

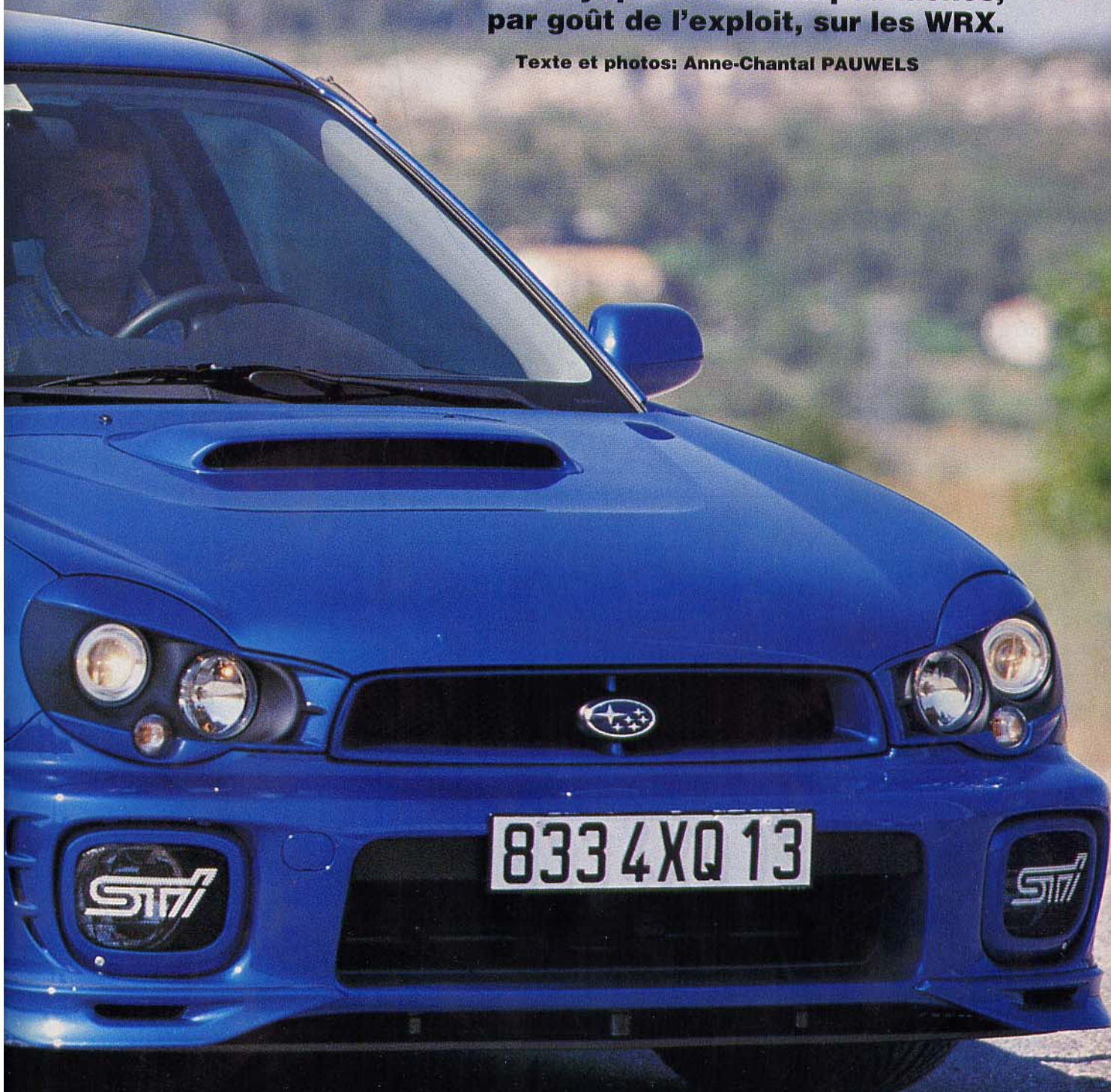
PREPARATION



GROUPE "N"

«Tu testes des transformations moteur, des pneus, tu uses des freins, tu roules plus de 1000 kilomètres pour te faire une idée en utilisation polyvalente». Rien ne ressemble plus à une groupe N que cette dernière version imaginée par Satta. C'est Lionel et son frère Thierry qui se sont un peu lâchés, par goût de l'exploit, sur les WRX.

Texte et photos: Anne-Chantal PAUWELS



Satta... nic!

Impossible d'avoir le numéro «555» de la série limitée: il n'y en aura pas tant de construites. Alors Lionel s'est contenté du «055». Pas grave. C'est une version qui ne moisira pas longtemps: on l'habille de suite d'un kit carrosserie soft: jupe avant, jupe arrière, bas de caisse latéraux. Quelque chose de pas trop typé, pas trop flagrant, juste pour tout assortir au sempiternel bleu Schtroumpf! Les répéteurs et réflecteurs deviennent blancs, et on illumine la face avant d'un kit double phares Morette. Sous la jupe avant, les antibrouillards sont entourés des grilles de caches Sti: la WRX, rien qu'avec ces nouveaux éléments, y gagne en agressivité et en légèreté. Ajoutez une calandre sport à grillage noir (une référence Subaru) et des vitres teintées bleues pour obtenir une super caisse! C'est Lionel qui a lancé la mode des vitres teintées assorties à la couleur de la carrosserie. Et c'est une bonne idée.

Peu avare de recherche de nouveautés, nos lascars se sont tournés vers l'Australie pour importer des kits complets ressorts/amortisseurs. Ça existe pour l'Impreza GT sous la référence «Kingsprint», et pour la WRX pour l'épouvantable nom de «Hot bits». Désolée, les gars. A défaut d'être réglables en dureté, ces amortisseurs peuvent faire traîner la caisse par terre. «Ce n'est pas le but», s'insurge Lionel: «On veut mettre au point une caisse performante pour ceux qui aiment piloter.» Merci, on aime l'entendre dire. Et c'est vrai qu'en la matière, les sympathiques frangins de Gardanne n'ont plus grand chose à prouver; trop présent à l'esprit: leur palmarès en compétition. (C'est génétique, chez eux!)

Bref, l'auto a perdu 3 centimètres à l'arrière et 2 à l'avant, en hauteur de caisse. Pas si méchant. «Ces amortisseurs australiens sont très efficaces sur le bosselé, ils absorbent tout, et la caisse vire bien à plat.» Lionel commente ses essais: «On savait que le châssis WRX était né plus performant que l'Impreza GT. On confirme. Nos clients s'en sont également rendu compte.» Lionel précise qu'en guise de pneus pour l'instant ce n'est pas l'idéal: il cherche des carcasses un peu plus rigides que celles du Falken. Faut dire que monté en 215/40-18: ça tape!

Entre tourisme et compétition

Si les freins ne suivent pas toujours, on a trouvé des remèdes efficaces à dose homéopathiques: des plaquettes groupe N, avant comme arrière, des flexibles de freins typés aviation, donc plus résistants, et un lookheed haute température qui résistera

3 manomètres supplémentaires sur le tableau de bord...



Les petits bouts de bas de caisse ajoutés vers l'arrière sont peints de la couleur de la carrosserie. La série limitée propose les bas de caisse déjà peints, et non pas noir comme pour les WRX standards.



La jupe arrière est un peu plus enveloppante que de série.



A moitié peints, les phares double optiques. Joli, non? Les roues seront chaussées en carcasses plus dures dès que Lionel en trouve.

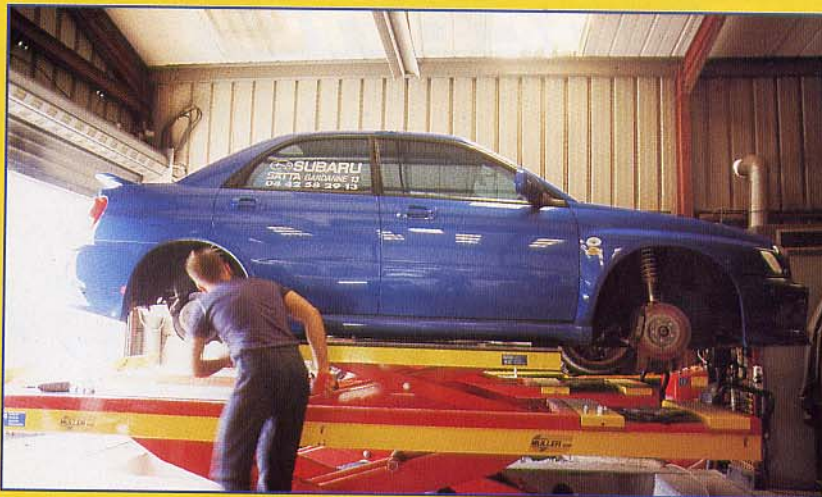


Lionel possède un savoir-faire en matière de mise au point, comme sur son frère Thierry. Tous deux fins limiers de rallyes, ils savent de quoi ils parlent.



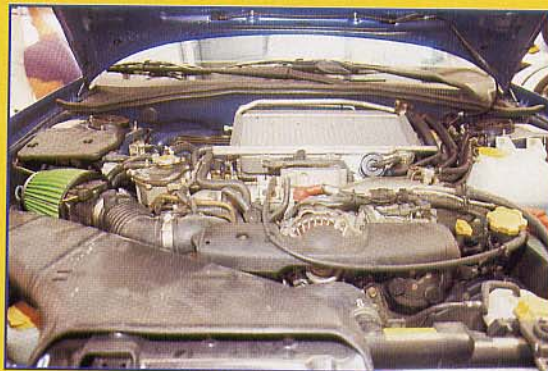
plus longtemps à l'attaque. Les plaquettes groupe N seront bientôt remplacées par des modèles moins destructeurs de disques, mais plus performants que la série. C'est Lionel qui prend la parole: «Pour être efficace en freins, il faut monter les plaquettes à plus de 450°C. Sinon tu gèles tout. Ce qui veut dire que sur autoroute tu es systématiquement sous cette température car c'est très bien refroidi! Donc tu as la sensation de ne pas t'arrêter!». On attend beaucoup de cette petite merveille de nouveauté. Mise au point assurée en collaboration avec Ferodo pour sortir un produit polyvalent rudement efficace: patientez encore un peu: c'est bientôt sur le marché.

Sous le capot c'est le minimum syndical: un boîtier électronique en provenance du Japon, via l'Angleterre, qui change les données de pression de suralimentation et d'injection. On



Monter la WRX sur le pont est une bonne école: l'auto est impeccable dessous.

Le moteur est affublé d'un nouveau boîtier, d'une Dump Valve et de quelques réglages de pression de suralimentation. Pas de quoi fouetter un chat mais au moins c'est fiable.



Ce sont des amortisseurs australiens qui servent de liaisons sol sur la WRX de Lionel. Couplés à des ressorts de la même maison. Ils sont réglables en hauteur de caisse, mais pas en dureté. A priori, leur rendement est excellent.



La série limitée offre les sièges alcantara. Assortis aux revêtements intérieurs de portes. Quelques inserts carbone là-dessus: ça va chauffer, cet été!



gagne en couple. Mais ça n'a rien de fulgurant. La pression de sural', justement, parlons-en: «On pousse vers 1,2 à 1,5 bar. Pas plus. ON met un Switch dans l'habitacle avec 2 positions: une version cool et une version plus poussée. 2 puissances différentes: ça suffit. Et encore, on sait qu'on aura des clients pas raisonnables qui vont tout garder à fond!» La Dump-Valve anglaise vient d'être montée. Elle fait un bruit un peu trop discret, d'après Lionel. Mais on sent son petit effet. Un filtre Green tri-couche fait office d'avaleur d'air. Lionel repart au volant de son nouveau joujou, vers de nouvelles aventures, constamment à la recherche d'accessoires, de découvertes pour améliorer les performances: I am a poor lonesome cow-boy....

L'équipe des mécaniciens qui travaille sur les voitures chez Satta est la même depuis maintenant longtemps! Fidèles archers du roi, toujours accueillants et souriants.

