PORSCHE 911
OUTLAW !

JIDÉ 1600 G
L'AUTRE BERLINETTE

Janvier/février 2019

Vintage Racers

LE MAG' DES PASSIONNÉS

#27

L 15035 - 27 - F: 6,50 € - RD

PRIVA VintageRacer bimestriel n°27 • France METRO : 6,50€ - LUX : 6,90€ - DOM : 7,35€ - ESPITA/GR/PORT.CONT : 7,35€ - D : 7,80€ - A : 8,80€ - CH : 10,40 FS - CAN : 9,99 $ cad

R5 TS Gr.2 replica

104 ZS Coupe GLACE

PORSCHE 959

Renault 20 Turbo

Spécial PARIS-DAKAR

TEXTE THIBAUT AMANT PHOTOS THOMAS JAMET

REPLICA

Lada 2105 1600 R

Lorsque la berline lada change de peau en 1979 pour devenir le type 2105, rien ne change vraiment : dessous, c'est toujours une Fiat 124. l'ensemble est cependant assez rajeuni pour connaître un relatif succès commercial en Europe. Tandis que dans les Pays de l'Est, le modèle dans sa variante 1600 R poursuit sa carrière en compétition, préparant le terrain à VFTS du Groupe B ! Culte de ce côté de l'Europe, la 2105 1600 R est rare mais se réplique et s'améliore assez facilement...

En 1979 la berline lada change de look ! Encore plus cunéiforme - l'ancienne génération de la fin des années 60 n'était déjà pas très aérodynamique... -, elle se modernise dans le ton de l'époque : phares rectangulaires plats, gros pare-chocs mi-chrome mi-plastique, gros feux... Techniquement cependant rien ne bouge : c'est la concession à un prix toujours ultra serré et à une relative fiabilité mécanique... les utilisateurs le savent bien, ce qui part en premier c'est la finition intérieure, puis la carrosserie par la rouille. Entre temps RAS. Dans la gamme standard, trois moteurs sont disponibles : 1200/1300 64 ch (suivant marchés), 1500 68 ch. la VAZ 2105 – son nom chez elle – est un hit en Europe de l'Est et doit défendre son rang via le rallye, comme son prédécesseur avec l'ancienne carrosserie : cette dernière bénéficiait d'une variante compétition-client baptisée 1600 R, que nous vous avions présentée dans notre n°19. Rappelons que l'initiative de construction d'une berline lada de Groupe 2 est une initiative semi-privée de l'ingénieur-pilote Stasys Brundza, qui, compte tenu des bons résultats de son engin, sera mandaté pour monter un département motorsport pour lada ; 408 m² d'atelier, une équipe d'ingénieurs, motoristes, designers et mécaniciens d'environ dix personnes. Certes, on n'est pas chez Porsche, mais le travail est correctement réalisé et paye.

LABORATOIRE

Lorsque arrive la 2105, rien ne change vraiment, sinon la réglementation rallyes FIA qui devient de plus en plus portée vers plus de puissance : on est à l'aube du Groupe B. Certes, Brundza et son équipe ne sont pas encore prêts à réaliser une Groupe 4 de pointe qui leur

OU EVO ?

permettrait de s'exporter sur les rallyes occidentaux avec plus d'assiduité, mais l'équipe se met en charge de développer la 2105 avec en vue la préparation d'un modèle homologué au milieu des années 80 en Groupe B ! Ce sera la fameuse VFTS (qui grimpera à 240 ch avec une culasse 16 soupapes !)… le jalon entre l'ancienne 1600 R et cette VFTS, sera la 2105 1600 R. Celle-ci va servir de chantier à la Groupe B, tout en restant une sorte de maxi Groupe 2. En fait, sur le plan mécanique, on reste sur un 1600 atmosphérique revu en profondeur (haut moteur et carburation), délivrant environ 160 ch, voire plus. C'est essentiellement sur le renfort du châssis que l'équipe de Brundza travaille, afin de trouver des solutions applicables à la VFTS. Ce ne sera pas le cas sur cette 1600 R de deuxième génération, mais cela débouchera sur des voies très élargies et des suspensions restructurées, permises par le Groupe B…

DE LA RÉPLIQUE À L'ÉVOLUTION

Bref, des 2105 1600 R de compétition d'époque, il n'y en a finalement que très peu. Et pas une pareille puisque le modèle était davantage un laboratoire. D'ailleurs, si vous fouillez intensément sur le web… Vous ne trouverez rien. C'est comme si cette auto n'avait jamais existé, on passe directement à la VFTS, très emblématique il est vrai. Aussi, il faut être très fan pour connaître la 1600 R sur la base de la 2105. Et des fans, il y en a. le plus connu d'entre eux de la part des lecteurs de Vintage Racers est bien entendu Guy Moerenhout : ce collectionneur Abarth belge accumule aussi tout ce qui a rapport à Fiat, lancia et les marques d'Europe de l'Est. les 1600 R type 21011 et VFTS que nous avons eu l'occasion de vous présenter dans des magazines antérieurs viennent de sa collection qui compte près de 300 modèles ! Et c'est encore chez lui que nous avons trouvé cette 2105 R qui est une réplique. Pour autant, Guy n'en est pas à l'origine : c'est un amateur grec qui l'a faite construire chez les meilleurs spécialistes de l'Est (voir encadré dédié). Quand on s'attaque à la réalisation d'une réplique d'un modèle de course, il y a deux écoles : ou bien l'on est dans une simple évocation « décorative », esthétique, et l'on s'adapte techniquement à ce que l'on veut en faire, ce que l'on peut en faire (économies,

PASSEPORT TECHNIQUE

MOTEUR

Base 4 cylindres Niva renforcé, porté à 1 859 cm³, 170 ch à 8 000 tr/mn, 193 Nm à 6 100 tr/mn. Arbre à cames Havassy 316/304° pour usage routier et carburant indice 98. Deux carburateurs double corps Weber 45 DCOE, pompe à essence Facet + régulateur de pression. Pistons forgés Ross Racing, grosses soupapes, ressorts de soupapes Schrick, conduits polis. Allumage électronique VW Golf. Radiateur alu. Echappement 4-2-1 inox. Boîte 5 vitesses taille droite, embrayage renforcé Sachs. Différentiel à glissement limité 4.4 réalisé sur base Niva.

CARROSSERIE/CHÂSSIS

Mise à nu de la caisse avec soudures et renforts. Arceau cage homologué FIA. Batterie dans la malle. Suspensions réglables SRS, amortisseurs Bilstein, barres stabilisatrices. Frein à main hydraulique. Freins d'origine avec plaquettes Ferodo DS3000. Direction directe électrique sur base Suzuki Ignis. Jantes Fondmetal Evo Corse en 15 pouces. Capot et malle en fibre, vitres arrière en plexiglass. Poids 900 kg.

HABITACLE

Baquets Sparco Sprint FIA. Extincteur. Harnais 4 points non homologués. Panneaux de portes carbone. Compteurs GPS. Plaque porte fusibles. Intercom Sparco.

POUR SON PROPRIÉTAIRE, IL S'AGIT LÀ DE LA MEILLEURE LADA DE COURSE JAMAIS CONSTRUITE !

GUY MOERENHOUT

« la meilleure lada que j'ai pilotée ! »

Guy multiplie les talents : son garage fait référence dans le VHC belge, sa collection est impressionnante et l'homme sait dénicher les pièces intéressantes, et il est encore un pilote très talentueux, ayant piloté pour des teams officiels sur des marques très variées, et souvent sur des lada. Il a eu tous les modèles de compétition de la marque dans les mains et de son aveu, cette réplique de 1600 R est la meilleure qu'il ait eue. C'est un passionné belge d'origine grecque qui lui a cédée, dans des conditions particulières :

Le travail de finition est considérable, à commencer par le magnifique arceau cage. Sous le capot, la mécanique est superbe et sort tout de même 170 ch...

PAS ENCORE ASSEZ RODÉE, IMPOSSIBLE POUR LE MOMENT DE POUSSER CETTE 1600 R À FOND, MAIS L'ENSEMBLE EST EXTRÊMEMENT PROMETTEUR !

Déjà équipée pour la régularité sportive, cette réplique de 1600 R devrait participer à de nombreuses épreuves belges.

+ D'INFOS

www.havassy-motorsport.hu

Peter Havassy est un motoriste très réputé en Hongrie, spécialisé dans les moteurs de course. C'est lui a construit celui de cette lada.

www.facebook.com/karoly.vizelli

Champion de rallye en Hongrie en 2016, Karoly Vizelli possède aussi un team et un atelier spécialisé. Il a organisé la construction de cette réplique.

www.abarth-gmr.be

le site de Guy !

règlements…), ou bien l'on tente d'être au plus près du modèle d'origine, et commence alors un long travail de recherches de pièces spécifiques, d'éléments historiques, de documentation… Pour être au plus proche. C'est comme construire un nouvel exemplaire à ajouter à ceux déjà produits. C'est dans cette optique au départ qu'a été construite cette 1600 R, à partir d'une voiture de série mais ensuite avec des pièces hautes performances neuves et de qualité. Puis s'est ajoutée l'idée de la faire évoluer dans l'esprit de l'époque, comme une évolution de ce qu'aurait pu donner le développement potentiel de la 1600 R. Ainsi, notre exemplaire est pourvu d'un bloc porté à 1 859 cm^3 ! Celui-ci sort 170 ch mais peut facilement atteindre les 200 ch en changeant simplement l'arbre à cames… Comme il était question de l'utiliser en rallyes historiques, tout a été mis aux normes de sécurité actuelles, tandis que l'ensemble est parfaitement fiabilisé.

FACILE

Autant l'avouer, l'auto est vraiment enthousiasmante. Bien plus agréable qu'une Fiat 131 Abarth Groupe 4 de la même époque : propulsion assez légère – on est très largement sous la tonne -, sa direction n'est pas camionesque et son comportement très sain et très classique. la mécanique est vive, monte bien dans les tours mais tout est encore en rodage (552 km au compteur depuis la construction !). En revanche, on sent que ça prendra facilement les 8 000 tr/mn sans problème… Pas hyper pointue non plus, cette 2105 est un régal pour aller vite et sans contrainte. Reste le coup de volant, et pour ça, Guy est très bien équipé aussi…

Tout a été fidèlement reconstruit et cet exemplaire est presque mieux que ceux d'époque !