

Option

AUTO

ISSN 0765-331X
n° 98 - février 1999 - 30 F

VR6 ET TURBO

350 ch dans une Polo !



j'ai conduit
la Viper du Mans !
EXCLUSIF



Laquelle est la
meilleure sur 1000m D.A. ?

TOP CHRONO !

Six tuning
de 150 à 530 ch
s'affrontent



LA TT MANIA

Déjà 10 versions tuning !

- Golf IV GTI 330 ch
- Classe C V8 Váth 350 ch



TROIS CORRADO BOOSTÉS AU TOP !

M 2427 - 98 - 30,00 F



Comment une auto "affûtée"
accélère-t-elle sur 1000 mètres ?
Et laquelle pousse le plus fort ?
Tout le monde en piste !...

PAR JOËL PAPE ET PHILIPPE MAURY - PHOTOS : YANNICK PAROT



Porsche 993 GT2
JB Racing

1000 m

LAMBORGHINI DIABLO SV
AFFOLTER



900 m

800 m



DONKERVOORT D8 COSWORTH
SBM

700 m

600 m

LANCIA DELTA INTEGRALE
FORNAGE



500 m

400 m



RENAULT 5 GT TURBO
VANDENHENDE

300 m

200 m

PEUGEOT 205 GTI TURBO
TOXIC



100 m

0 m



Quelle est l'auto qui accélère le plus fort ? Vaste question qui fut l'occasion de réunir sur un circuit, l'espace d'une journée, les véhicules "tuning" les plus divers... D'abord, nous voulions un monstre, style Diablo à compresseur. Mal parti : le spécialiste du genre, Roland Affolter, n'en avait pas de disponible. Il eut quand même la gentillesse de nous prêter une version neuve, équipée du moteur d'origine, mais avec la célèbre carrosserie "GT1" modifiée par Olivier Jobin. Autre monstre : la Porsche Carrera GT2 de Jurgen Brecht. D'origine allemande,

Jurgen officie en France, prépare à merveille les Porsche et est président du "Club Europa". Sa 911 est une véritable bête, ultra-puissante, ultra-légère. Bien que ne courant pas, cette auto est en fait plus proche de la compétition que du tuning tel qu'on l'entend habituellement. Elle ne roule que sur circuit, pour le plaisir de Jurgen, lors des sorties du Club Europa. Autre cliente de choix dans le genre teigneuse : la Donkervoort D8 à moteur Cosworth. Championne du rapport poids/puissance, celle-ci a de plus été "revue" par les frères Maingret... Puis, arrivent des

engins plus civilisés (quoique...) : une 205 suralimentée par Toxic, une bonne vieille Delta Intégrale dotée d'un kit routier Fornage, et une Supercing GT Turbo préparée par Vandenhende. Pour effectuer des mesures irréprochables, nous avons choisi le circuit de Lury-Lévis (doté d'une immense ligne droite), et fait venir le spécialiste du genre Christophe Harmand et son gros bazar. Petite précision : ce sont les propriétaires qui ont tenté de faire les meilleurs temps avec leurs autos. Temps sec, température extérieure 6°C, deux personnes à bord... Allez, gaz !

530 ch
20''01 s

PORSCHE 993 GT2

JB Racing

Vainqueur de la confrontation, la JB Racing domine grâce à son phénoménal rapport poids/puissance de 2,05 kg/ch. Elle dépose une GT2 de série de 2 s sur 1000m, avec une vitesse de passage de 265,9 km/h !



Quel monstre ! L'essai de cette Porsche "coursifiée" (sur un tour de circuit entier) eut le même impact qu'un direct de Tyson en plein visage : j'en suis resté K.O. de bonheur. Avec ce monstre de 530 ch pour 1 100 kg, l'expression "collé au siège" prend toute sa signification. Bien sanglé par Jurgen Brecht, je tourne la clé de contact comme sur une Porsche de série. Le moteur sonne haut et clair et tient le ralenti. Première : je lâche l'embrayage mais le moteur n'est pas assez haut dans les tours. Ça cale sèchement. Deuxième essai : régime moteur à 4 000 tours, je

renouvelle l'opération et la Porsche décolle doucement en hoquetant. Légère pression sur l'accélérateur pour stabiliser la bête, ça roule. Ensuite, tout s'enchaîne très vite. La boîte de vitesse est rapide et d'une précision diabolique. Lorsque s'annonce la ligne droite, je suis bien décidé à envoyer le son. Et là, plus d'image. En une fraction de seconde j'ai atteint la zone rouge et le rupteur, me signifiant déjà d'enclencher la trois. Collé au siège par la phénoménale poussée du six cylindres, je monte les rapports les uns après les autres. Je suis à peine à la moitié de la ligne droite et déjà à fond de

cing, le compteur de vitesse affichant gaillardement 280 km/h ! Le vacarme mêlé du moteur et de l'air qui s'infiltré par les vitres plexi donne une impression de fin du monde. Je monte sur les freins pour prendre la longue courbe à droite. Stupeur, le paysage s'est arrêté de défiler. Le freinage, redoutable d'efficacité, est aussi impressionnant que l'accélération... Cette auto est en tout cas la plus puissante et la plus impressionnante que l'on ait eu l'occasion de conduire jusqu'à présent. Mais il faut dire qu'elle n'appartient plus vraiment au monde du tuning...

Chronos :

400 m DA : 11''14 s
1 000 m DA : 20''01 s
(GT2 de série 21''8 s)
0 à 100 km/h : 3''48 s



A gauche, la Diablo vous dévoile son poste de conduite. Une vingtaine de minutes est nécessaire à l'installation du matériel de mesure embarqué. Le capteur doit être parfaitement parallèle au sol et solidement arrimé.

1000 m

900 m

800 m

700 m

600 m

500 m

400 m

300 m

200 m

100 m

0 m

En bref :

MOTEUR : 6 cylindres à plat de 3 600 cm³

PUISSANCE : 530 ch à 6 200 tr/min

PRÉPARATION : base 993 GT2 ClubSport, configuration circuit, boîtier électronique modifié, embrayage renforcé, échappement direct, suspensions Eibach, amortisseurs Bilstein, becquets carbone, portes en carbone Kevlar (4 kg la porte), diffuseur arrière. Gain de poids : 190 kg.



Elle signe des temps dignes d'un jet !