

## SALON RÉTRO MOBILE

### LES YOUNGTIMERS EN TÊTE D’AFFICHE DU PROCHAIN SALON RÉTROMOBILE : RENAULT, LES ANNÉES TURBO

Les youngtimers? Ce sont ces voitures des années 80/90 au design atypique et parfois visionnaire qui ont bercé l’enfance des trentenaires et quadras. Véritables collectors, ces anciennes pas comme les autres seront à l’honneur du prochain Salon Rétromobile avec une exposition dédiée à la star des constructeurs français : Renault et ses routières sportives ! L’occasion de remonter dans le temps et de revivre le temps d’un salon nos jolis moments d’enfance.

#### C’ETAIT IL Y A 40 ANS !

Le 16 juillet 1977, au Grand Prix de Grande-Bretagne de Formule 1 à Silverstone, la Renault RS 01 à moteur V6 turbo 1.5 l fait sa première apparition officielle en course avec Jean-Pierre Jabouille à son volant. Une première en F1 à une époque où les écuries utilisent des V8 et V12 3.0 l atmosphériques. La fiabilité douteuse des débuts lui vaut ce sobriquet, inventé par les britanniques : The Yellow Tea Pot (la théière jaune), en référence à sa couleur et aux nombreux problèmes mécaniques générant bien des volutes de fumée...

Il n’empêche, Renault y croit et remporte son premier Grand Prix deux ans plus tard en France ! Dans la foulée, le turbocompresseur intègre la gamme courante. Ainsi, au Salon de Paris de 1978, le prototype R8820, sans moteur, mais à la silhouette quasi-définitive, se dévoile au public. Cette voiture de sport à moteur central arrière, destinée à l’homologation en Groupe 4 du championnat du monde des rallyes donne naissance à la fameuse R5 Turbo, présentée dans sa version définitive au Salon de Bruxelles en janvier 1980. Le 20 mai, la production démarre pour une commercialisation le 20 juillet.

À sa suite, toutes les gammes du losange se voient coiffées d’une version Turbo : R5 Alpine Turbo, R5 GT turbo, R9 et R11 Turbo, R18 Turbo, R21 2 L. Turbo, R25 V6 Turbo, Alpine V6 turbo, etc. Ces autos ont marqué toute une génération de conducteurs et font aujourd’hui le bonheur des amateurs. Le magazine Youngtimers et Rétromobile tiennent à leur rendre hommage en les réunissant sur un podium.



Renault 5 Turbo

#### RENAULT 5 TURBO

Les formes généreuses de cette R5 provoquent en général un effet bœuf sur la libido masculine ! Même si le déguisement façon Spiderman et la planche de bord « à trous » de la Turbo première du nom prêtent à sourire. En revanche, la voix rauque, les coups de boutoir du Garrett T3 et la conduite pointue de cet engin à moteur central (160 ch) prouvent qu’il n’est pas né pour amuser la galerie. La Turbo 2 n’est guère plus civilisée : juste parée d’un intérieur de R5 Alpine, d’un pavillon et de portes en tôle (aluminium auparavant).



Renault 18 Turbo

#### RENAULT 18 TURBO

En matière de familiales sportives, les standards n’ont cessé de s’élever. En 1980, 110 ch suffisaient à classer la Renault 18 Turbo, première française du genre, dans ce club très sélect. L’auto gagnant sur le tard 15 ch, des freins à disques arrière et moult autres progrès (1984). De nos jours, la « 18 » est plutôt une bonne autoroutière, confortable, bien équipée (direction assistée, glaces électriques, etc.) et assez rapide. En revanche, oubliez le sport, sous-virage et roulis prononcé n’y incitant guère.



Renault 11 Turbo

### RENAULT 9/11 TURBO

C'est la R11 à trois portes qui a la primeur de la version Turbo en mars 1984 (la cinq-portes est proposée en mars 1985), tandis que la R9 déboule en juin 1985 et récupère d'office le train arrière à quatre barres de la Supercinq GT turbo, réservé jusqu'ici à la R11 Zender (série limitée lancée en mai 1985). En octobre 1986, restylage et puissance portée à 115 ch. La R11 reçoit à cette occasion le fameux train arrière. Deux sportives très attachantes et utilisables en famille. À redécouvrir et à préserver.



Renault 5 GT Turbo

### RENAULT 5 GT TURBO

Après la « 5 », place à la Supercinq ! En mars 1985, la GT turbo descend dans l'arène, armée de son Cléon fonte C1J-C782 de 1 397 cm<sup>3</sup> à carburateur. Dopé par un turbo Garrett T2, il développe 115 ch et le fait savoir via un accoutrement tapageur. En juillet 1987, pour mieux contrer la Peugeot 205 GTI 1.9, la GT turbo phase 2 affiche 120 ch et adopte de nouveaux réglages de trains roulants. Série limitée Alain Oreille en décembre 1989 (2 000 unités), assez prisée. En janvier 1991, elle laisse place à la Clio 16S.



Renault 25 V6 Turbo

### RENAULT 25 V6 TURBO

« Le fabuleux vaisseau », c'est ainsi que Renault nous la vendait à la télévision en juin 1985. Dans la catégorie des grandes routières sportives, la 25 V6 Turbo rejoignait d'un coup l'élite en égalant en puissance la terrible Audi 200 turbo. Entre 1985 et 1992, la Renault 25 V6 Turbo a connu plusieurs variantes. D'abord, la phase 1, de mars 1985 à juin 1988. La phase 2 apparaît le mois suivant pour le millésime 1989. En mars 1990, un nouveau moteur 205 ch fait son apparition tandis qu'est commercialisée une luxueuse finition Baccara. Le 13 février 1992, la dernière 25 sort des chaînes de Sandouville.



Renault Alpine V6 Turbo

### RENAULT ALPINE V6 TURBO

Par rapport à l'A 310, l'Alpine GTA marque un net progrès, notamment au niveau puissance et aérodynamique. Et le PRV s'est amendé, la version Turbo apportant un vilebrequin à manetons décalés et 200 ch véloces. L'auto offre également un habitacle plus luxueux et une meilleure tenue de route. La gamme comprend aussi une V6 GT de 160 ch, tandis que les dernières Turbo descendent à 185 ch (dès juillet 1989, sauf kit Danielson : 210 ch). Série limitée Mille Mille (100 unités, 1989) rouge, avec cuir et ABS.



Renault 21 Turbo

### RENAULT 21 2L TURBO

Un brin voyante, la 21 2 L Turbo est un modèle du genre. Et cela ne tient pas qu'à ses trains roulants de qualité, mariant efficacité et confort de très bon niveau. Car, avec 175 ch (162 sur les ultimes, catalysées), son quatre-cylindres sait aussi mousser des autos bien plus huppées. À vous de voir si vous préférez la phase 1 (1987-1989) ou la phase 2 (1989-1993), cette dernière, mieux finie (planche de bord, feux arrière fumés), étant disponible en version à quatre roues motrices Quadra,



Renault Safrane Biturbo

## RENAULT SAFRANE BITURBO

268 ch et quatre roues motrices, c'est un portrait-robot unique pour une voiture française ! Rare (806 unités), cette Safrane offre aussi un amortissement piloté et un équipement luxueux, voire pléthorique pour la Baccara, celle que nous vous conseillons en priorité, par rapport à la RXE : là où il y a de la gêne, il n'y a pas de plaisir... La Biturbo dispense par ailleurs de belles performances, et surtout une efficacité étonnante, et ce en dépit d'une boîte de vitesses peu maniable et mal étagée.

## INFORMATIONS PRATIQUES

**Dates :** du mercredi 8 au dimanche 12 février 2017

**Lieu :** Parc des expositions de la Porte de Versailles – 75015 Paris

**Horaires :** mercredi et vendredi de 10h à 22h, jeudi, samedi, dimanche de 10h à 19h

**Tarifs :** 18 €, gratuit pour les moins de 12 ans

Cliquez [ICI](#) pour vous accréditer

Attention ! Avant-première presse le mardi 7 février de 19h à 22h.