



Photo RTA

ÉVOLUTION DE LA CONSTRUCTION des RENAULT "5 Alpine" et "5 Alpine Coupe depuis 1979 et RENAULT "5 Alpine Turbo"

Les pages qui suivent ne traitent que des modifications apportées aux modèles Renault « 5 Alpine » et « 5 Coupe » depuis 1979 et des particularités de la Renault « 5 Alpine Turbo » commercialisée à partir de l'année modèle 1982.

Pour les caractéristiques, réglages et conseils pratiques ne figurant pas dans la présente évolution, se reporter à l'étude de base (RTA n° 375 de mars 1978) en tête du présent ouvrage.

GENERALITES

MODELE 1979

Pas de modification importante à signaler pour le millésime 1979 des Renault « 5 Alpine » et « 5 Alpine Coupe ».

MODELE 1980

Adoption d'un alternateur à régulateur incorporé.

MODELE 1981

Le millésime 1981 est caractérisé par le montage d'un carburateur Weber double corps.

MODELE 1982

L'année modèle 1982 se caractérise par le remplacement des « R 5 Alpine » et « R 5 Alpine Coupe » par la Renault « 5 Alpine Turbo ».

① MOTEUR

CARBURATEUR

En cours d'année modèle 1981, les Renault « 5 Alpine » et « 5 Alpine Coupe » ont été équipées progressivement du carburateur Weber 32 DIR 97.

MOTEUR TURBO COMPRESSE

Pour le millésime 1982 apparaît la « 5 Alpine Turbo » remplaçant la « 5 Alpine », elle porte l'appellation R 122 B avec un moteur de 1397 cm³ suralimenté.

Type moteur : C 6 J 7 26.

Il a la même infrastructure que le moteur type 840.25 utilisé sur les « Renault 5 Alpine ». Pour toute intervention, se reporter à l'étude de base des « 5 Alpine ».

Seuls le turbo-compresseur, le carburateur et l'allumage électronique intégral diffèrent de la « Renault 5 Alpine ».

RENAULT « 5 ALPINE »

ALIMENTATION

Caractéristiques et valeurs de réglage :

Désignation des réglages	WEBER	
	1 ^{er} corps	2 ^e corps
Buse	24	26
Gicleur principal	135	140
Automaticité	190	160
Gicleur de ralenti	60	80
Centreur de mélange	3,5	4,5
Enrichisseur	70	90
Pointeau	1,75	
Angle de papillon en degrés	12°30'	
en mm	5,25	
Ouverture positive du papillon des gaz (mm)	1,35	
Niveau d'essence - cote sous face joint (mm)	7	
Course du flotteur	8	
Emulseur	F9	F6
Injecteur de pompe de reprise	à came	
Course de pompe de reprise	à came	
Entrebaillement mécanique (mm)	8	
Entrebaillement pneumatique (mm)	8	

Réglage ralenti : Régime 1050 ± 25 tr/mn.
CO : 2 %.

RENAULT « 5 ALPINE TURBO »

ALLUMAGE

ALLUMAGE ELECTRONIQUE INTEGRAL

Les « Renault 5 Alpine Turbo » sont équipées d'un allumage électronique intégral de marque Renix.

Courbe d'allumage : RE 009

Calage initial : 18° ± 1°, moteur au ralenti et capsule à dépression débranchée.

Bougies

Eyquem 883 LJP.

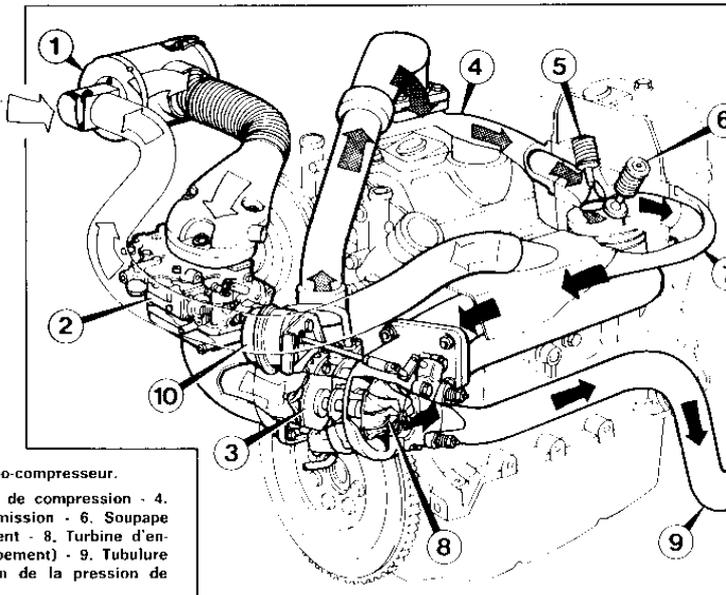
Ecartement des électrodes : 0,55 à 0,65 mm

Précautions à prendre avec l'allumage électronique intégral

- Ne pas déposer le capteur de dépression du calculateur électronique ;
- Ne pas faire éclater la haute tension sur le calculateur électronique ;
- Ne pas mettre à la masse le primaire ou le secondaire de la bobine

Schéma de fonctionnement du turbo-compresseur.

1. Filtre à air - 2. Carburateur - 3. Turbine de compression - 4. Collecteur d'admission - 5. Soupape d'admission - 6. Soupape d'échappement - 7. Collecteur d'échappement - 8. Turbine d'entraînement (actionnée par les gaz d'échappement) - 9. Tubulure d'échappement - 10. Capsule de régulation de la pression de suralimentation.



ALIMENTATION

Caractéristiques de l'alimentation

Carburateur Weber : 32 DIR 75.

Turbo-compresseur : Garret type T3 avec clapet de limitation de pression 585 ± 30 mbar (mesure statique).

Pression de suralimentation : collecteur d'admission.

Pressostat de coupure d'allumage : pression de déclenchement 700 ± 50 mbar.

CARBURATEUR WEBER 32 DIR 75

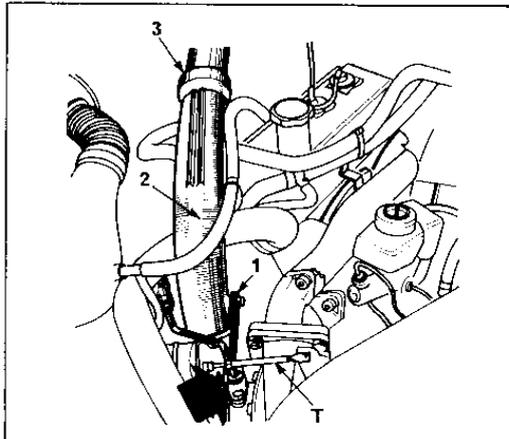
Principaux réglages

Weber 32 DIR 75	1 ^{er} corps	2 ^e corps
Buse	26	26
Gicleur principal	130	145
Automaticité	155	145
Gicleur de ralenti	55	50
Centreur de mélange	Triple	Triple
Pointeau	1,75	
Ouverture positive du papillon des gaz (mm)	1,0	
Niveau d'essence cote sous face joint (mm)	7	
Course du flotteur	8	
Emulseur	Γ 50	F 50
Injecteur de pompe de reprise	à came	
Course de pompe de reprise	à came	
Entrebaillement mécanique (mm)	5	
Entrebaillement pneumatique (mm)	8	
Angle de papillon des gaz	5,32 mm	
	12°30'	
Régime de ralenti (tr/mn)	850 ± 50	
Pourcentage de CO	1 à 1,5 %	

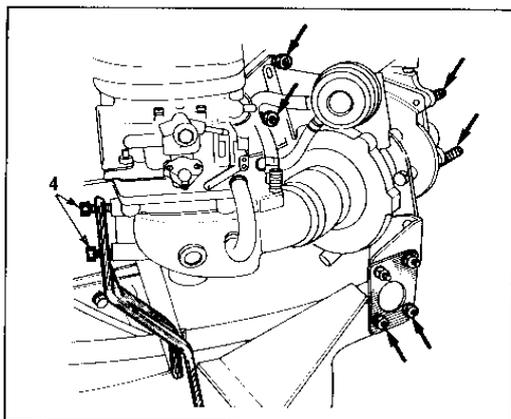
DEPOSE DE L'ENSEMBLE TURBO-COMPRESSEUR-CARBURATEUR

Déposer :

- la patte de liaison (1).
- le conduit (2) entre turbo-compresseur et collecteur d'admission en évitant de déboîter le conduit (3)



Fixation du turbo-compresseur sur véhicule. Flèche : tube de graissage à débrancher pour remplissage en huile avant remise en route.

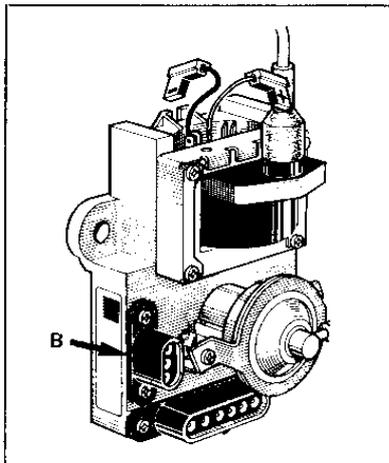


Vis de fixation du turbo-compresseur sur carburateur.

- la bride d'échappement.
 - les vis de fixation (4) au carburateur.
- Sortir l'ensemble turbo-compresseur et carburateur. Ne pas soulever l'ensemble par la tige T (risque de détérioration). Débrancher le câblage (B) du capteur de point mort haut au module électronique.

REPOSE DE L'ENSEMBLE TURBO-COMPRESSEUR-CARBURATEUR

Cette opération s'effectue dans l'ordre inverse de la dépose. Cependant, il faut remplacer systématiquement les joints toriques des conduits reliant le turbo au collecteur d'admission. Enduire les joints d'huile moteur pour faciliter le montage des conduits.



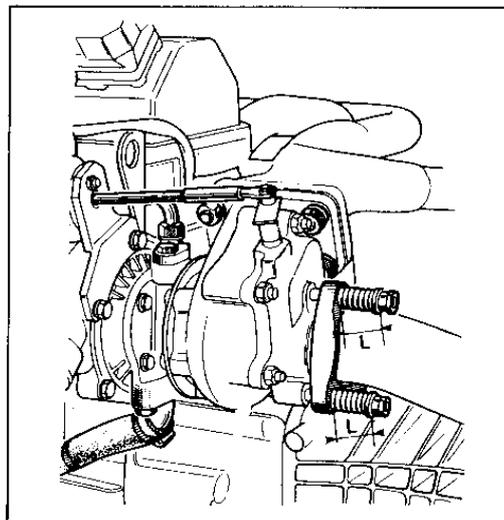
Positionnement de la prise de capteur de point mort haut.

PRECAUTIONS POUR LA MISE EN ROUTE DU MOTEUR

Après une intervention ayant nécessité de débrancher une canalisation d'huile, il est impératif de réamorcer le circuit du turbo-compresseur.

Procéder comme suit :

- Débrancher le bloc-raccords (B) au module électronique (comme pour la dépose du turbo-compresseur).
- Débrancher le tube d'arrivée d'huile au turbo-compresseur et remplir ce dernier d'huile moteur.
- Rebrancher le tube d'arrivée d'huile au turbo-compresseur ainsi que le bloc-raccords.
- Faire tourner le moteur au démarreur jusqu'à extinction du voyant de pression d'huile.
- Lors de la repose du tube d'échappement sur le turbo-compresseur, respecter le serrage des ressorts à la cote $L = 24$ mm (figure ci-dessous).



Fixation du tube d'échappement sur turbo-compresseur.

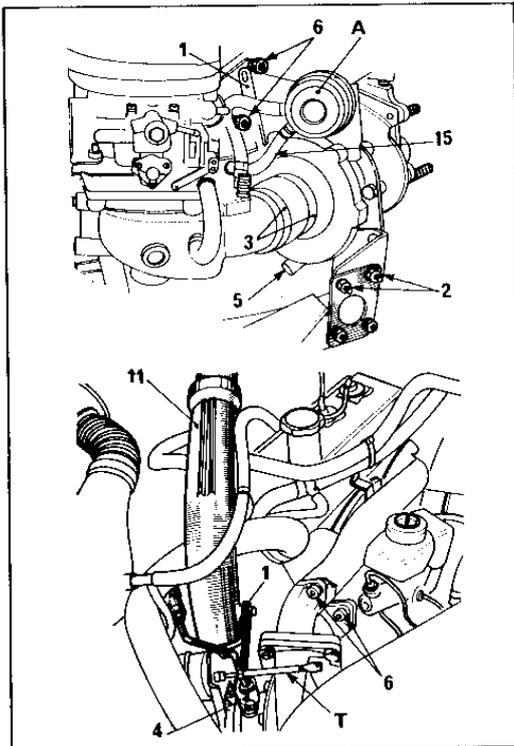
DEPOSE ET REPOSE DU TURBO-COMPRESSEUR SEUL

Nota : Le régulateur de pression de charge (A) étant réglé en usiné aucun remplacement ou réglage de celui-ci n'est admis, en cas de défaillance il faut procéder à l'échange complet du turbo-compresseur.

Déposer :

- l'écope d'air chaud.
- la bride de liaison (1).
- le conduit (11).
- la bride d'échappement.
- les écrous (2).
- les colliers (3) - tuyau 15.
- l'arrivée (4) et retour (5) d'huile.
- la vis à 6 pans creux (6).

Important : Ne jamais prendre le turbo-compresseur par la tige (T), dans ce cas il y a risque de détérioration de la membrane.



Eléments à débrancher en vue de la dépose du turbo-compresseur seul.

REPOSE

- Emmancher le turbo sur liaison caoutchouc.
- Remplacer les colliers (3).
- Remonter :
 - les vis à 6 pans creux (6) en intercalant des joints neufs.
 - les écrous (2).
 - l'échappement (respecter la cote $L = 24$ mm). Ressorts spires non jointives.
 - le conduit (11) avec joints toriques neufs lubrifiés à l'huile moteur.
 - le tuyau (15).
 - le retour (5) d'huile.

- Mettre de l'huile moteur par l'orifice (4) d'arrivée d'huile au turbo.
- Braner l'arrivée d'huile (4).
- Replacer l'écope d'air chaud.

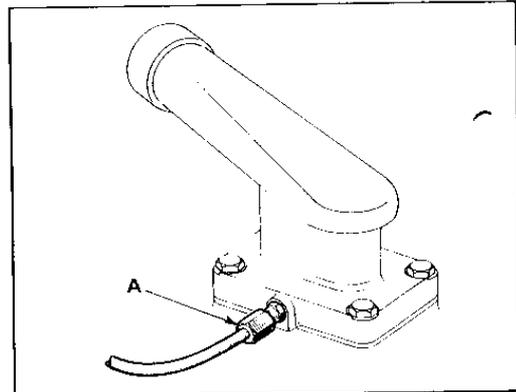
Nota : Les mêmes précautions qu'après la repose de l'ensemble turbo-compresseur et carburateur sont à appliquer.

CONTROLE DE LA PRESSION DE SURALIMENTATION

- Braner l'outil Mot. 867 à la place du tuyau du mano de tableau de bord sur le collecteur d'admission (A).
- Faire cheminer le tuyau jusqu'au tableau de bord.

Relevé de la pression de suralimentation

- Moteur au ralenti : dépression maximum.
- Moteur à pleine charge sur route, sur rapport intermédiaire.
- Régime 6 000 tr/mn.
- Pression de suralimentation 390 à 450 bar.

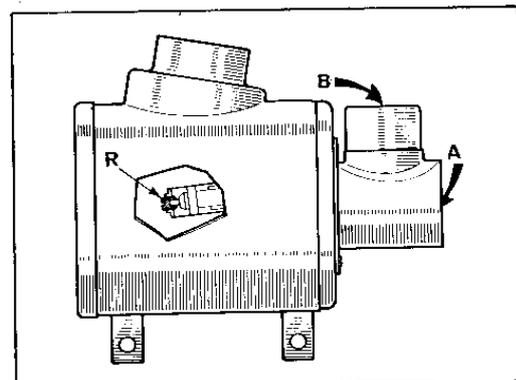


Point de branchement de l'outil Mot. 867 pour contrôle de la pression de suralimentation.

DISPOSITIF DE RECHAUFFAGE DE L'AIR D'ADMISSION

Filter à air à régulation d'air par volet à commande thermostatique.

- Arrivée d'air froid (A) fermée pour une température d'air inférieure à 26° C.
- Arrivée d'air chaud (B) fermée pour une température d'air supérieure à 32° C.



Arrivées d'air sur filtre et vis de réglage (R).

Contrôle

Vérifier les valeurs précitées en immergeant dans l'eau l'élément thermostatique. En cas de mauvais réglage, agir sur la vis (R).

DEPOSÉ ET REPOSE DE L'ENSEMBLE MOTEUR-BOITE

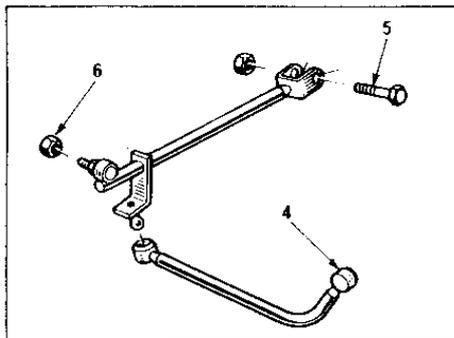
Dépose

La dépose du moteur-boîte de vitesses s'effectue d'une manière similaire à celle utilisée pour l'ensemble moteur-boîte des « Renault 5 Alpine » avec l'outil Mot. 498. (Se reporter à l'étude de base « 5 Alpine » - « 5 Coupe »).

Cependant il est nécessaire de déposer la traverse derrière la boîte de vitesses afin de faciliter la dépose de l'ensemble moteur-boîte de vitesses, ainsi que l'ensemble turbo-compresseur carburateur.

Nota :

Il est préférable de désaccoupler la commande des vitesses aux points 4-5 et 6 afin d'éviter d'avoir à procéder à un nouveau réglage lors de la repose.



Points de débranchement de la commande des vitesses.

Repose

La repose s'effectue de la même manière que pour la « Renault 5 Alpine ». Se reporter à l'étude de base.

Nota : La purge du circuit de refroidissement ne doit être effectuée qu'après le remplissage du circuit d'huile du turbo-compresseur (voir « Précautions » page 81).

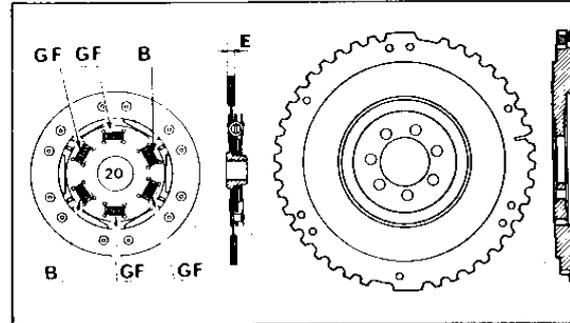
Pour les autres caractéristiques, réglages et conseils pratiques, concernant le moteur, se reporter au chapitre « MOTEUR » de l'étude de base (RTA n° 375).

2 EMBRAYAGE

Embrayage Verto type 190 CP 400. Repérage par touches de couleur sur les ressorts du moyeu amortisseur : 2 ressorts bruns (repères B sur figure). 4 ressorts gris foncé (repères GF sur figure).

Moyeu comportant 20 cannelures intérieures.
Épaisseur du disque (E sur figure) : 7,3 mm.

Pour les autres caractéristiques et conseils pratiques concernant l'embrayage, se reporter au chapitre « EMBRAYAGE » de l'étude de base (RTA n° 375).



Identification du disque d'embrayage et du volant moteur.

3 BOITE DE VITESSES DIFFÉRENTIEL

BOITE DE VITESSES DES « RENAULT 5 ALPINE TURBO »

Les Renault « 5 Alpine Turbo » sont équipés d'une boîte de vitesses du type NG5 repère 003.

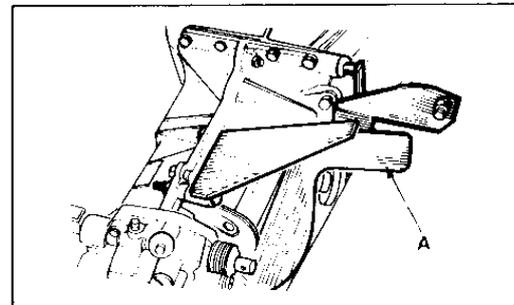
Caractéristiques

Type et indice	Rapport de démultiplication		Couple conique		Couple tachymètre	
	Pignon	Couronne	Vis	Pignon		
NG5 003	1 ^{re}	3,818	9	34	6	13
	2 ^e	2,176				
	3 ^e	1,409				
	4 ^e	1,030				
	5 ^e	0,861				
M.A.R.	3,083					

DEPOSE DE LA BOITE DE VITESSES

Nota : Pour la dépose de la boîte de vitesses, il n'est pas nécessaire de déposer le carburateur et le turbo-compresseur. Déposer la patte de fixation (A).

Pour désaccoupler et sortir la boîte de vitesses, basculer le moteur en avant pour que la commande d'embrayage passe sous le gousset de la direction.



Patte (A) de fixation de la boîte de vitesses.

Pour les autres caractéristiques, réglages et conseils pratiques concernant la boîte de vitesses se reporter au chapitre « BOITE DE VITESSES » de l'étude de base (RTA n° 375).

4 TRANSMISSIONS

Pas de modification importante.

Pour les caractéristiques, réglages et conseils pratiques concernant les transmissions, se reporter au chapitre « TRANSMISSIONS » de l'étude de base.

5 DIRECTION

BIELLETES DE DIRECTION A ROTULE AXIALE

Depuis février 1979, les Renault « 5 Alpine » sont équipées de biellettes de direction à rotule axiale.

Ce nouveau montage a nécessité la modification :

- du boîtier de direction
- du porte fusée
- des côtés d'auvent sur la carrosserie.

Identification : voir figure.

MODIFICATIONS DES COTES D'AUVENT SUR LA CARROSSERIE (voir figure page suivante)

Interchangeabilité

Aucun panachage de pièce n'est possible entre le 1^{er} et le 2^e montage de direction.

On peut néanmoins adopter ces modifications aux premiers véhicules à condition d'effectuer simultanément les trois modifications suivantes :

- Remplacer la direction complète (boîtier et biellettes).
- Remplacer les porte-fusées.
- Effectuer la découpe des côtés d'auvent de la carrosserie suivant dessin coté.

RÉGLAGE DU POINT MILIEU DE DIRECTION

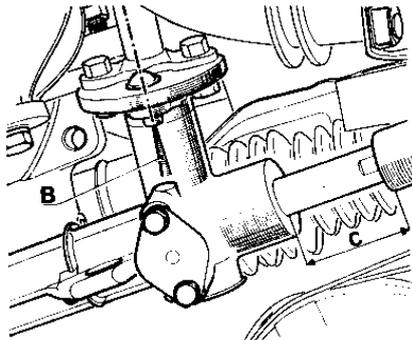
Le point milieu de direction est obtenu en alignant l'axe du rivet en face de l'index (B) du boîtier de direction.

Dans cette position la cote C (voir figure) est de 65,3 mm.

DÉPOSE ET REPOSE DU BOÎTIER DE DIRECTION

Dépose

- Lever le véhicule « roues pendantes »



Détermination du point milieu de la direction.

- Dévisser les écrous de rotule et chasser ces dernières à l'aide d'une arrache-rotule adapté.
- Déposer les vis de fixation du joint souple et les deux vis de fixation du boîtier sur la traverse.
- Récupérer les cales de réglage et repérer leur position.
- Sortir le boîtier muni de ses biellettes par le passage du côté d'auvent.

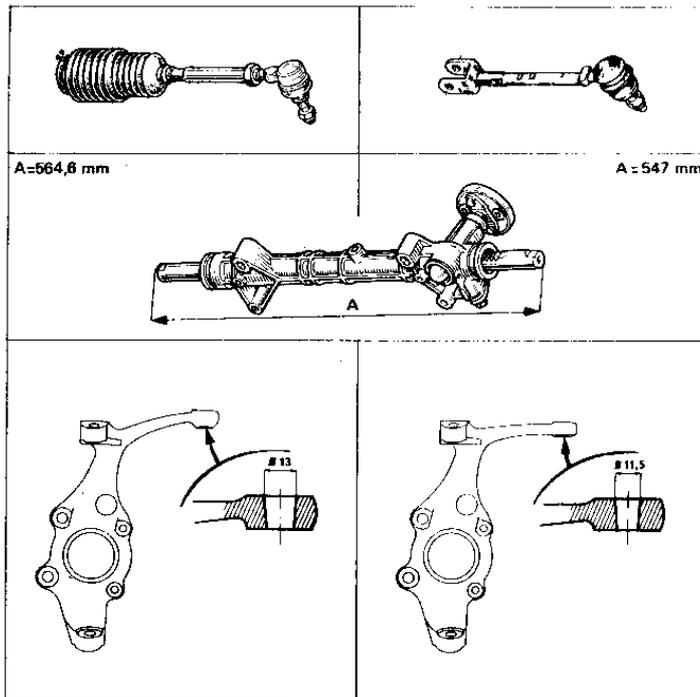
Repose

- Remettre en place le boîtier de direction muni de ses biellettes sur le véhicule.
- Resserrer sans les bloquer les vis de fixation sur la traverse.
- Serrer au couple, les vis du joint souple et les écrous de rotule sur les porte-fusées (4 daN.m).
- Positionner les cales de réglage de hauteur de direction repérées à la dépose.
- Vérifier le calage de la direction puis serrer les deux vis de fixation sur la traverse. Contrôler le parallélisme et serrer les contre-écrous des manchons de réglage.

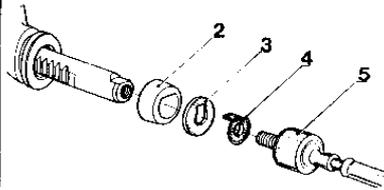
REPLACEMENT DU BOÎTIER DE DIRECTION

Démontage

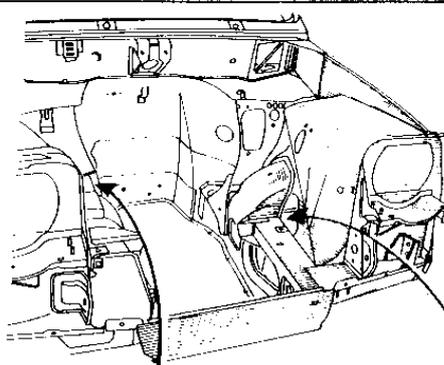
- Après avoir déposé le boîtier du véhicule, le serrer dans un étau et débloquer les contre-écrous des manchons.
- Dévisser les embouts à rotule en repérant le nombre de tours de filetage en prise.
- Déposer les soufflots.
- Engager les outils Dir. 812 ou Dir. 832 (selon le diamètre de la rotule) et Mot. 50 sur l'une des rotules axiales et déposer ces demières.



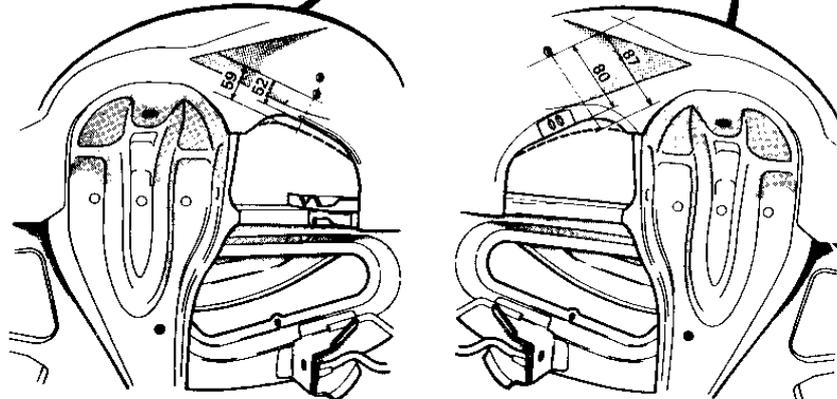
Caractéristiques des directions 1^{er} montage (à droite) et 2^e montage (rotules axiales, à gauche).



Montage d'une biellette à rotule axiale.



Modification des côtés d'auvent pour adaptation d'une direction à rotules axiales.



- Récupérer :
 - les rondelles de butée (3)
 - les butées de braquage (2)
 - les rotules axiales (5)
- Sur le boîtier neuf, remettre en place, en bout de la crémaillère :
 - les butées de braquage (2)
 - les rondelles (3)
 - des arrêtoirs neufs (4)
 - les rotules axiales (5) en ayant préalablement enduit les filetages des rotules de Loctite Frenbloc.

Remontage

- Serrer les rotules axiales au couple (4 daN.m) avec les outils Dir. 812 ou Dir. 832 et Mot. 50.
- Rabattre les languettes des arrêtoirs (4) dans l'une des encoches des rotules axiales.
- Remettre en place :
 - les soufflets
 - les embouts à rotule dans les positions repérées au démontage.
- Serrer légèrement les contre-écrous.

- Reposer l'ensemble sur le véhicule (voir méthode de repose du boîtier de direction dans l'étude de base).

REPLACEMENT DES BIELLETES DE DIRECTION

Dépose

- Mettre le véhicule « roues pendantes ».
- Débloquer le contre-écrou du manchon en maintenant ce dernier par le six pans situé côté rotule axiale.
- Débrancher la rotule du porte-fusée avec un arrache-rotule adapté et la dévisser en repérant le nombre de tour de filetage en prise.
- Déposer le soufflet.
- Braquer à fond la direction du côté intéressé.
- Ensuite opérer de la même façon que celle décrite précédemment pour la séparation des rotules axiales du boîtier de direction (sur le véhicule).

REPOSE DE LA NOUVELLE BIELLETTE DE DIRECTION

Elle s'effectue de la même manière que la repose déjà décrite pour le remplacement du boîtier de direction.

Pour les autres caractéristiques, réglages et conseils pratiques concernant la direction, se reporter au chapitre « DIRECTION » de l'étude de base.

6 SUSPENSION TRAIN AVANT

SUSPENSION

BARRES DE TORSION

Les Renault « 5 Alpine Turbo » sont équipées de barres de torsion avant de 19,5 mm de diamètre.

BARRE STABILISATRICE

Les « Renault 5 Alpine Turbo » sont munies d'une barre stabilisatrice à l'avant du véhicule de 17 mm de diamètre.

TRAIN AVANT

VALEURS DES ANGLES DU TRAIN AVANT

Les Renault « 5 Alpine Turbo » ont des angles de train avant différents de ceux des « R 5 Alpine ».
Les nouvelles valeurs de ces angles sont :

Angle	Valeur	Contrôle	Réglage
Chasse	10°30' ± 30'	-	par cales d'épaisseur
Carrossage	0°20' ± 30'	A vide	non réglable
Pivot	14°20' ± 30'	A vide	non réglable
Parallélisme	ouverture 10° ± 10° (1 mm ± 1 mm)	A vide	Par rotation des manchons de biellette de direction 1 tour = 30° (3 mm)

Pour les autres caractéristiques, réglages et conseils pratiques concernant la suspension et le train avant, se reporter au chapitre « SUSPENSION - TRAIN AVANT » de l'étude de base.

7 SUSPENSION TRAIN ARRIÈRE

SUSPENSION

BARRES DE TORSION

Le diamètre des barres de torsion arrière des Renault « 5 Alpine Turbo » est de 20,5 mm.

En conséquence, lors d'une dépose et repose d'une barre de torsion arrière suivant la méthode décrite dans l'étude de base des « Renault 5 Alpine », il faut régler l'outil aux cotes X de 560 mm pour le côté droit et de 565 mm pour le côté gauche.

BARRE STABILISATRICE

Sur les Renault « 5 Alpine Turbo », la barre stabilisatrice a un diamètre de 19,5 mm.

Pour les autres caractéristiques, réglages et conseils pratiques concernant la suspension et le train arrière, se reporter au chapitre « SUSPENSION - TRAIN ARRIÈRE » de l'étude de base.

8 FREINS

EQUIPEMENT DE FREINAGE DES RENAULT « 5 ALPINE TURBO »

Freins avant

Ils sont identiques à ceux de la « 5 Alpine ».

Freins arrière

Les freins arrière des Renault « 5 Alpine Turbo » sont identiques à ceux des Renault « 5 Alpine Coupe », à savoir des freins à disques dont les cylindres récepteurs ont un diamètre de 36 mm.

Pour toute intervention sur les freins avant ou arrière, se reporter à l'étude de base des Renault « 5 Alpine ».

LIMITEUR DE FREINAGE

Les Renault « 5 Alpine Turbo » sont équipées d'un limiteur de freinage arrière qui est un compensateur à pente.

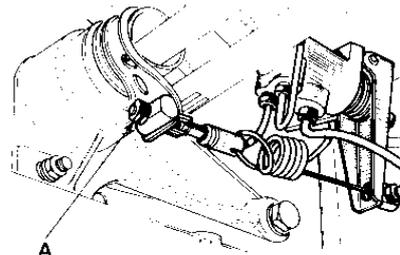
Les valeurs de contrôle sont les suivantes, avec le coffre vide et le conducteur à bord.

- Pressions de coupure (bar) :
- Avant : 33 - Arrière : 26 (réservoir plein).
 - Avant : 31 - Arrière : 24 (réservoir à demi).
 - Avant : 29 - Arrière : 22 (réservoir vide).

REGLAGE DU LIMITEUR DE FREINAGE

Le réglage s'obtient en agissant sur l'écrou de réglage (A).

- Brancher deux manomètres, un à l'avant droit, un à l'arrière droit.
- Contrôler plusieurs fois les valeurs obtenues.
- Enlever les manomètres et purger le circuit.



Écrou (A) de réglage du limiteur de freinage.

ÉTRIERS DE FREIN GIRLING Type 45 C (« 5 Alpine »)

Ces étriers de frein Girling sont montés en série depuis 1981 alternativement avec les étriers de frein DBA.

DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT

Cet étrier se compose de :

- Une chape (1) fixée au porte-fusée ;
 - Un étrier coulissant (2) contenant un piston ;
 - Deux plaquettes de frein et deux ressorts de maintien (3).
- Le coulissement de l'étrier sur la chape est réalisé au moyen de guides (4) coulissants dans la chape et protégés de la corrosion par des cache-poussière (5).

Les vis (à cinq pans creux) ne doivent jamais être démontées ou desserrées. Elles assurent une liaison efficace (couple de serrage élevé et vis collées) entre le porte-piston et l'étrier et le parallélisme entre la face d'appui du piston et l'appui de la plaquette opposée.

REPLACEMENT DES GARNITURES

- Repousser le piston en faisant coulisser à la main l'étrier vers l'extérieur.

9 ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

ALTERNATEUR A REGULATEUR INCORPORE

Les Renault « 5 Alpine » sont équipées, depuis le millésime 1980, d'un alternateur à régulateur incorporé.

FUSIBLES

Les Renault « 5 Alpine Turbo » ont l'ensemble de l'installation électrique protégé par 12 fusibles. Ils sont logés dans un boîtier, côté conducteur, sous l'articulation de la colonne de direction.

De droite à gauche, dans l'ordre :

Repère	Intensité	Affectation
1	16 A	Contacteur feux marche arrière, lunette arrière/essuie lunette arrière
2	5 A	Manomètre pression d'huile
3	5 A	Centrale clignotante
4	8 A	Contacteur stop/contacteur chauffage montre/auto-radio
5	8 A	Allume-cigare/plafonniers/montre
6	8 A	Combiné essuie-vitre/lave-vitre
7	5 A	Feux de position droits/éclairage montre éclairage allume-cigare
8	5 A	Feux de position gauches/éclairage tableau
9	5 A	Arrêt fixe essuie-vitre
10	5 A	Contacteur feu de brouillard arrière
11	10 A	Inverseur lève-vitre gauche
12	10 A	Inverseur lève-vitre droit

LÉGENDE DU SCHÉMA DE CABLAGE DES RENAULT « 5 ALPINE » MILLESIME 81 (Voir schéma pages suivantes)

Seuls les points supplémentaires suivants sont différents de la légende relative aux Renault « 5 Alpine » depuis 1977 de l'étude de base.

- 62 Plafonnier gauche
- 63 Plafonnier droit
- 73 Masse feux arrière
- 82 Bloc raccord câblage avant - Câblage pontet
- 106 Contacteur feux de brouillard arrière
- 123 Montre
- 129 Contacteur feux de brouillard avant
- 171 Contacteur essuie-lave-lunette arrière
- 192 Masse hayon
- 204 Relais de démarrage
- 214 Relais feux de brouillard avant
- 215 Feu de brouillard avant droit
- 216 Feu de brouillard avant gauche.

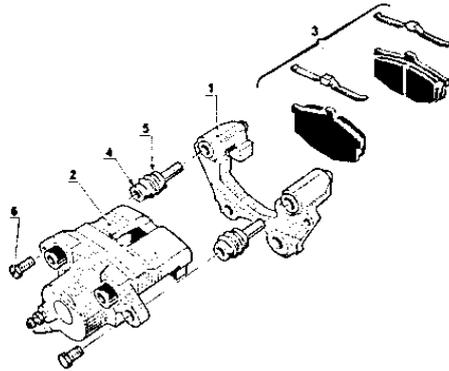
Pour les autres caractéristiques, réglages et conseils pratiques concernant l'équipement électrique, se reporter au chapitre « EQUIPEMENT ELECTRIQUE » de l'étude de base.

10 DIVERS

POIDS ET CHARGES REMORQUABLES DES RENAULT « 5 ALPINE TURBO »

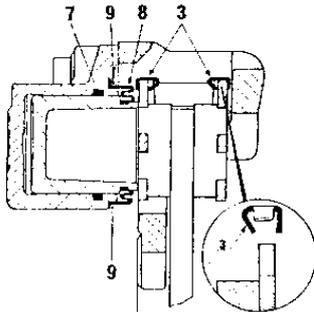
- Poids à vide : 870 kg.
- Poids total maxi autorisé : 1 270 kg.
- Poids total roulant autorisé : 1 845 kg.
- avec remorque non freinée de 430 kg.
- avec remorque freinée de 625 kg.

Pour les autres caractéristiques concernant les divers, se reporter au chapitre « DIVERS » de l'étude de base.



Vue éclatée d'un étrier de frein Girling

1. Chape - 2. Etrier coulissant - 3. Plaquettes de frein et ressorts de maintien - 4. Guide - 5. Cache-poussière - 6. Vis de fixation des guides



Coupe d'un étrier de frein Girling

3. Ressort de maintien - 7. Joint d'étanchéité - 8. Cache-poussière - 9. Jonc

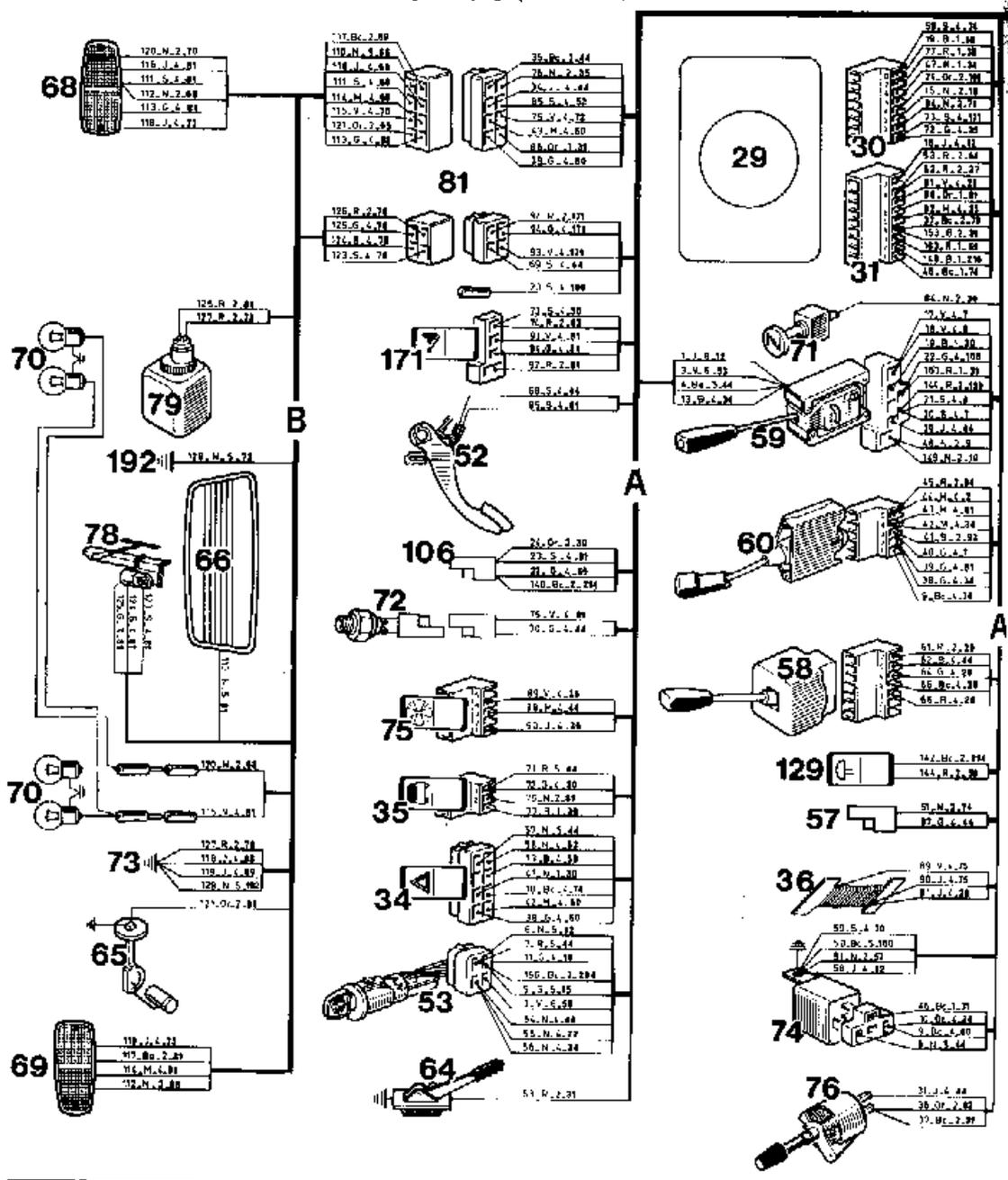
- Retirer les vis de guides (6) à l'aide de deux clés. **Ne pas nettoyer ces vis.**
- Dégager l'étrier coulissant.
- Retirer les ressorts (3) de plaquettes et les plaquettes.
- Vérifier l'état et le montage du cache-poussière (8) du piston et de son jonc de maintien (9).
- Vérifier également l'état des cache-poussière (5) des guides.
- Repousser à l'aide de l'outil Fre. 562 le piston au fond de son logement.
- Monter les plaquettes neuves et les ressorts (3).
- Respecter le montage des plaquettes :
— Couleur du support noir se monte à l'INTERIEUR ;
— Couleur du support bleu se monte à l'EXTERIEUR.
- Les ressorts (3) se placent, le déport central vers le disque.
- Mettre en place l'étrier sur les plaquettes et monter la vis (6) de guide inférieur.
- Appuyer sur l'étrier et monter la vis du guide supérieur.
- Serrer les vis de guides au couple de 3,5 à 4 m.da.N. en commençant par la vis inférieure.
- Appuyer plusieurs fois sur la pédale de frein, afin de mettre le piston en contact avec les garnitures.

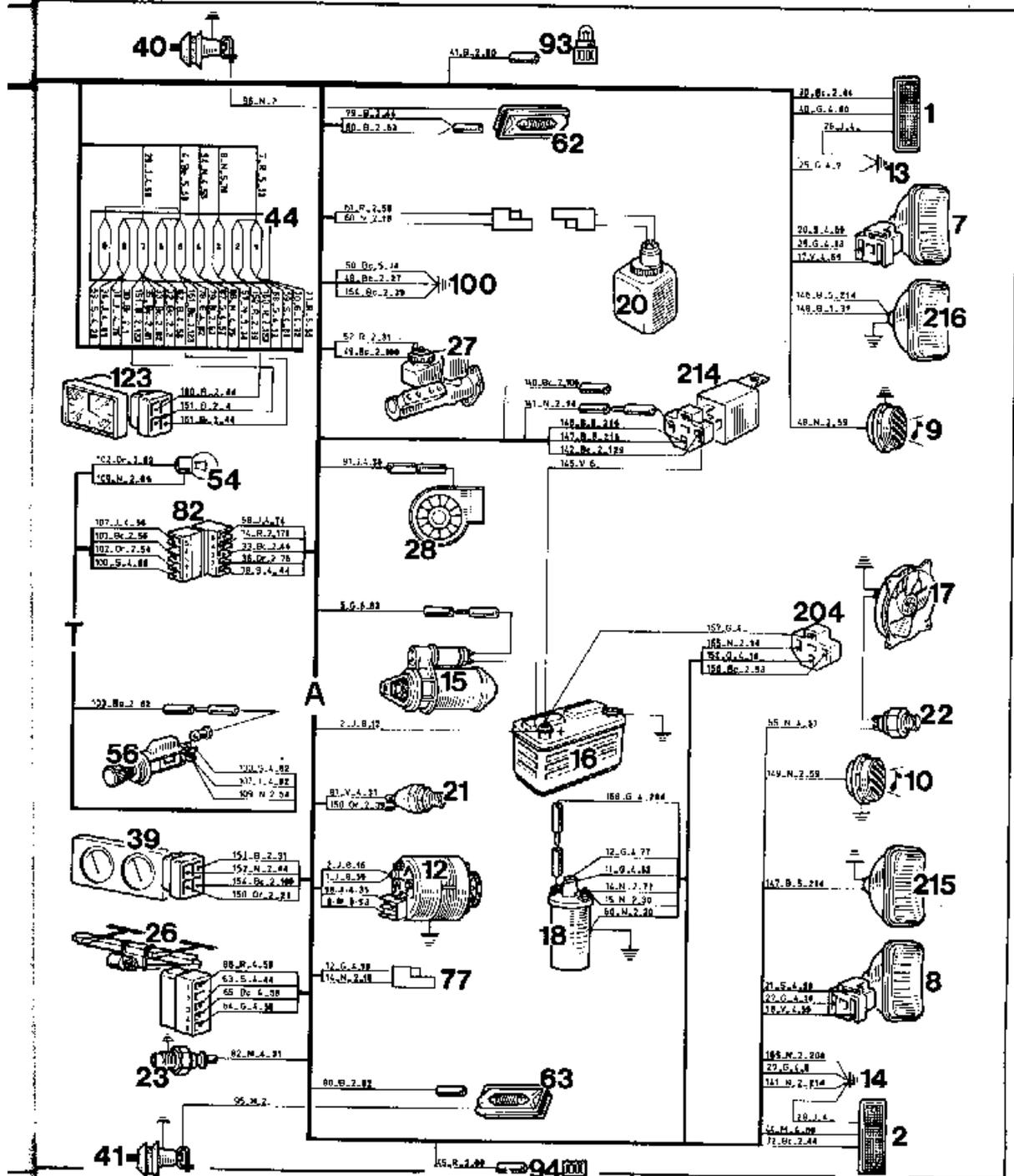
PARTICULARITES DES VIS DES GUIDES

Ces vis sont enduites d'une colle de couleur bleue et sont vendues enduites de pâte dans les collections de réparation. Elles doivent être remplacées à chaque démontage.

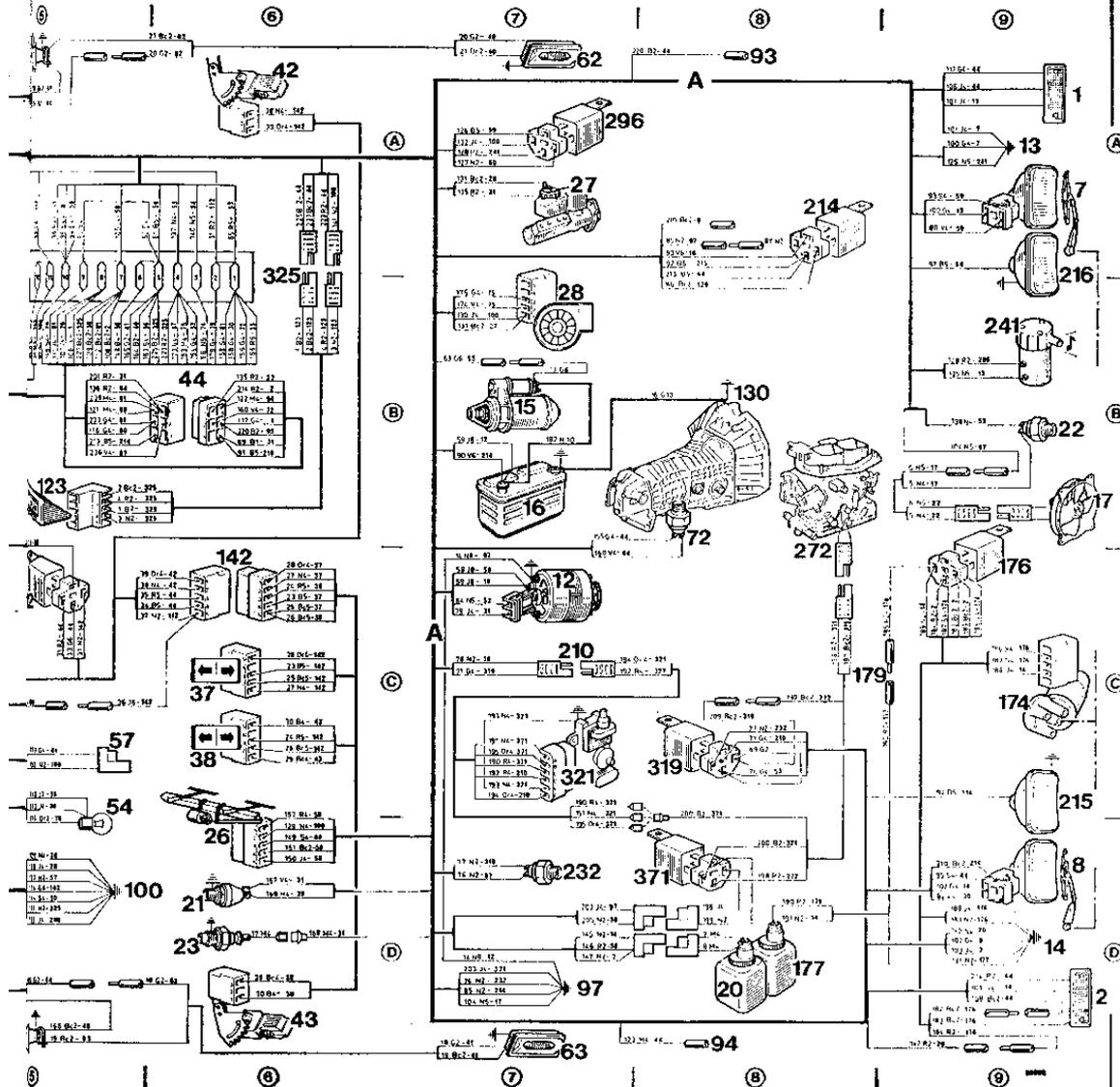
Pour les autres caractéristiques, réglages et conseils pratiques, concernant les freins, se reporter au chapitre « FREINS » de l'étude de base.

SCHEMA ÉLECTRIQUE DES RENAULT « 5 Alpina » modèles 1981
(Voir légende page précédente)





RENAULT « 5 Alpine Turbo »



- 174 Moteur essuie-projecteur droit
- 176 Relais temporisateur essuie-projecteurs
- 177 Pompe lave-projecteurs
- 179 Raccordement pompe lave-vitre/lave-projecteurs
- 192 Masse de hayon
- 210 Raccordement avec câblage allumage électronique intégral
- 214 Relais feux antibrouillard avant
- 215 Feu antibrouillard avant droit
- 216 Feu antibrouillard avant gauche

- 223 Feux de recul
- 232 Manocontact turbocompresseur
- 241 Compresseur avertisseur
- 272 Contacteur axe de papillon de carburateur
- 296 Relais compresseur avertisseur
- 319 Relais coupure d'allumage
- 321 Module d'allumage électronique intégral
- 325 Raccordement avec câblage monte
- 371 Relais temporisateur allumage électronique intégral