



La future Maxi 5 Groupe B-VHC en cours d'assemblage.

3S.Développement

Une seconde vie pour les Renault 5 Turbo Groupe 4 et Groupe B

Le pari était audacieux de permettre aux propriétaires de Renault 5 Turbo de s'aligner à nouveau en compétition au travers des épreuves VHC, surtout lorsque celles-ci s'ouvrent aux Groupes B. Unanimentement reconnu pour les pièces détachées spéciales qu'il re-fabrique, Stéphane Saavreda se trouve au cœur du retour en course de ces voitures mythiques.

Rétro Course : Comment en êtes-vous venu à cette spécialisation pour les Renault 5 Turbo ?

Stéphane Saavreda : - "Tout simplement parce que mon père, qui était agent Renault, s'était acheté à l'époque, une Renault 5 Turbo d'origine pour courir. Progressivement il l'avait faite évoluer mais sans en faire une grosse voiture, faute de budget. Grosso modo, je dirais qu'elle correspondait à peu près à une version "Cévennes". Il a disputé tous les rallyes de la région à son volant. Ensuite, de fil en aiguille, mon père a préparé des voitures pour les copains, puis pour des clients. Etant né dans ce milieu, il était logique que j'ouvre à mon tour un atelier spécialisé dans la Renault 5 Turbo mais aussi dans les autres groupes B car nos clients ont souvent plusieurs voitures".



Stéphane Saavreda.

Rétro Course : Votre activité est donc centrée uniquement sur le VHC ?

Stéphane Saavreda : - "Tout à fait. Nous essayons de respecter le travail de l'époque et de refaire les mêmes pièces tout en améliorant certains éléments comme par exemple les amortisseurs ou les turbos mais en conservant la configuration de l'époque, ce qui nous semble le plus important. Notre activité se répartit entre la partie atelier, visible, et notre site internet où nous vendons des pièces spéciales pour Renault 5 Turbo que nous re-fabriquons puisque plus personne n'en produit. Je crois que nous sommes les seuls au monde à vivre de cette production de pièces d'origine destinées à la compétition, qui correspond plus à notre passion".

Rétro Course : Quelle sera la destination de cette Renault 5 Turbo blanche ?

Stéphane Saavreda : - "Nous avons reconstruit l'ancienne Renault 5

Turbo de Paul Rouby, celle qui portait les couleurs Radiola. C'est une version Tour de Corse dite grosse Groupe 4 sans le carter sec, sans le train avant large et sans les barres de renfort. Nous terminons les derniers réglages de richesse d'injection avant les premiers essais. Nous l'avons passée au banc, tout va bien, nous avons obtenu 312ch et 37 m/Kg de couple, ce qui n'est pas mal du tout".

Rétro Course : On parle beaucoup de l'homologation éventuelle des Renault 5 Turbo Groupe B en VHC. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Stéphane Saavreda : - "Nous sommes en plein dans le sujet en ce moment avec la FFSA concernant l'homologation des Groupes B. Nous avons un gros souci d'arceaux mais apparemment ça va aboutir. L'arceau en aluminium de l'époque est bien sûr éliminé, il faut passer sur de l'acier, mais avec la réglementation moderne des arceaux adaptée aux Groupes B. Notre problème avec les Renault 5 Turbo concerne les réservoirs de carburant qui sont situés sous les sièges. Or il est impossible de monter un arceau en forme de croix car dans ce cas un pilote de grande taille serait dans l'impossibilité de reculer le siège baquet. La FFSA prévoit une dérogation afin de ne pas dénaturer la voiture. Nous avons passé un an entre Matter, le concepteur des arceaux, François Bernard, le créateur de la Renault 5 Maxi et Henri Pluton, le délégué technique fédéral, pour tenter de trouver une solution à partir de l'arceau prototype qui équipe



Le pavillon du prototype Maxi 5 avec l'arceau aux normes du Groupe B-VHC en forme de V pour faciliter le passage des casques.



Un compromis semble avoir été trouvé pour que l'arceau n'empêche pas l'installation de la roue de secours de la Maxi 5.

cette Renault 5 Maxi, dont nous ne devons pas trop nous écarter. En fait, cela fait plusieurs années que nous essayons de trouver une solution à ce problème. Nous étions partis dans une direction mais avec la nomination de Michel Nandan en remplacement de François Bernard, c'est Matter qui reprend les choses en main. Sans dénaturer la Renault 5 Turbo, c'est-à-dire sans changer la position des réservoirs, nous devons parvenir à concevoir un arceau qui permette de loger la roue de secours".

Rétro Course : C'est donc une petite révolution qui se prépare. Les mentalités semblent avoir évolué ?

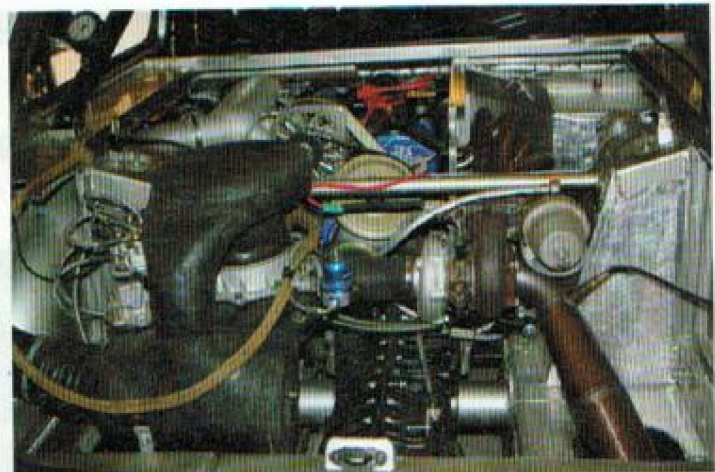
Stéphane Saavreda : "Nous allons probablement bénéficier d'une dérogation pour la croix verticale derrière les sièges tandis que sur le toit nous ajoutons un V comme sur les voitures modernes pour le passage de la tête du pilote et du copilote. Maintenant que c'est Matter qui a repris le projet, nous avons l'espoir qu'il aboutisse favorablement cette année du fait que les homologations, c'est leur métier. Concernant les réservoirs d'essence, nous avons fait fabriquer des réservoirs souples en Angleterre par des spécialistes de la Formule 1. Ce type de réservoir souple peut être monté indifféremment sur une Maxi 5 ou sur une Tour de Corse. Seuls les orifices de remplissage sont inversés sur l'une et l'autre. La FFSA nous oblige également à monter par sécurité une plaque de protection en kevlar sur le réservoir en cas de perforation accidentelle. Logiquement avec tout ça, nous devrions être bons pour l'homologation".

Rétro Course : Avez-vous une idée du timing probable ?

Stéphane Saavreda : "Cela ne dépend pas de nous mais de la FFSA et de Matter. Si tout va bien, nous devrions être prêts en 2013 car ils ne vont pas trop s'éloigner du travail réalisé sur notre prototype. J'ai énormément de clients qui possèdent des coques de R5 Turbo et qui attendent de pouvoir monter des arceaux homologués. Le meilleur exemple est celui de Richard Doux qui désirait faire monter rapidement une Groupe B, mais devant les problèmes il a préféré se reporter sur une Groupe 4 avec un arceau conventionnel de l'époque".

Rétro Course : De l'homologation éventuelle de cette Maxi 5 dépendent un certain nombre de commandes ?

Stéphane Saavreda : "Tout à fait mais il y a énormément de détails



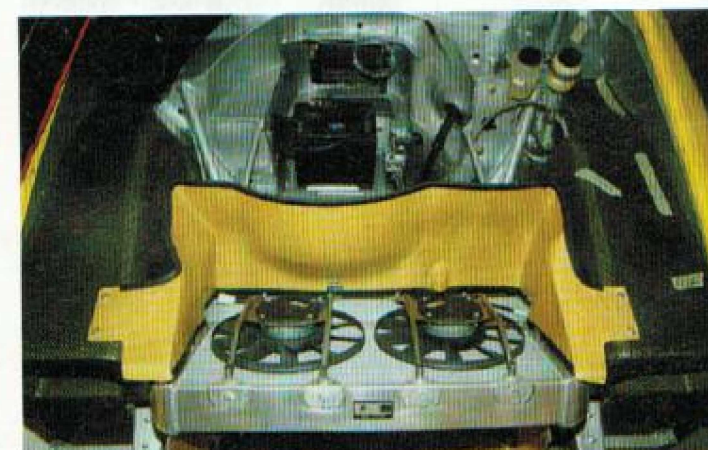
Vue plongeante sur les entrailles de la Renault 5 Turbo Groupe 4 "Tour de Corse" Radiola qui va retrouver une seconde jeunesse aux mains de Richard Doux.



Le train arrière de la Maxi 5 sans son combiné ressort-amortisseur.



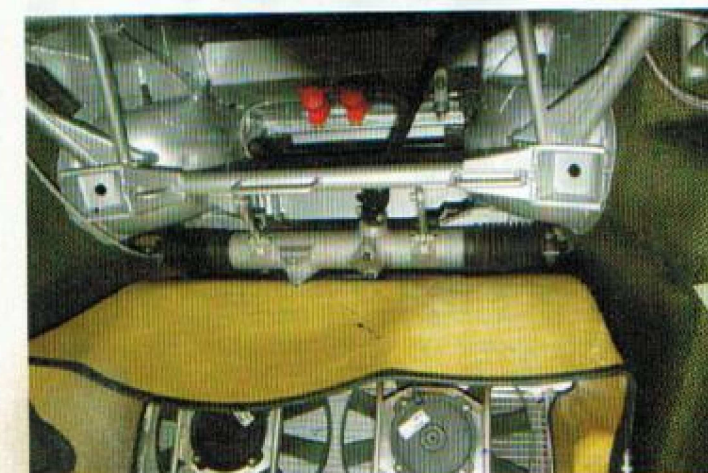
Le train avant de la Maxi 5 en cours d'assemblage.



Le berceau avant de la Maxi 5 en cours de montage. Le refroidissement de la Maxi 5 est un élément primordial.



Un éventail des pièces spéciales proposées par Stéphane Saavreda.



Cette vue en surplomb montre la crémaillère de direction et le faux-châssis qui renforce la partie frontale sur la Maxi 5.

à régler comme par exemple les passages de roues de secours pour les jantes de 16" ou le recul des sièges. J'espère que la FFSA pourra délibérer courant 2012".

Rétro Course : Parvenez-vous, grâce aux technologies modernes, à améliorer ce qui se faisait entre 1982 et 1986, notamment la puissance ?

Stéphane Saavreda : "Mis à part les pipes d'admission, nous ne pouvons pas modifier grand chose. Autrefois les Renault 5 Turbo étaient puissantes, mais manquaient de couple. Nous sommes parvenus à améliorer l'agrément de pilotage en montant un arbre à cames dérivé de celui de la Maxi 5 qui nous permet de gagner un peu plus de couple, sans gagner ni perdre de puissance. Ainsi, l'effet "turbo" avec la puissance qui arrive d'un coup, est moins violent. Nous sommes à 312ch à comparer aux dernières versions usine qui développaient 320ch, ce qui est parfait compte tenu que nous voulons conserver une petite marge de sécurité au niveau des températures de fonctionnement. Nous ne voulons pas dépasser 900° alors qu'il est prévu 950° en pointe. La présence d'un seul arbre à cames nous oblige à choisir entre une puissance importante à hauts régimes et rien en bas ou bien une solution médiane en ne perdant que très peu de puissance à haut régime, en conservant du couple. Il ne faut pas oublier qu'une Renault 5 Turbo dispose d'un empattement court qui la rend très vive à conduire".