

Essai Seat Ibiza kit-car

# El honor nacional



L'Ibiza kit-car est la meilleure représentante de la technologie nationale espagnole, opposée, dans la lutte de prestige du Mondial, à toutes les autres "2 litres" du marché. Une semaine après sa victoire au Portugal, Seat nous a offert la possibilité de l'essayer. Inutile de dire que, même au prix d'un jour de vacances avant le Corte Ingles, nous sommes partis enchantés à Barcelone, pour tester la plus évoluée et la plus puissante des Ibiza.

La spéciale choisie fut celle d'Espinelvas, dans l'ancienne épreuve de Collsaplana. Coupée aujourd'hui par l'axe transversal de Catalogne, c'est pratiquement une route privée, qui, de plus, était fermée par la Guardia Civil. Lors de notre arrivée, "Chus"

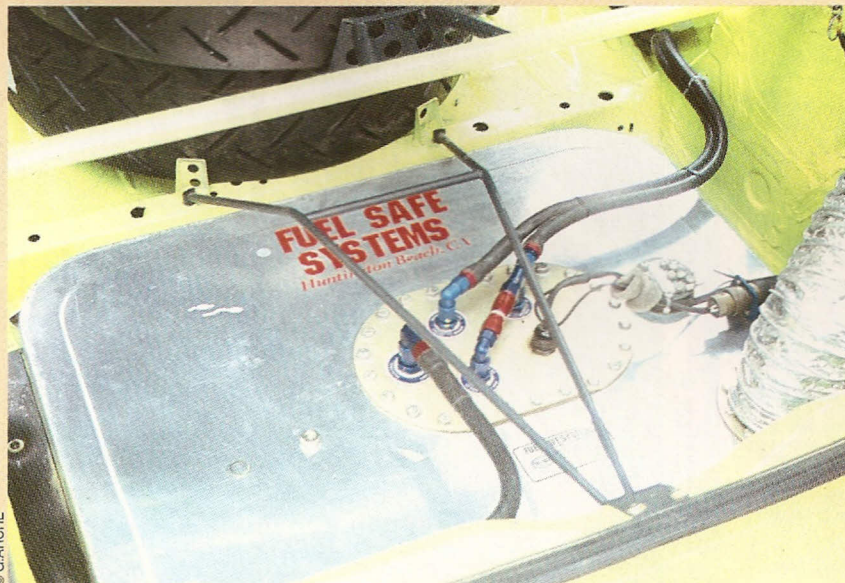
Puras, sans son copilote, était en train de réaliser une série d'aller-retours afin d'améliorer non seulement la traction, mais également la suspension. Il durcissait au maximum l'arrière, pour améliorer la motricité. Juste avant le déjeuner, il me céda le volant, après m'avoir pris en passager pour me mon-

trer comment se comportait la kit-car. L'Ibiza utilisée pour ces essais était la «002», puisque la «00» se trouvait au Salon de Genève et la «001» en reconstruction, après avoir tapé au Portugal avec Weber. En ce moment, Seat ne dispose pas d'autre voiture du modèle kit-car, raison de plus d'exprimer

ici nos remerciements à l'entreprise pour avoir accepté de nous en confier le volant.

Par rapport à la «001», notre véhicule dispose d'un réservoir d'essence mieux placé, bien qu'il soit toujours à l'arrière de la voiture. L'ingénieur «projets et exploitation», Jaime Xifré, nous a expliqué que cet emplacement est meilleur pour la répartition des poids car

**Seat a choisi de placer le poids du réservoir, plus bas, à l'extrême arrière, les deux roues de secours se retrouvant en position centrale.**







© G. GARCHE

le réservoir descend très bas, alors que les 30 kilos des deux roues de secours autorisées sont placés plus haut. Une fois à bord, après avoir écouté les conseils de Xifré et ceux de Jesús Puras, me voilà prêt à rouler. Auparavant, Puras a décliné l'offre de m'accompagner, prétextant que son contrat n'inclut pas une prise de risques aussi élevés !!! Le volant est à la bonne distance - puisque je suis de la même taille que "Chus" - mais le dossier du siège est très vertical. A cause de cela, la manoeuvre du levier de vitesses est assez peu naturelle, et j'ai mis du temps à m'y habituer, sans y parvenir parfaitement. Peu bruyante, l'Ibiza démarre sans problème. Rapidement, je constate que les rapports ont des développements très longs, et que dans

© G. GARCHE



© G. GARCHE

### L'Ibiza dispose de freins légèrement plus grands que ceux de l'Escort d'il y a 2 ans !!

toutes les zones lentes, je me trouve toujours en 2e-3e, et même parfois en 1ère, au lieu d'être en 3e-4e.

La visibilité est bonne, bien que les ailes, très arrondies, ne me permettent parfois pas de voir le bord de la route. Il faut s'habituer au compte-tours électronique, et "Chus" m'a dit qu'il changeait tout bonnement de rapport lorsque le témoin lumineux s'allumait à 8300 t/mn. A 8500 t/mn, l'électronique coupe un cylindre, et, à 9000 t/mn, l'injection. Pendant l'essai, à la vérité, je ne suis pas parvenu à passer la sixième, sinon pour vérifier qu'elle était bien là. Excepté sur un terrain très rapide, la démultiplication est trop longue dans les premières vitesses, qui sont celles qu'on utilise le plus.

Le moteur est phénoménal, sans «trous». Depuis 4800 t/mn, il pousse de manière très progressive et constan-

**Sur le panneau central, un interrupteur enrichit l'ensemble (en perdant 20 chevaux), pour les parcours de liaison.**

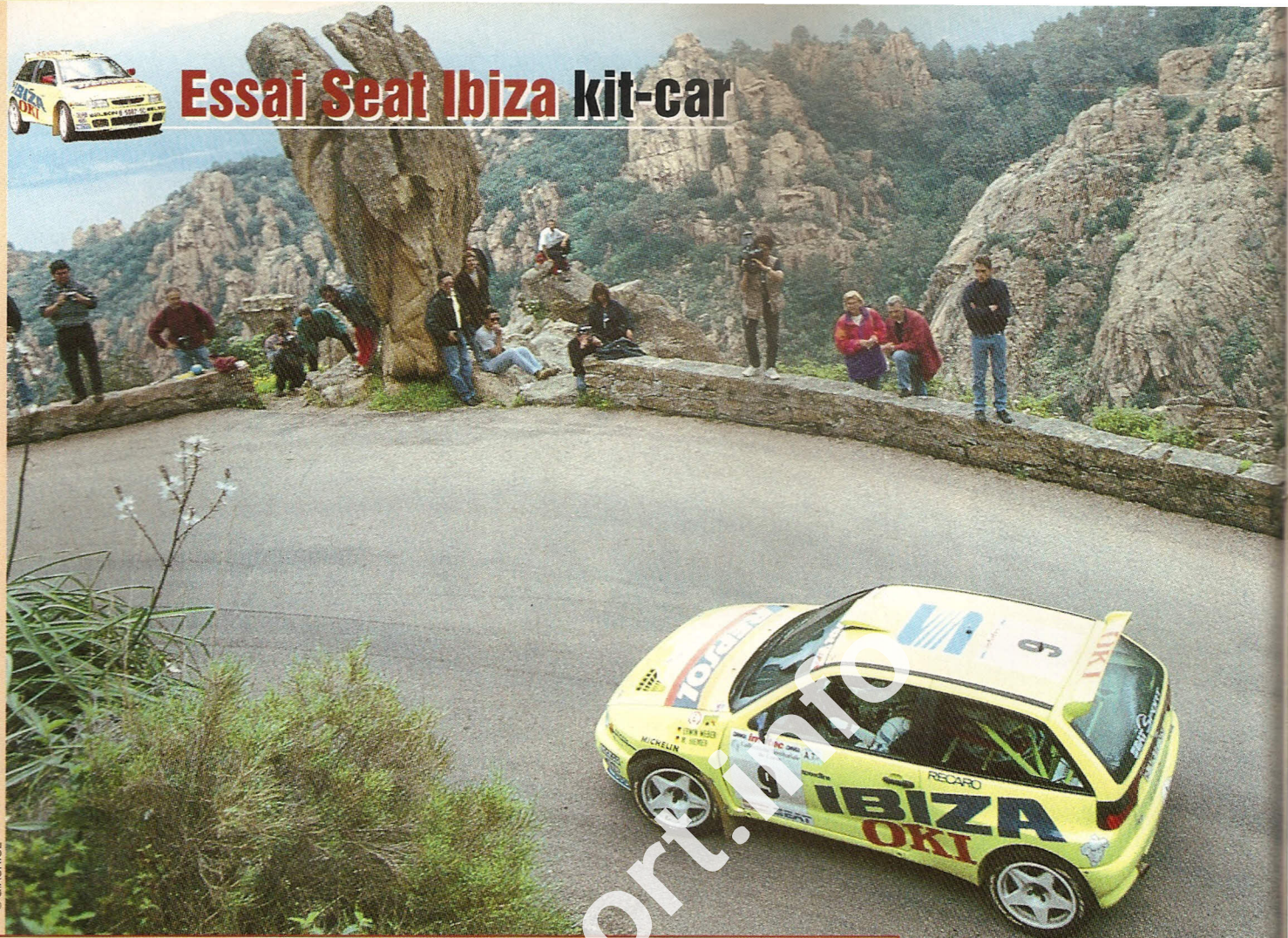


© G. GARCHE





## Essai Seat Ibiza kit-car



© G. AURIOL

### Seat Sport : continuer à progresser

Chez Seat Sport, on n'arrête pas, et l'on est bien conscient que le programme a commencé très tard et qu'il pâtit d'un certain retard. Au moment de notre essai, il y avait une carrosserie de plus qui se termine (elle a débuté en Corse) et, plus tard, on essaiera d'homologuer une nouvelle boîte de vitesses, à rapports plus rapprochés.

Le rendez-vous le plus difficile du Mondial était la Corse, puisque les Seat couraient sur terrain adverse. Elles se trouvaient de plus dans une situation d'infériorité non

seulement numérique, mais aussi en matière de connaissance de l'épreuve, face à Renault et à Peugeot qui disposent de voitures construites spécialement pour courir sur ce terrain-là.

Plus tard, pour l'Argentine et la Nouvelle-Zélande, où se jouera le Mondial «2 Litres», la Seat aura eu le temps de s'améliorer. Au cours des essais on attendait la rupture d'une série de pièces (rotules, échappement, etc...) pour pouvoir déterminer leur «durée de vie». Vers la fin de l'année, si c'est nécessaire, il pourrait y avoir une surprise

du point de vue des pilotes, mais l'objectif de Seat Sport est le Mondial, et la marque espagnole y va, sans précipitation mais sans temps morts.

D'autre part, le moteur 2 litres sera prochainement homologué. Plus rigide, il permettra d'augmenter la puissance jusqu'à 270 chevaux, un objectif que Seat doit se fixer pour lutter contre les F2 françaises.



© D.P.I. - C.SAULNIER



► te. On voit bien qu'il s'agit d'un moteur «terre», et non d'un élément pour la Corse où serait nécessaire un moteur un peu plus «méchant», plus puissant «en haut» en contrepartie d'une marge d'utilisation plus réduite. Là, son fonctionnement souple facilite grandement la conduite, l'arrivée de la puissance ne causant jamais de problème. Cependant, il était difficile de trouver l'ensemble des 255 chevaux : peut-être certains d'entre eux étaient-ils restés au pâturage, entre le Portugal



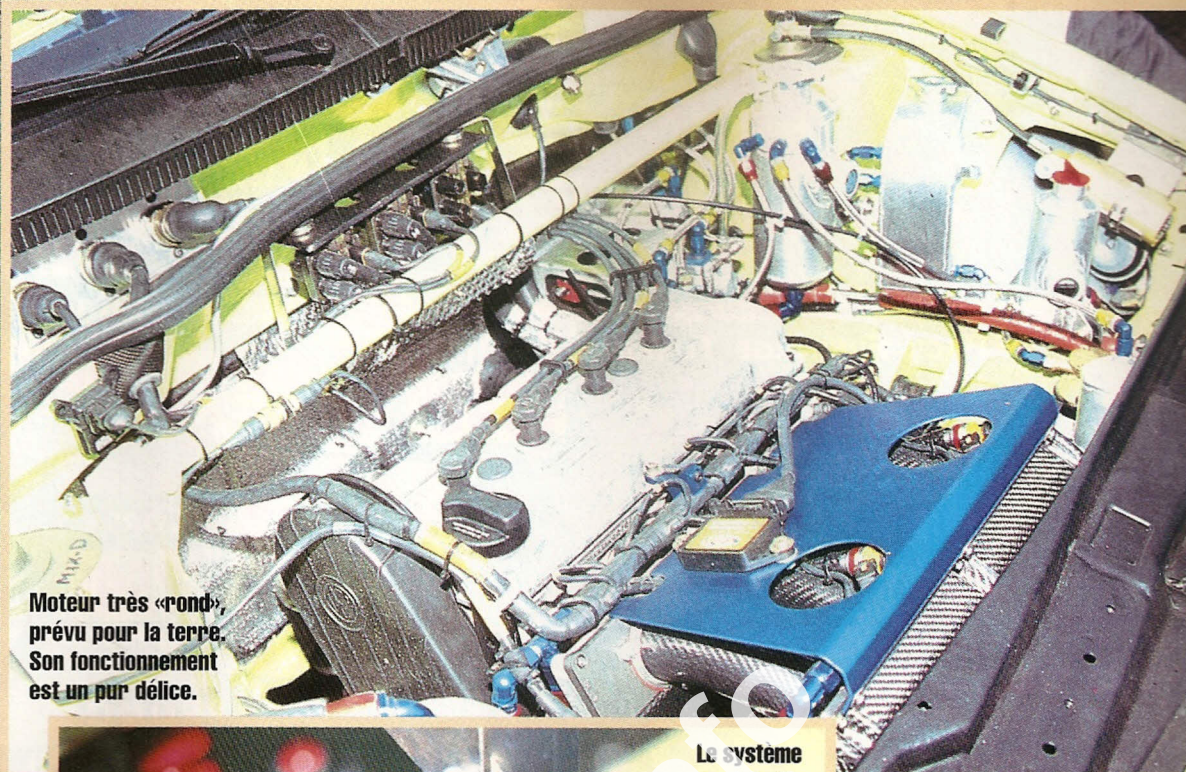


En Corse, comme au Monte-Carlo, Erwin Weber s'est retrouvé seul, avec mission «d'assurer» des points



et Vic. Les freins et la boîte fonctionnent de façon parfaitement civilisée, bien qu'en ce qui concerne le maniement de cette dernière, j'ai donné assez souvent du coude dans le dossier du siège. C'est une voiture tout ce qu'il y a de plus facile à conduire, ce qui en dit long sur sa polyvalence.

Dans les changements d'appui, l'absence de barre stabilisatrice avant se fait sentir et le châssis prend beaucoup de roulis. Parfois trop, et l'incli-



Moteur très «rond», prévu pour la terre. Son fonctionnement est un pur délice.



Le système «switch-off» permet de changer de vitesse sans débrayer, en coupant durant quelques centièmes de seconde l'allumage.

raison donne des frissons. Lors de l'accélération à la sortie d'un virage, il faut «débraquer», le volant ne revenant pas bien en ligne de lui-même. Gênant, d'autant plus que la direction est peut-être trop démultipliée.

Mais on s'habitue vite à l'Ibiza, et rapidement, j'ai pu aller vite dans les zones lentes. Le train avant rebondissait un peu, ce qui devait en partie être dû aux ornières et nids-de-poule rebouchés de cette route désaffectée. De toute façon, Puras travaillait sur une suspension avant plus dure, pour essayer de pallier l'absence de barre stabilisatrice. Très maniable, donc, l'Ibiza m'est apparue

**Commande de boîte séquentielle, comme sur les Peugeot et... une des Mégane à partir de l'Alsace.**

de façon plus avantagée comme une voiture polyvalente construite pour courir de tous côtés durant le Mondial, que comme un pur-sang de l'asphalte comme la 306 Maxi et la Mégane, conçues pour gagner uniquement sur asphalte.



## Fiche technique

**Carrosserie :** spéciale Ibiza Kit-Car (homol. FIA A5517), monocoque renforcée, trois portes, avec arceau intégré et éléments aérodynamiques.

**Moteur :** avant, transversal, 1984 cc (84,0 x 89,5 mm). Puissance : 255 chevaux à 7800 t/mn. Alimentation : injection électronique Magnetti Marelli. Distribution : deux arbres à cames en tête, 4 soupapes par cylindre. Lubrification par carter humide. Huile Repsol

**Transmission :** roues avant motrices. Autobloquant mécanique ZF à 60 %. Boîte : Hewland, 6 vitesses. Système de changement : séquentiel. Vitesses : 1ère - >79 km/h ; 2e - >98 km/h ; 3e - >118 km/h ; 4e - >139 km/h ; 5e - >161 km/h ; 6e - >182 km/h. Embrayage : bidisque céramique.

**Suspensions :** avant : type Mc Pherson ; arrière : roue tirée par un bras longitudinal et barre de stabilisation. Ressorts doubles Eibach à rigidité variable. Amortisseurs à gaz Proflex.

**Freins :** Avant : disques AP de 335 mm, avec pinces 6 pistons refroidies par eau. Arrière : disques de 265 mm, avec pinces AP double piston. Plaquettes : Necto.

**Roues :** jantes Speedline de 17" x 7"3/4 (asphalte) et 15" x 7" (terre). Pneumatiques Michelin 20/65/17.

**Équipement de sécurité :** réservoir d'essence (58 litres) Huntington Beach ; baquets Recaro ; ceintures TRW Sabelt.

**Poids :** 980 kg.