E MAG 100%
PORTIVES
OLLECTORS

DOUBLE POSTER

205 GTI PTS

MEGANE RS TROPHY

KM/H

#28
2012

R18 TURBO ENFIN RECONNUE !

MÉGANE RS R25 F1 TEAM

HAUTE PERFORMANCE À PRIX D'AMI

FORD CAPRI 2.8 I

MAMIE FAIT DE LA RÉSISTANCE !

LADA VFTS

LA GR.B LOW COST !

SMART FORFOUR BRABUS
177 CH SOUS LE CAPOT

TOYOTA CELICA

A REDÉCOUVRIR !

L 12000 - 28 - F: 4,95 €

#28 - mars 2012 - 4,95€ - BEL. 5,35€ DOM/S 5,30€ - CH 10FS - AND 4,95€ - CAN 8,50$ - GR 5,28€ - ESP 5,50€ - GRE 5,50€ - IT 5,50€ LUX 5,20€ - MAR 55 AD - PORT CONT 5,50€ - TOM sur 850 CFP

LA GROUPE B INCONNUE !

Une Lada dans KM/H ! Est-ce possible ? Oui, si vous décidez de considérer celle-ci autrement : dites-vous qu'elle est plus simplement une authentique Groupe B produite à environ 200 exemplaires...

Texte : Thibaut Amant, photos : Pierre-Yves Gaulard

On a l'impression de la connaître depuis toujours, mais la marque Lada est plutôt jeune : c'est en 1970 que la première voiture de la marque, la 2101, a vu le jour ! Ce sont les autorités soviétiques qui décideront d'ériger une vaste usine de production du côté de l'ancienne ville de Stavropol, à 1 100 km au sud-est de Moscou (compte tenu de la taille du bloc de l'URSS, c'est presque la banlieue !). Cependant, l'usine engendre à elle seule la création d'une ville tout entière que l'on appelle alors Togliattigrad, en hommage au fondateur du parti communiste italien, Palmiro Togliatti. Pourquoi cet hommage ? Tout simplement parce que pour démarrer très vite la production il a été décidé de construire un modèle européen sous licence, et c'est Fiat qui est parvenu à remporter le marché, bien aidé par le gouvernement communiste transalpin. L'URSS aurait préféré l'Autobianchi Primula, avec sa moderne traction avant. Mais ce sera finalement la rustique Fiat 124 présentée en 1966 qui aboutira sur les chaînes de Togliattigrad, vendue cependant sous un autre badge, celui de Jigouli. Le nom de la marque russe rend ainsi hommage à une chaîne de montagnes située le long de la Volga. D'accord, mais alors pourquoi Lada ? Tout simplement pour le marché d'exportation, car Jigouli a une autre signification tant en italien qu'en hongrois ! On choisira donc le nom de Lada, qui est aussi le nom du petit bateau qui orne le blason de Jigouli... Vous suivez ?

LA 2105 VFTS RESSEMBLE À UNE FIAT 131 ABARTH GR.4 DES... ANNÉES 70 !

Carrière sportive ?

Bien, voilà pour l'intro. Restons sur la Fiat 124, ou Lada 2101. Vous connaissez tous cette berline trois volumes en forme de brique à roulettes, et aux solutions techniques rustiques, puisque ce sera la même voiture, plus ou moins rajeunie, qui sera produite jusqu'aux années 90 ! Ainsi, en 1980, c'est la 2105 qui remplace la 2101 avec sa carrosserie toujours taillée à la serpe, mais en partie liftée grâce à des optiques carrées à l'avant et à l'arrière et une large calandre en plastique noir... Sous le capot aussi, il y a quelques changements : certes on trouve encore l'antique 1300 Fiat, mais il est désormais pourvu d'une courroie crantée au lieu d'une chaîne, d'une culasse en alu et d'un nouveau carburateur. Non, ce n'est pas pour de meilleures performances, mais simplement pour passer les nouvelles

L'ambiance course n'est pas usurpée !

Le prix de vente excessivement bas de cette Groupe B va aussi séduire quelques pilotes privés européens.

CHECK-LIST

Contre toute attente, on peut trouver une flopée de Lada VFTS à vendre sur le net ! Bien sûr, pas en France… Elle n'y a d'ailleurs jamais été homologuée, c'est sans doute ce qui posera problème pour obtenir une carte grise. Plusieurs solutions s'offrent à vous : prendre un modèle de 1982 et obtenir une carte grise collection (voiture de plus de 30 ans), essayer de l'homologuer à titre isolé aux Mines, la faire immatriculer à l'Etranger. Tout est possible ! La bonne surprise reste la grande accessibilité de l'engin, puisqu'on en trouve de 8 000 à 20 000 € suivant l'état général : soit vous optez pour une auto qui court encore, mais avec le désagrément de ne plus avoir une pièce d'origine (on en trouve beaucoup avec des moteurs VW 2 litres 16 soupapes injection !), soit vous cherchez une auto à la retraite mais en bon état avec un palmarès dans son pays… La bonne filière semble être la Hongrie, où nous en avons trouvé beaucoup à la vente. Il sera facile de vérifier l'état de la carrosserie et la santé du moteur, rustique et facile à entretenir. En tout cas, voilà une bonne idée pour arpenter les rallyes VHC avec une monture originale, solide et accessible !

Sommaire, mais suffisant.

Rustique, mais on fait avec !

D'un autre âge, non ?

PASSEPORT TECHNIQUE

MOTEUR

4 cylindres en ligne, 1 569 cm³ (79,5x80 mm) 160 ch à 7 000 tr/mn, 16,4 mkg à 5 500 tr/mn, rapport volumétrique 11,5 à 1, un arbre à cames en tête, deux carburateurs Weber double corps 40 DCOE.

TRANSMISSION

Aux roues arrière, boîte 5 vitesses à crabots VFTS.

DIRECTION

A crémaillère.

SUSPENSIONS

A roues indépendantes à l'avant, essieu rigide à l'arrière.

FREINS

Disques sur les quatre roues.

STRUCTURE

Coque autoporteuse acier, éléments de carrosserie en aluminium.

CARROSSERIE

Berline 4 portes.

POIDS

920 kg.

DIMENSIONS

Longueur 4,13 m, hauteur 1,44 m, empattement 2,42 m.

POIDS

920 kg.

Beaucoup de victoires de classe de cylindrée viendront encourager la petite équipe.

normes antipollution européennes. Les autorités russes en reprennent alors pour vingt ans tranquilles à écouler leur machine rudimentaire mais véritablement low-cost qui trouve évidemment écho localement mais aussi dans le reste de l'Europe (en France, mais aussi en Allemagne sous le nom de Nova ou en Angleterre avec le nom Riva). Quelle autre ambition pouvait-on avoir avec cette machine ? La compétition, peut-être... Ça y est ! J'en vois qui rigole dans le fond ! Une Lada de course... Après tout pourquoi pas. En tout cas, l'un des meilleurs pilotes et préparateurs du coin y croit dur comme le rideau de fer : Statis Brundza. Guerre froide et fermeture du bloc de l'Est obligent, on ne connaît guère les champions locaux – hormis quelques pilotes de rallyes polonais -, mais de grandes pointures ont évidemment écumé les nombreuses compétitions de l'Union Soviétique. Brundza est l'une d'elles. Fort de son expérience du pilotage, celui-ci a aussi développé un atelier de préparation, VFTS (dont la traduction de ces initiales signifie Fabrique Vilnius de Moyens de Transport), en Lituanie. VFTS et Brundza vont devenir emblématiques lors du rallye de l'Acropole 1976 : sur une Lada 1500 forte de 150 ch, le pilote remporte la 2e place de sa classe et la 6e place sratch ! Du jamais vu pour un pilote soviétique en Europe dans une manche du Championnat du Monde !

Groupe B !

Tous les pilotes de rallyes de l'Est vont alors vouloir courir sur des Lada VFTS. Et lorsque le rallye va connaître son heure de gloire au milieu des années 80 avec l'avènement du groupe B, VFTS va connaître aussi son quart d'heure warholien. Des 400 m² d'atelier, le préparateur est passé à 1 500 m² et s'est entouré des meilleurs ingénieurs locaux : Zginiev Kivertas, Salious Zalanskas, Henrikas Chilinis, Vitoldas Silevitchus, Romas Iuknialianvichus, Vigandas Ulitskas et Arunas Volungiavichus. Ça ne vous dit rien ? C'est normal, les infos n'ont pas dépassé le Mur à l'époque ! Du coup, la firme de Togliatti s'intéresse de près à l'officine et lâche les crédits sous l'égide du gouvernement soviétique pour promouvoir une Jigouli dans les compétitions du bloc de l'Est. Cela commence avec une 1600 Groupe 2, puis par une 2105 spécialement étudiée pour ce fameux Groupe B. Rappelons-en les bases : tout est permis, du moment qu'une production en petite série de 200 exemplaires homologués pour la route est commercialisée ! Vous faut-il des noms pour vous remémorer les monstres que l'on verra en Europe ? Audi Sport Quattro, Lancia 037 et Delta S4, Metro 6R4, Ford RS200, Renault Maxi 5 Turbo et, bien sûr, Peugeot 205 Turbo 16 ! Evidemment, sous cet angle, une Lada 2105 fait rigoler dans les chaumières...

Carrière en demi-teinte

Chez VFTS, on ne redoute guère la concurrence, car on ira se frotter que très rarement en Europe aux Groupe B occidentales. Cependant, on va faire le maximum pour trans-

ON EST PROCHE D'UNE ESCORT OU D'UNE 131 ABARTH, UNE PROPULSION TYPIQUE, AVEC DES CHEVAUX, MAIS SANS EXCÈS.

C'est sûr ! On ne peut pas se tromper sur la provenance de la mécanique !

Aujourd'hui, cette VFTS est encore en fonction et sert à de nombreux rallyes VHC.

L'instrumentation et les commandes de bord sont typiques d'une voiture de compétition.

Si, si ! On peut descendre les vitres à la manivelle ! Oubliez le lexan et les trappes sur glissières...

Le bac à casque se réduit à une caisse en bois qui a beaucoup servi...

De nombreuses prises d'air aèrent la mécanique enragée...

former la brouette en Formule 1. On va alors doter la 2105 d'un 1600 poussé au maximum via deux gros Weber 40 DCOE, et un énorme travail sur le haut moteur pour en sortir 160 ch dans la série 200 de route et permettre ainsi de nouveaux développements pour la compétition. A noter que la caisse et le châssis sont aussi étudiés pour un meilleur « rendement » : caisse allégée avec ouvrants en aluminium, élargissement des voies, appendices aérodynamiques... La 2105 VFTS ressemble à une Fiat 131 Abarth Gr.4 des... années 70 !

C'est essentiellement à l'Est que la Lada boostée va courir, évidemment avec hégémonie, puisque la concurrence n'existait pas vraiment. Cependant, le prix de vente excessivement bas de cette Groupe B va aussi séduire quelques pilotes privés européens et même certains teams qui vont l'utiliser pour... les reconnaissances, afin de ne pas abîmer les voitures de courses ! La légende dit qu'un team belge aurait ainsi échangé à Bundza une Porsche 911 de 1979 contre deux VFTS ! Homologuée le 1er octobre 1982 par la FISA, la Lada VFTS va cependant faire quelques apparitions dans le Championnat du Monde des rallyes : on la verra au RAC en novembre, en trois exemplaires, tous parvenant à l'arrivée à des places honorables... Mais qui s'en souvient ? Même la presse de l'époque ne s'en était guère émue. En 1983, après l'abandon de Bundza en Suède, on revit les VFTS à l'Acropole (12e avec l'Autrichien Rudi Stohl aux commandes), et aux 1000 Lacs (12e, Tammeka). Ce seront les meilleurs résultats en Championnat du Monde : 1984 verra naviguer les VFTS dans les profondeurs des classements, même si une EVO 2 avec un 1800 16 soupapes turbocompressé permettait de tirer 240 ch environ du petit 1600. Mais ne minimisons pas les efforts de l'écurie AutoExport chargée de faire courir les Lada en Europe : beaucoup de victoires de classes de cylindrée viendront encourager la petite équipe. Et les principales adversaires des VFTS resteront ainsi les Visa Mille Pistes qu'elles vaincront souvent ! Avec la fin du Groupe B, les 2105 VFTS s'en retourneront courir à l'Est (aujourd'hui encore !), tandis qu'une Samara VFTS de Groupe A sera officiellement préparée, sans plus de succès...

Ancienne Gr.4 !

Se mettre aux commandes de l'engin aujourd'hui n'est guère plus impressionnant que de prendre en main une voiture de rallyes VHC : c'est rustique, mais la préparation reste classique. Et la puissance contenue. On est loin du délire habituel des Groupe B : rien de commun avec une 205 T16 EVO 2 où vous vous faites dessus rien qu'à imaginer vous mettre aux commandes du Monstre de 600 ch ! Certes, cela reste une voiture de course, donc sans aucune notion de confort ou d'aspects rassurants pour le pilote. Et la sonorité du petit 1600 fait quand même dans le grave, effrayant, mais la conduite reste gérable : c'est viril mais sans surprise. Tout s'emmène exactement comme n'importe quelle... Groupe 2 ou 4 des années 70 ! On est proche d'une Escort ou d'une 131 Abarth, une propulsion typique, avec des chevaux, mais sans excès. Bon, nous ne sommes pas non plus allés bien loin dans la démonstration, car l'auto n'était pas vraiment conçue ici pour un usage routier, tandis que la météo n'était guère avec nous. Mais il nous est apparu évident qu'elle n'aurait jamais pu lutter contre nos machines européennes... Il en reste une voiture de course originale, solide, amusante et tout de même rapide, et finalement un souvenir pour le moins exotique du fameux Groupe B !

Guy Moerenhout

ABARTH ET AFFINITÉS...

Les fidèles de KM/H connaissent bien notre ami belge Guy Moerenhout, dont le garage est spécialisé dans les Abarth de collection et l'entretien des modèles destinés aux courses historiques. Par affinité, Guy s'est aussi intéressé aux Fiat de courses, et aux... Lada ! Puisqu'il a couru avec talent à bord de ces autos dans les années 80 en Belgique ! Sa VFTS sort depuis peu de restauration et avec elle Guy a repris le chemin des rallyes historiques : « cette voiture a été expédiée de Russie en Hollande à l'époque et a couru également en Belgique et en Allemagne. Elle a servi cinq ans avant d'être remisée. Puis je l'ai achetée et remise dans ses couleurs primales, livrée telle quelle par l'usine. Je l'ai mise aux spécifications FIVA pour courir à nouveau avec. » La première participation s'est ainsi déroulée le 18 février à Spa Legends !