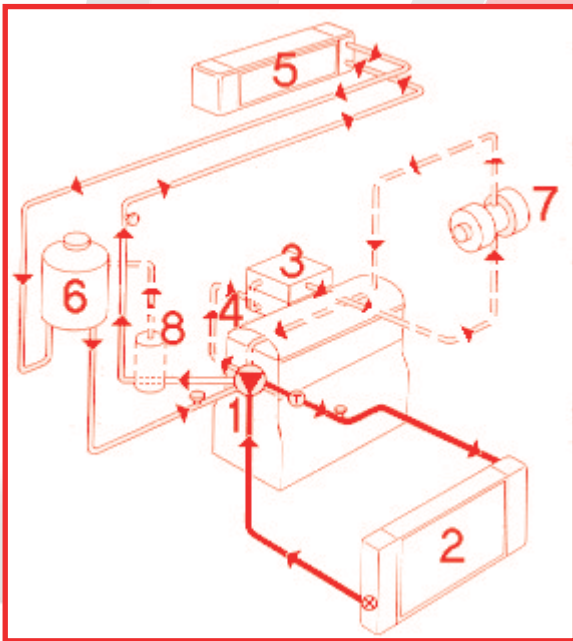
- Ajuster la pression turbo comme indiqué. Différentes pressions ont été utilisées de 690 ± 30 mbar (10 ± 0.43 psi) pour un déplacement de 0.38 ± 0.02 mm de la tige jusqu'à 1000 mbar (14.5 psi) pour un déplacement de 0.5 mm au fur et à mesure des années.
- Echappement circuit Devil: sortie latérale, le bas de marche étant protégé par une tôle pare-flamme rapportée.
- Surfaçage autorisé des plans de joints suivant les flèches.



- Le réservoir d'essence auxiliaire pouvait être utilisé comme réservoir tampon principal en modifiant les tuyaux pour obtenir un meilleur flux d'essence au niveau de la pompe à essence.

Refroidissement

- Déplacer le vase d'expansion et son support de l'autre côté de la cloison moteur à l'emplacement prévu pour le cric. Afin d'augmenter la charge du bocal par rapport au circuit de refroidissement, fixer le bocal le plus haut possible en compatibilité avec la fermeture complète du capot. Réaliser le circuit de refroidissement comme schématisé ci dessous. Attention pour les premiers modèles, prendre soin de placer le té (sortie de pompe à eau-chauffage- vase d'expansion) au point le plus haut du tuyau d'entrée chauffage.



- On peut supprimer totalement ou partiellement les circuits de refroidissement en hachure sur le dessin ci dessus.
- Ce véhicule n'a pas de robinet d'aérotherme, NE PAS OBTURER LES CANALISATIONS DE CELUI-CI, il contribue au bon refroidissement du moteur.
- Percer un trou de diam 3mm dans le calorstat et le positionner vers le haut pour que l'air puisse s'échapper au moment du remplissage. On peut également retirer la partie centrale du calorstat ou retirer le calorstat; Bien qu'autorisée, cette solution n'est pas recommandée (Risque de cavitation dans la pompe et débit trop rapide dans le radiateur.
- Antipercolation: branchement permanent autorisé. Sur les

phases 2, on peut supprimer l'alimentation d'air dans le conduit d'admission et le circuit électrique de l'électrovanne. Allumage

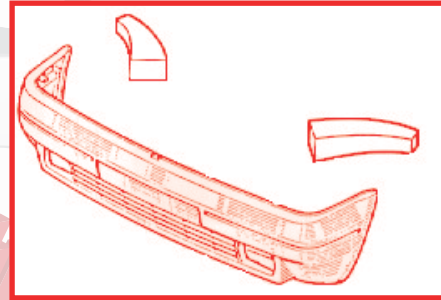
- Pressostat de sécurité moteur (branchement facultatif et suppression autorisée)
- Les fils du capteur d'allumage peuvent être inversés afin de gagner 4° d'avance.
- Sur les modèles antérieurs au millésime 89, il est autorisé de déplacer le boîtier électronique d'allumage de l'autre côté de la cloison moteur.

Embrayage

- Mécanisme à tarage augmenté, type 200 CP 465

Freins

- Prises d'air dans le pare-chocs AV avec 2 écopés de refroidissement pour diriger l'air sur les freins.



- Il est autorisé de monter le clapet d'assistance de freinage sur le conduit d'alimentation d'assistance de freinage afin de l'éloigner du rayonnement thermique du collecteur d'échappement.

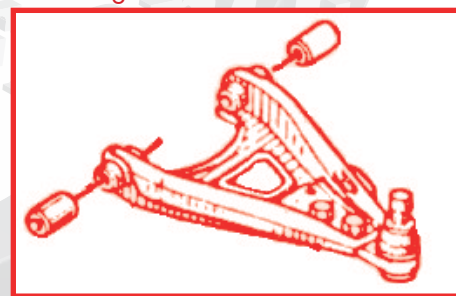
- On peut déconnecter l'asservissement du compensateur de freinage de l'essieu arrière, modifier, remplacer le ressort par un autre système de réglage.

Suspension et direction

- Modification du carrossage avant: $-2^\circ 30'$ + $30'$. Ce réglage spécifique est obtenu par un excentrique sur les points de fixation supérieurs des portes fusées. (L'inclinaison des amortisseurs reste identique à la série).

- Ressorts AV: raideur augmentée.

- Modification de la chasse: $1^\circ / 2^\circ$. Par déplacement des silent-blocs des triangles.



Montage de colliers à vis de chaque côté des paliers de fixation de la barre anti-roulis AV de façon à limiter les déplacements latéraux de celle-ci.

- Suppression bride antivibratoire sur la barre anti-roulis AV.
- Directe, rapport de démultiplication 19,5/1.
- Jantes en tôle, de marque Michelin, 5,50 B 13 à déport extérieur 16 mm (Les voies AV et AR sont ainsi augmentées de 40mm).

Pneus:

- Sec: Michelin slicks 16/53 - 13 (@2.3 bars -33.3 psi-)
- Mouillé: Michelin MXV 195/55 R 13 H (@2.0 bars -29 psi-)