

ESSAI COURSE

SEAT IBIZA KIT CAR EVO 2

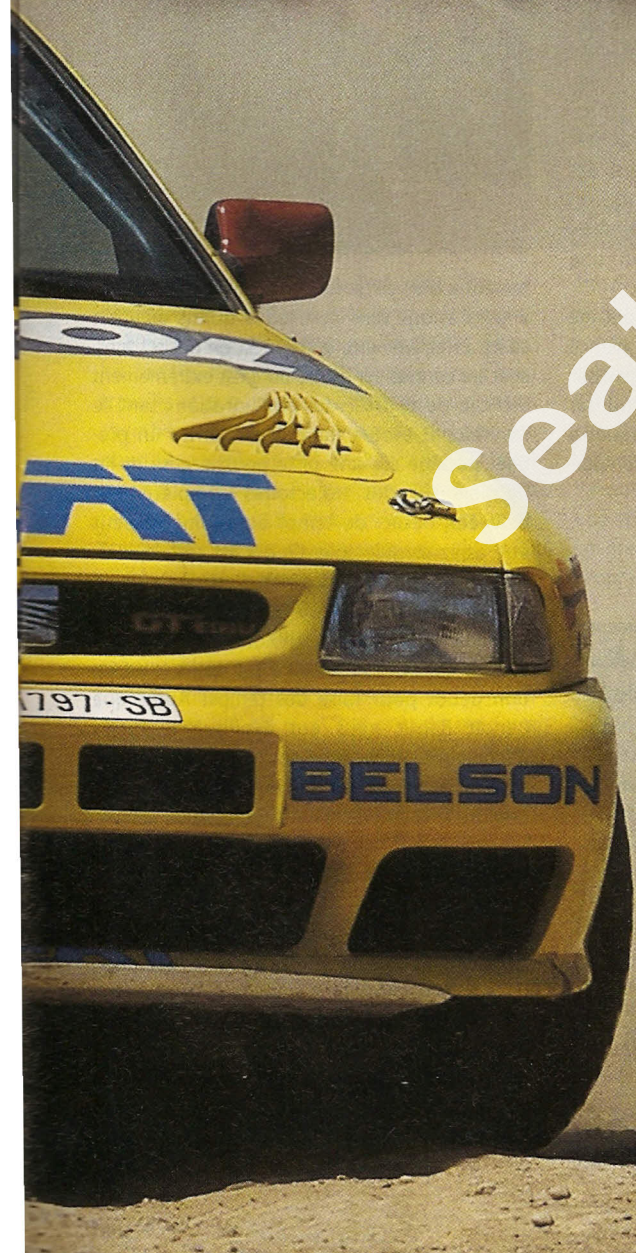
Taillée pour la t



**Avec un titre de champion du monde des rallyes
en catégorie 2 litres 2 roues motrices,
Seat ne s'endort pas sur ses lauriers.
La preuve, l'évolution 2 vient de sortir
avec des ambitions encore plus affirmées.**

J.-F. GUITTARD - PHOTOS CLÉMENT MARIN

terre



*Le moteur a été
développé par
Mader à partir
de l'ancien 1800
VW longue course.
Il surprend par
sa souplesse alors
que sa puissance
est d'un bon niveau.*



Même si la firme espagnole fait partie du groupe allemand Volkswagen Audi, les Seat sont conçues et construites en Espagne tout en utilisant la banque d'organes allemande. Pour la compétition, même combat, presque tout se passe en Espagne même s'il est fait appel à des fournisseurs étrangers pour certains composants. À la base, l'Ibiza ne semblait pas être le produit idéal pour développer une kit car.

En effet, une kit car est dérivée d'une voiture de série et on sait que les voies larges sont un facteur de performances. À cet égard, une Ibiza est moins bien pourvue qu'une 306 (exemple au hasard) et de ce fait moins compétitive sur le papier. Si le raisonnement tient parfaitement la route sur l'asphalte, le handicap est moins criant sur la terre, précisément le terrain où se déroule la majorité des épreuves du championnat du monde des rallyes. De même pour la motorisation, surtout pour un atmosphérique, mieux vaut un 4 cylindres carré que longue course. Le bloc Volkswagen de l'Ibiza a été développé à partir de l'ancien 1800 longue course et il est ainsi en théorie plus apte à fournir du couple à bas régime que de la puissance à haut régime. Là encore, ce n'est pas rédhibitoire sur la terre car il faut avant tout posséder une large plage de régime, ce à quoi s'est attelé Mader, le célèbre préparateur suisse.

Transfuge

Le terrain d'essai se situe non loin de Barcelone, à Martorell près de l'usine Seat. L'ingénieur responsable est Benoît Bagur, transfuge de Citroën, ayant fait ses armes aussi bien sur les moteurs que sur les châssis. Non content d'être polyvalent techniquement, il possède aussi un excellent coup de volant, ce qui lui permet de participer aux essais de développement et de déceler parfois des défauts dont les pilotes s'accommodent sans y prêter attention. C'est donc lui qui nous emmène tout d'abord en tant que passager pour nous faire découvrir le petit tracé taillé dans les broussailles.

L'arceau redessiné a permis de rigidifier la coque. La qualité de la suspension joue elle aussi en faveur de l'évolution positive du comportement routier.

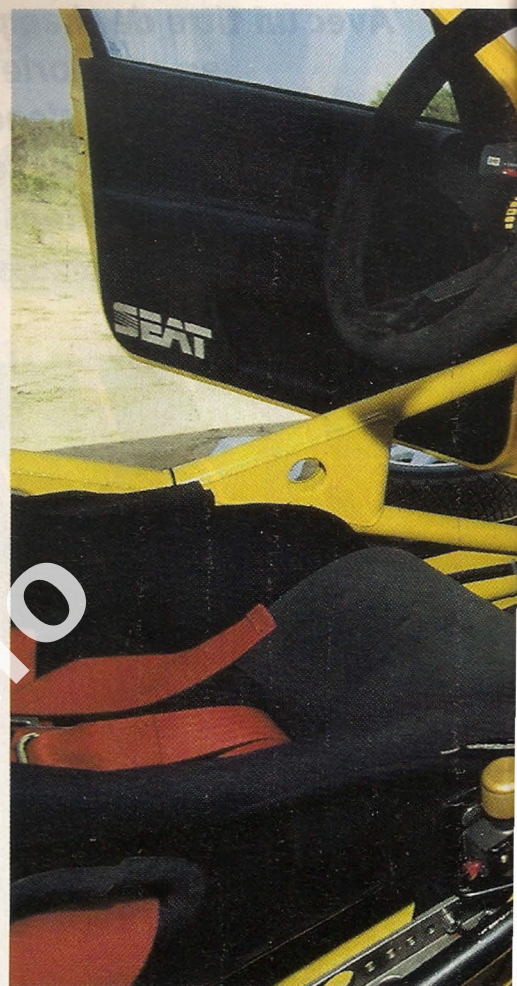


Le 4 cylindres 16 soupapes d'origine Volkswagen n'est pas d'une conception récente, mais après un passage en Suisse, il développe tout de même 260 ch à 8400 tr/mn. Par rapport à la première mouture, la puissance et le couple ont été développés dans le sens d'une grande disponibilité, essentielle sur la terre. Côté admission, les guillotines de l'an passé ont cédé la place à des papillons pour une meilleure souplesse et une gestion électronique Magneti Marelli s'occupe de tout. De fait, s'il faut un peu de gaz pour démarrer, on peut évoluer à très bas régime sans encombres et ça part fort dès 4000 tr/mn alors que le régime maxi est fixé à 9400 tr/mn, ce qui doit bien faciliter le travail du pilote.

Avec la boîte Hewland 6 rapports à commande séquentielle, il est juste nécessaire de débrayer pour sortir de l'aument, la pédale de gauche restant en théorie inutilisée le reste du temps. C'est un plus pour les adeptes du frein au pied gauche, technique permettant de placer l'arrière où on le veut quand c'est bien maîtrisé! Aux côtés de Benoît Bagur, on a l'impression que c'est facile, économie de mouvements, place-

ments précis, exploitation de la motricité, l'Ibiza Kit Car semble se jouer des dénivellations grâce à d'excellentes suspensions. C'est surtout dans ce dernier domaine que la voiture a progressé par rapport à la saison passée. La coque a été nettement renforcée grâce à un arceau mieux dessiné alors que les trains roulants sont eux aussi plus évolués. Les épures de suspension ont été revues et surtout le train arrière a été redessiné. Le précédent était issu en droite ligne de la série alors que le nouveau est beaucoup plus rigide. Il respecte le règlement en reprenant les points d'ancrage de série mais le principe des bras tirés a été élargi! De fait, ils sont renforcés par des barres obliques rejoignant chacune l'origine du bras tiré de série opposé. Il en résulte évidemment un bien meilleur guidage d'où une meilleure précision de conduite.

Dans le même ordre d'idées, les masses ont été recentrées avec un réservoir d'essence avancé dans l'habitacle. À ce propos, il paraît logé assez haut mais il n'a pas été possible d'utiliser l'emplacement d'origine (sous la banquette arrière) faute d'un espace suffisant. Le compor-



tement a bien évidemment profité de toutes ces améliorations sans certitudes quant au gain exact. Effectivement, la terre est un des terrains, avec les courses sur glace, où il est extrêmement difficile de chiffrer des améliorations tant le revêtement évolue rapidement. Entre un premier passage sur une piste poussiéreuse et les derniers sur des trajectoires complètement balayées, l'écart de temps au kilomètre peut être assez considérable. Ce qui est certain, c'est que les pilotes se sont sentis d'emblée plus en confiance grâce à une rigidité supérieure de l'ensemble. Et se sentir en confiance dans une voiture qui répond mieux à ses désirs, c'est un bon début pour faire des temps! Après que Benoît Bagur nous eut expliqué le mode d'emploi et un changement de transmission en deux temps, trois mouvements, c'est à nous de prendre le volant de la bête.

Beau jouet

Ce qui surprend, de prime abord, c'est l'exceptionnelle souplesse du 2 litres Volkswagen sachant qu'il développe tout de même environ 260 ch. Dans un bruit rauque propre aux mécaniques bien nourries, il vous emmène à bas régime apparemment sans effort. Au-delà de 4000 tr/mn, la moindre chiquenaude sur la pédale d'accélérateur vous propulse gaillardement en

En configuration terre, les disques de frein avant ont un diamètre inférieur et sont pincés par des étriers 4 pistons au lieu de 6.



Le train arrière a été largement modifié. Les points d'ancrage sont respectés mais des barres obliques viennent appuyer les bras tirés.



avant. Il est certes difficile d'effectuer des comparaisons lorsque l'on a comme seule référence la 306 Maxi développée pour l'asphalte. Ce qui est certain, c'est que le motoriste suisse a bien travaillé et que la courbe de couple ne doit pas avoir beaucoup de relief contrairement à ce que pourrait laisser supposer la valeur maxi (22 mkg) logée à 7000 tr/mn. Remarquez, c'était bien le but de la manœuvre, disposer de beaucoup de couple dès les bas régimes est une aide à la conduite surtout en terrain difficile.

La boîte séquentielle est plutôt ferme et il faut un minimum d'habitude pour ne rater aucun rapport malgré la simplicité du procédé. Nous sommes même tombés sur un faux point-mort! Autrement dit, on n'est pas prêt de me faire signer un contrat de pilote chez Seat... Trêve d'âneries, ce qui semblait simple aux côtés de Benoît Bagur n'est pas forcément facile, même en considérant le manque d'entraînement aux spéciales sur terre. Il faut déjà commencer à bien maîtriser la technique du pied gauche, ce qui n'est pas mon cas et ensuite, ne surtout pas s'éloigner des trajectoires balayées par les précédents passages. C'est encore pire que sur un rallye asphalte, le moindre écart en dehors des lignes laissées par ses prédécesseurs se comptabilise au mieux en une perte de temps et au pire par une grosse chaleur (ça tombe bien, déjà qu'il ne faisait pas froid!). En effet, une roue hors des

traces aura irrémédiablement envie de quitter la bonne trajectoire. Si ce n'est pas gênant dans les serrés, c'est plus acrobatique dans les rapides! En considérant que l'on sache tout bien faire, l'Ibiza Kit Car est alors redoutablement efficace, effaçant la plupart des dénivellations en douceur, répondant au moindre lever de pied pour placer l'avant alors que le train arrière enroule avec une certaine progressivité.

Le freinage, du moins sur un chemin bien propre, est assez stupéfiant alors que la motricité

reste demeure exceptionnelle dans la plupart des cas, grâce à un autobloquant à disques taré à 75 %, lequel permet de sortir des spéciales avec une transmission cassée (on peut en témoigner!). Il n'y a guère que les virages très serrés et poussiéreux où l'on soit obligé de doser la réaccélération. C'est d'autant plus facile que le moteur est quasiment toujours disponible et on finit par ne plus guère regarder le compte-tours ou l'afficheur de rapport au milieu du tableau de bord. D'ailleurs, il y a une lampe indiquant qu'il faut passer au rapport supérieur au-dessus de la visière du tableau de bord, au cas où. Mais sauf erreur, ce n'est apparemment guère utile de monter très haut en régime.

Autres sujets d'étonnement pour une voiture de course adaptée à la terre, ce sont la direction et les freins assistés. L'assistance de direction développée pour l'asphalte a été conservée pour la terre après consultation des pilotes. Sans même évoquer l'effort musculaire moins important à fournir, on peut supposer que l'hydraulique doit filtrer certaines méchantes réactions aux abords des saignées. Les freins assistés participent eux aussi au confort de conduite et on sent bien la limite d'adhérence contrairement à ce que l'on aurait pu supposer. D'ailleurs, ces derniers sont tellement sollicités par certains des pilotes utilisant le pied gauche comme "antipatinage" que les étriers avant sont refroidis par eau pour éviter de faire flamber la garrigue. Pour gagner en efficacité, les usines travaillent toutes sur un système d'antipatinage qui passe pour l'instant par une dégradation du moteur. Seat y pense bien évidemment mais ce sera sûrement pour plus tard avec une gestion électronique encore plus sophistiquée que l'actuelle MF3S.

En attendant, l'Ibiza Kit Car est en tête de sa catégorie dans le championnat du monde des rallyes et même si elle n'est pas la meilleure sur l'asphalte, elle attend la concurrence sur la terre. La sympathique équipe espagnole apprend ainsi le championnat du monde et engrange de l'expérience, cela pourrait servir dans le futur avec une 4 roues motrices, au hasard tiens! ■

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

Moteur. 4 cylindres en ligne, transversal avant. 2 ACT (courroie + chaîne), 4 soupapes par cylindre. Gestion électronique intégrale Magneti Marelli MF3S. 1984 cm³ (84 x 89,5 mm). Régime maxi: 9400 tr/mn. 260 ch à 8400 tr/mn. Couple maxi: 22 mkg à 7000 tr/mn.

Transmission. Aux roues avant. Boîte mécanique Hewland 6 rapports à crabots (commande séquentielle). Autobloquant à disques (75 %).

Châssis. Coque autoporteuse acier renforcée par arceau multitubulaire. Suspensions AV/AR: pseudo McPherson triangulée, barre anti-roulis réglable/bras tiré et bras oblique, barre anti-roulis, combiné ressort-amortisseur. Direction à crémaillère assistée TRW. Freins AV/AR: disques ventilés diam. 295 mm (asphalte: 376 mm), étriers AP 4 pistons (asphalte: 6 pistons)/disques pleins diam. 280 mm, étriers 4 pistons.

Dimensions/capacités. Empattement (mm): 2440. Voies AV/AR (mm): 1560/1550. Longueur/largeur/hauteur: 3869/1763/1369. Jantes: 7x15 (asphalte: 8x18) alliage. Pneumatiques: 17-65x15 (asphalte: 20-65x18) Michelin racing.

Poids (kg). Constructeur: 970. Répartition AV/AR (%): 63/37. Rapport poids/puissance (kg/ch): 3,7.