

TOUT SUR LA GOLF

GTI

LES KITS CARROSSERIE

LES KITS MOTEUR

LES TURBOS

LES ACCESSOIRES

LES ROUES

**LES PLUS
BELLES GTI
DU MONDE**



30 F - 230 FB - 12 FS

EDITIONS P.A.L

auto

www.type17.info

TOUT SUR LA
GOLF GTI



SOMMAIRE

Historique.....	10
Les Transformations Esthétiques.....	17
Les Transformations mécaniques.....	35
Les Accessoires.....	49
Les Jantes.....	67
Les Super GTI.....	83
Les Dérivés.....	99
Les GTI en course.....	107

“TOUT SUR LA GOLF GTI” est une publication des **Éditions PAL**

Sarl de presse

RC Paris B. 315734145

Rédaction Administration : 31, Cours des Juilliottes 94700 Maisons-Alfort

Direction Gérant : Jean Colson

Rédaction : Michel Leroux

Direction Artistique : Jacky Morel

Maquettiste : Jean-Luc Duschesne

Photos : Dominique Sambain (CANON), Michel Leroux, VAG, Constructeur,
Archives

Directeur des Ventes : Georges Turon-Lagau

Distribution N.M.P.P., Photogravure Scop'Offset, Photocomposition COMPOTYPE.
Tous droits de reproduction réservés pour tous pays. La rédaction n'est pas responsable
des articles qui engagent la seule responsabilité de leurs auteurs. Les manuscrits non
insérés ne sont pas rendus. Commission paritaire : N° 61891. Dépôt légal : à parution.
Imprimerie : NIMIFI, Bruxelles, Imprimés en Belgique.

HISTORIQUE

Le démon de la vitesse a, de tous temps, hanté les automobilistes.

Les générations précédentes n'avaient aucun privilège dans ce domaine et seule une élite pouvait goûter au frisson des voitures de sport ou de grand tourisme. Elles sont maintenant à la portée de tout un chacun. Dans les années 50, Renault offrait à sa clientèle une version sportive de la 4 CV, la 1063, puis une version très performante de la Dauphine pour l'époque avec la 1093 qui, à travers ses modestes 150 chrono laissa des souvenirs impérissables gravés dans le cœur de ses fans. Puis vint la R8 Gordini qui marqua résolument le pas des berlines à tendance sportive. A cette époque, on s'exprimait Outre-Manche au volant des non moins célèbres Cortina Lotus. Tous ces modèles avaient pour point commun : offrir des performances à l'état pur, pour un prix de revient relativement proche de celui d'une berline classique.

La GTI, c'est encore autre chose, c'est le reflet de la nouvelle génération. Elle a, en effet, en plus des autres le privilège de recueillir les suffrages de toutes les couches de la société.

La 5.000.000 Golf vient de naître. Cette naissance qui a failli passer inaperçue, nous a donné l'idée de lui offrir, en hommage à son extraordinaire succès (plus particulièrement des GTI) un immense gâteau d'anniversaire. Les ingrédients reprendront tout ce que la Golf a inspiré d'accessoiristes, stylistes et autres préparateurs. Néanmoins, cette étude serait incomplète sans un petit retour en arrière, qui permettra de mieux cerner cette brillante carrière.

1973. Le glas de la Coccinelle sonne. Ce n'est pas de gaieté de cœur que ses incondtionnels la voit disparaître. Mais les dirigeants de Volkswagen n'ont d'autre alternative. Bien sûr elle remporte encore un certain succès, mais il faut toutefois admettre qu'après 20 années de bons et loyaux services, ce modèle commence tout de même à s'essouffler. D'autre part, l'histoire nous a prouvé que nulle marque n'a survécu à un modèle, si apprécié soit-il...

A ce moment, la clientèle ignorait quel serait l'aspect physique et mécanique de la petite nouvelle. A vrai dire, on l'attendait avec impatience. Les plus acharnés n'imaginaient même pas que l'on puisse remplacer leur Coccinelle bien aimée.

En 1974, la première Golf fait son apparition en France. A vrai dire, sa ligne résolument moderne n'est pas accueillie avec grand enthousiasme. De plus, sa conception mécanique est diamétralement opposée à celle de sa sœur cadette. Le vieux « flat four », refroidi par air et positionné à l'arrière, fait place à un 4 cylindres en ligne refroidi par eau et positionné à l'avant. Le tout à l'arrière devient tout à l'avant. La motorisation a été empruntée à la gamme Audi. Quant à la ligne, on ne

sait trop que dire. Elle est très loin de la débonnaire Coccinelle ! Néanmoins, les responsables de Volkswagen avaient parfaitement cerné la tendance du moment.

L'avenir nous prouve que cette ligne a depuis, fait école. Néanmoins, les premières livraisons clientèle sont bien accueillies. Elles sont livrées, cette année là, avec deux motorisations : 1 100 et 1 500 cm³.

Finalement, le côté fonctionnel de ce véhicule mi berline, mi break commence à être apprécié. C'est la bonne solution. Très rapidement, la demande dépasse les prévisions. Quoiqu'il en soit, les utilisateurs émettent rapidement le désir de voir la gamme actuelle s'étoffer d'une version plus sportive. Volkswagen avait déjà envisagé cette hypothèse et le modèle était déjà créé. Il faut attendre 1975, soit seulement un an après la sortie de la Golf, pour que la bombe éclate au salon de Frankfurt. Elle a pour nom GTI (grand tourisme injection). On est à cette époque, loin d'imaginer la brillante carrière réservée à ce modèle. D'aspect très proche des versions standard de la gamme, elle n'en a pas moins un aspect plus étoffé. Sa garde au sol est légèrement inférieure aux autres modèles et les pneumatiques plus larges montés sur des jantes de 13 pouces de diamètre (au lieu de 14) apportent cet aspect résolument sportif. On peut imaginer, dès lors, que là se trouve la clé du succès.

En effet, cet aspect relativement pacifique ne laisse absolument pas soupçonner un tempérament hors du commun. Dès les premiers tours de roue, la presse s'enflamme pour ce mini bolide. Les commentaires vont bon train. En effet, ce modèle sort littéralement des sentiers battus et offre à cette époque des performances inégalées. De plus, celles-ci s'effectuent dans des cond



NOUVEAUTES

JAGUAR XJS

C'est la nouvelle Jaguar XJS. Equipée d'un moteur V12 de 5,3 litres de cylindrée à injection électronique, elle dispose de 285 chevaux (avec un couple de 40 mkg/3500 trs/11et atteint 250 km/h. Transmission automatique à treize rapports.

UNE FANTASTIQUE VW...

Bravo Volkswagen. Nous n'avons pas encore essayé la nouvelle Golf GTI, mais sur le papier, déjà, elle nous séduit. L'Allemande 1600 cc de 110 chevaux, la Mini allemande ont été revus et corrigés en fonction des nouvelles performances. Pour plus d'information voir page 35 dans notre catalogue. Les caractéristiques de cette nouvelle voiture sont la première photo couleur. Avec 780 kg seulement, voilà une petite bombe qui fera très mal lorsqu'elle sera homologuée en groupe 1! Renault n'a-t-il pas manqué le coche en tardant tant à faire sa 85 injection équipe la nouvelle Audi 80 GTF.



VOLKSWAGEN GOLF GTI

Notre confrère Jean-Pierre Malcher veut que la Coupe Golf fasse renaitre l'esprit amateur, il est bien placé pour connaître les difficultés que cela comporte.

Moteur : AV transversal, arbre à cames en tête, injection électronique Bosch, 1 588 cm³ (79,5 x 80 mm), 110 ch DIN à 6 100 t. mn, 14 mkg à 5 000 t. mn.
Transmission : aux roues AV, 4 vitesses.
Suspension : McPherson AV, 4 vitesses.
Freins : disques AV ventilés, tambours AR, servo.
Dimensions : empattement 2 400 mm, longueur 3 785 mm, largeur 1 630 mm, hauteur 1 395 mm.
Poids : 810 kg.
Performances (Monlhéry) : 184,6 km/h, 400 m 16,9 s, 1 000 m 31,5 s.
Prix : 31 260,00 F. Version Scirocco 38 000,00 F.
 Essai Echappement N° 94 (août 76).



1^{ère} VOLKSWAGEN GOLF GTI LA REINE DES SPORTIVES (43.850 F)

Elue numéro 1 à l'unanimité et sans la moindre hésitation, de succéder dans la grande Histoire de la mythologie sportive automobile à l'inoubliable et divine Renault 8 Gordini, et ce faisant, de faire définitivement admettre la traction avant.

Mais qu'a-t-elle donc de plus que les autres Golf GTI ? Tout ! Comme elle ne fait pas de défauts, car ça sera vite sèche sur mauvaises routes, sa suspension est du domaine de la perfection. Pourtant, l'extraordinaire, la Golf GTI n'a rien de classique, ses solutions sont simples et classiques, mais c'est comme si les ingénieurs de Volkswagen avaient trouvé l'équilibre miraculeux, la synthèse idéale dans d'excellents sièges, bien manœuvrés et le seul reproche qu'on puisse faire à l'équipement concerne l'absence de pression d'huile et peut être une usure des 1600 cc à injection développés à 131 Racing en 115 mais ce n'est pas le moteur qui a fait la différence. Il y a 110 chevaux à 6000 trs/min à bas régime déjà de Golf GTI était une des voitures à ne pas souffrir de vibrations. Le moteur bien réglé. Mais maintenant la Golf GTI a même une boîte 5 vitesses et on ne s'est pas contenté d'ajouter une sixième pour abaisser le régime sur autoroute et corrigé, améliorant encore la merveilleuse efficacité de cette très belle mécanique.



Meilleures accélérations, meilleur moteur, meilleure boîte, meilleure tenue de route, la course de côte et à Magny Cours, la Golf GTI est véritablement la reine des sportives. C'est une voiture follement efficace, la meilleure base possible pour faire des autos de notre époque.

- Sans aucun doute, la Fiat X 1 9 1500 est la meilleure voiture de la gamme Fiat. C'est une véritable voiture de sport permettant de rouler très vite dans un confort et avec une sécurité exceptionnelle. Dommage n'y aurait plus qu'un seul reproche à lui faire : c'est de n'avoir que 2 places.
- POUR**
- Equilibré et tenu de route exceptionnels.
 - Freinage très efficace (4 disques).
 - Volants très sûrs et très amusants à piloter.
 - Equipement sportif.
 - Equipement agréable, sur tout amovible.
 - Bonne performance.
 - Consommation très raisonnable.
- CONTRE**
- Puissance insuffisante.
 - 2 places seulement.

- Super moteur, super boîte mais aussi suspension est si bien conçue qu'on se demande comment un service compétition commun lors du dernier Monte Carlo avait conservé une suspension strictement de série. C'est simple : la Golf GTI est l'unique voiture au monde avec laquelle on puisse simplement monter un arceau de sécurité et s'engager en compétition en étant compétitif.
- La Golf GTI est totalement manœuvrable, peut entrer dans les virages à une vitesse stupéfiante, vite sans rouler, et sort des courbes en utilisant toute sa puissance grâce à une motricité incroyable. Seule la direction qui est extrêmement douce et précise, pourant être améliorée par un pignon de crémaillère plus petit : elle n'est pas assez directe.
- Ce qu'on peut faire en montagne avec une
- POUR**
- Variabilité sportive.
 - Motricité.
 - Freinage.
 - Tenu de route.
 - Performances.
 - Précision des commandes.
 - Boîte à vitesses.
 - Moteur très brillant.
- CONTRE**
- Direction très démultipliée.
 - Incertitude sur mauvaises routes.

tions bien différentes par rapport à ce que la concurrence nous avait habitué jusqu'à ce jour. Curieusement, de sa sortie à nos jours, elle n'a subi que des modifications d'ordre mineur, mais n'en reste pas moins parfaitement d'actualité. (Un grand coup de chapeau est à tirer aux responsables de ce projet chez VAG). C'est donc immédiatement le coup de foudre et, déjà à sa sortie, les délais de livraison sont considérablement augmentés, la production ne pouvant suivre l'enthousiasme des fervents utilisateurs. De plus, le matériel semble parfaitement fiable en dépit des performances, ce qui n'est pas toujours le cas avec ce type de véhicules. Le choix de l'injection offrait en outre un avantage substantiel sur la consommation. Très rapidement, on en vient à regretter l'absence d'un cinquième rapport, un freinage légèrement insuffisant et puis un manque de confort, etc. Les responsables du projet parfaitement vigilants aux doléances de la clientèle commencèrent, dès 1977, à

parfaire le produit. Cette année vit en effet l'apparition de nouveaux pistons et d'un nouveau dessin de culasse, le but essentiel de ces modifications se situant exclusivement au niveau des performances. 1978 est également une année fertile en améliorations. En effet, les arbres de transmission changent de mode de lubrification, passant de l'huile à la graisse. Ceci, évidemment, dans un but de résistance accrue. Puis le radiateur d'huile acier est désormais réalisé en aluminium, entraînant un meilleur échange thermique. Au niveau des freins, le servo se voit gratifier d'un demi pouce supplémentaire en diamètre et, enfin, le diamètre d'embrayage passe de 190 à 200 mm.



Le bond en avant

1979 marque un tournant important. En effet cette année voit la naissance de la boîte 5 vitesses tant attendue... Puis les freins arrière sont désormais équipés d'un rattrapage de jeu automatique. Quant aux freins avant de nouvelles pinces et de nouvelles plaquettes viennent remplacer les précédentes, entraînant de ce fait un freinage plus efficace. 1979 œuvre également dans le sens du confort. De nouveaux ressorts de suspension plus souples viennent remplacer les précédents:

Quelques remarques sont faites également au niveau des transmissions ; des bruits de crémaillère de direction

entraînent des résonances parasites. On changera donc également, cette même année, le mode de fixation de cette dernière dans le but d'améliorer le filtrage des vibrations. Et puis, dans la foulée, les pare-chocs métalliques sont remplacés par des versions plastiques plus résistantes aux chocs.

En 1980, toujours soucieux de satisfaire sa clientèle, Volkswagen adapte de nouveaux ressorts de suspension avant à flexibilité variable. De plus, l'efficacité du servo frein se verra renforcée par l'adoption d'une petite turbine entraînée par la dépression de l'admission. (C'est très simple, il suffisait d'y penser !) Enfin, l'allumage électronique remplacera l'allumage convention-



Tableau de bord des premières GTI

C'est par ces détails que l'on se crée une clientèle fidèle chez VAG.

On peut donc considérer que, de sa naissance à nos jours, les Golf ont connu une prodigieuse ascension. Actuellement, 245 051 Golf ont été commercialisées en France représentant les pourcentages suivants :

- **GTI** : 22 %
- **Diesel** : 37 %
- **Versión 70 CV** : 16 %
- **Versión 50 CV** : 19,5 %
- **Formule économique** : 5,5 %

TABLEAUX DES VENTES DE GOLF EN FRANCE

Ces chiffres s'entendent de son apparition sur le marché français en 1974, à nos jours. Ils comprennent toute la gamme.

	ANNÉE	VENTES
	1974	4 703
	1975	17 442
	1976	22 342
	1977	27 392
	1978	28 191
	1979	40 721
	1980	50 997
	1981	64 232
Anciens feux arrière et pare-chocs métallique		



nel. C'est beaucoup plus économique et cela ne nécessite pratiquement pas d'entretien.

En 1981, c'est le calme plat, preuve que tout va bien. 1982, dans le but de suivre l'actualité des économies d'énergie, on uniformise les consommations sur toute la gamme. La GTI n'échappe pas à la règle et reçoit une modification mineure sur le système d'injection. (A noter que celle-ci n'a aucune influence sur le rendement mécanique).

Puis, comme on est perfectionniste chez VAG, les GTI sont désormais équipées de déflecteurs aérodynamiques, qui ont pour seul but de diminuer les bruits d'air sur la caisse... Et oui !

La suite logique de ce palmarès, déjà éloquent, ne peut passer sous silence la Golf diesel née en automne 1976, et présentée en France dès 1977.

En effet, ce mini diesel n'a pas fini de faire couler de l'encre. Il est performant et surtout très fiable, alors qu'il semblait difficile de concevoir un petit moteur diesel dont l'utilisation reste très proche d'une version essence. Un succès en appelant un autre, VAG bouleversera une fois de plus les pronostics.

Le succès du produit est sans précédents. Il est incontestable, voire même démesuré. Néanmoins, il est impossible de passer sous silence l'inspiration qu'a évoqué cette dernière en matière d'accessoires, de design et élaboration mécanique.

A l'occasion de cet annuaire, nous allons vous présenter les différents partenaires de cette immense www.type17.info

CARACTERISTIQUES

GENERALES :

Carrosserie : Berline 3 portes, 5 places
Poids à vide : 780 kg
Poids total admissible : 1 230 kg
Traction avant, moteur transversal avant.

MOTEUR :

Conception : 4 cylindres en ligne, arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée.
Cylindrée : 1 588 cm³ (9 CV fiscaux)
Alesage x course : 79,5 x 80 mm
Compression : 9,5 à 1
Puissance : 110 ch DIN à 6 100 trs/mn
Puissance au litre : 69,3 ch/l
Couple maxi : 14 Mkp à 5 000 trs/mn
Alimentation : Injection Bosch K. Jetronic
Refroidissement : par eau avec ventilateur électrique à commande thermostatique. Radiateur d'huile, carter 4 litres et 3,7 l depuis 80.
Electricité : alternateur 55 ampères

TRANSMISSION :

Boite : 4 vitesses jusqu'en 1979, 5 vitesses depuis 1980.

Rapports de démultiplication :

BOITE 4,

1^{re} : 3,45 à 1

2^e : 1,94 à 1

3^e : 1,37 à 1

4^e : 0,97 à 1

Marche arrière : 3,17 à 1

BOITE 5,

1^{re} : 3,45 à 1

2^e : 2,118 à 1

3^e : 1,44 à 1

4^e : 1,129 à 1

5^e : 0,912 à 1

Marche arrière : 3,17 à 1

Rapport de pont :

BOITE 4 - 3,7 à 1

BOITE 5 - 3,895 à 1

Embrayage : monodisque à sec

PNEUMATIQUES :

Jantes : 5,5 x 13

Pneus : 175/70 HR 13



CHASSIS SUSPENSION

Carrosserie : autoporteuse, suspension avant à leviers triangulés transversaux avec jambes élastiques et ressort hélicoïdaux (rayon de pivotement négatif), suspension arrière avec levier longitudinal avec jambes élastiques et ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, stabilisateurs transversaux avant et arrière.

Freins : avant à disques ventilés Ø23,9 cm, avec servo arrière à tambours.

Surface active de freinage : avant 105 cm², arrière 189 cm². Frein à main mécanique sur les roues arrière.

Direction : à crémaillère

Réservoir : 40 litres.

DIMENSIONS :

Voie : 140,5/137 cm, garde au sol 10,5 cm

Largeur : 163 cm,

Hauteur : 139,5 cm.

PERFORMANCES :

Vitesse maxi : 182 km/h, 185 km/h (boîte 5)

Vitesse à 1.000 tours : 28,2 km/h (boîte 4)
29,3 km/h (boîte 5)

Accélération : 0 à 100 : 9 secondes (boîte 4)
8,8 secondes (boîte 5)

Consommation : 8 litres/100 km.



GTI LE CLUB

Une preuve supplémentaire du rayonnement de la GTI : la création du club, et ce, durant sa commercialisation. Ce fait est extrêmement rare, voire unique. Les propriétaires de GTI avaient, déjà depuis fort longtemps, pris l'habitude de se saluer en faisant des appels de phares. Mais ce n'était pas suffisant, car ce geste sympathique n'a pas le pouvoir de sortir de l'anonymat. Alors, comme, en plus, on éprouve le besoin de partager sa passion, le club est né. De cette manière, le problème est résolu. On peut se rencontrer, exposer ses problèmes, partager des avis, enfin vivre en Club. C'est d'autant plus surprenant que les clubs en France sont difficiles à créer, car, en fait, cette mentalité n'est pas réellement acceptée. Pourtant le Club Golf se porte parfaitement bien. Les sorties vont bon train. Lors des réunions sur certains circuits français, on apprend un peu à piloter sa GTI. Car, finalement, ce n'est pas réellement évident. La marche n'est pas toujours facile à franchir entre la conduite même rapide sur route, et la recherche des derniers dixièmes sur un circuit. De plus, dans les épreuves à venir, les fabricants d'équipement et surtout les kits mécaniques, auront la possibilité de venir faire la démonstration de leur talent de préparateur. Ce sera bien là le meilleur des bancs d'essais, car, dans ce cas, pas de triche possible !

LES TRANSFORMATIONS ESTHETIQUES

Plusieurs marques fabriquent et diffusent en France, des kit de carrosserie, modifiant de façon spectaculaire l'esthétique de la Golf. Spoiler, ailes larges et calandres 4 phares, rien ne manque pour transformer votre auto en petit monstre.

KAMEI

IMPORTATEUR : STAND 21
 R.N. 71, ZA de Talant 21240 DIJON Talant
 Tél : (80) 41.46.45, Télex : 351685.

COMPOSITION DU KIT X1

- Spoiler 385 F
- Calandre 4 phares carrés livrée avec optique et kit de montage 3.250 F
- Extensions d'aile et bas de caisse (pièces détachées livrables séparément) 2.290 F
- Becquet arrière 480 F
- Complément feux stop pour becquet arrière 490 F
- Prise d'air capot X1 170 F
- Décor de caisse 345 F



COMPOSITION DU KIT DE BASE KAMEI

- Spoiler + extensions 1.460 F
 - Bas de caisse 640 F
 - Décor de bas de caisse 375 F
 - Prise d'air capot 170 F
 - Calandre 2 phares ronds 730 F
 - Becquet arrière supérieur 480 F
 - Complément feux stop 480 F
- Les divers éléments du kit peuvent être livrés séparément.

- Décors de bas de caisse : rouge, bleu, vert, gris marron 345 F
- Décor de lunette arrière 150 F

Tous les éléments de la gamme Kamei, sont réalisés dans un matériel synthétique résistant aux chocs. Il est évidemment possible de les peindre avec n'importe quelle laque automobile. Chez Kamei, tous les équipements de carrosserie sont étudiés en soufflerie. Exemple, le spoiler diminue le coefficient de pénétration dans l'air de 9 % apportant par la même un gain de



consommation de l'ordre de 3 %. A noter que les extensions peuvent recevoir des jantes jusqu'à 7 pouces de largeur. Kamei ne se contente pas de fabriquer des éléments de carrosserie. La gamme comprend également des jantes très élégantes, qui peuvent être livrées dans toutes les couleurs d'origine. Egalement l'échappement Leistritz, dont la forme très étudiée favorise le guidage des gaz, apporte par là-même gain de puissance substantiel.



ZENDER

Chez Zender, la Golf n'est pas le cheval de bataille. En effet les kits Mercedes et BMW, tiennent également une place importante dans cette gamme. Les produits sont de qualité, et leur adaptation est sans bavure. Un kit Scirocco figure également au catalogue. Depuis peu, Zender fabrique ses propres jantes.



COMPOSITION DU KIT ZENDER

Modèle luxe

- 1 spoiler avant avec pare-chocs incorporé
- 4 extensions d'aile
- 2 bas de caisse
- 1 pare-chocs arrière

PRIX TTC 4.100 F

Petit kit

- 1 spoiler sans pare-chocs
- 4 extensions d'aile
- 2 bas de caisse

PRIX TTC 2.090 F

Accessoires divers

- Becquet supérieur arrière 431 F
- Becquet supérieur avec dérives 700 F
- Becquet inférieur 529 F

LES KITS ZENDER

- Composition des différents kits adaptables sur Golf
- GTI
 - 1 calandre 4 phares ronds
 - 1 becquet
 - 4 extensions d'aile

TOTAL TTC 10.591 F

4.100 F

2.090 F

2.330 F

4.100 F



JETTA

- 4 extensions d'aile
- 1 pare choc arrière
- 1 pare choc avant spoiler
- 2 bas de caisse
- 1 calandre
- 1 becquet
- 4 jantes 6 x 13 Zender

10

SOCIETE BBS

La fabrication de jantes aluminium fut durant plusieurs années le cheval de bataille de cette société allemande. Cette activité est du reste toujours exploitée et une filiale a été créée en France pour fabriquer les jantes alu. Il s'agit de SERAL à Freland en Alsace. Actuellement, le département kit-carrosserie remporte un vif succès. Il couvre en effet la gamme VW Golf, mais également des éléments sont proposés pour BMW et même Mercedes !

NOTA : ce kit est monté d'origine sur les GTI 16 S.

Kit cabriolet

1 spoiler

4 extensions (avec soufflet sur pare-chocs) ... 1.830 F



HELVETIA

ELITE DESIGN

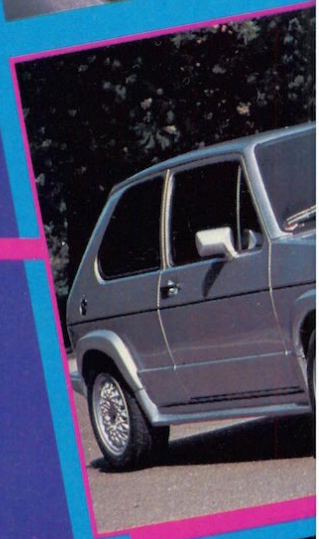
M. Leroy PDG de cette entreprise, est nouveau venu dans l'accessoire automobile. Ancien fabricant de meubles, M. Leroy se laissa convaincre par un de ses amis Italiens, de distribuer en France les accessoires qu'il fabriquait en Italie. La concrétisation de cette affaire eut lieu au dernier salon de la voiture de course, où un stand de fortune fut installé. L'engouement des équipements pour Golf fit que les commandes affluèrent dès cette première prise de contact. Un contrat d'exclusivité pour la France fut donc signé, et la société Elite Design prit naissance. La gamme est très complète, et ne couvre pas que les Golf GTI. Il existe en effet des kits BMW, Porsche, Renault, Fiat etc... Peu de grandes innovations dans cette gamme, mais des équipements de bonne qualité, vendus à un prix



compétitif. Ces deux éléments sont suffisants pour qu'Elite Design trouve sa place sur un marché déjà très fourni.

KIT ELITE DESIGN-HELVETIA

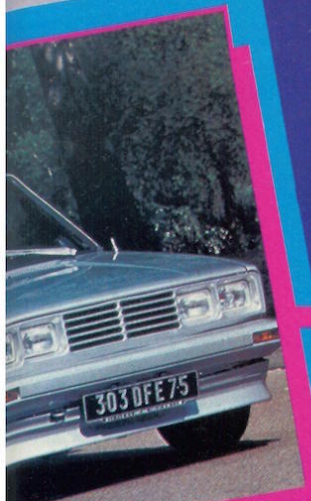
Le kit est composé de 7 éléments. 1. calandre 4 phares rectangulaires, spoiler, 4 extensions d'ailes 2 bas de caisse, 1 becquet haut et un bas. Quoique très classiques ces éléments présentent un certain nombre d'avantages. La calandre est en effet une des rares à se positionner à l'intérieur des ailes. D'autre part, le spoiler se raccorde aux ailes d'origine. On peut donc de ce fait, le monter sans extensions. Le becquet haut offre la possibilité d'être équipé de deux feux stop. Dernier détail : des balais doubles d'essuie glace, mais cette fois-ci ils sont montés sur deux bras ! Alors que dans la plupart des cas le balai double prend place sur un bras simple. Le kit complet sans calandre, est vendu **2.255 F.** Cet ensemble porte la référence G 721/A. La calandre quant à elle est vendue **1.700 F.**



Quant aux éléments séparés :

Spoiler	635 F
Becquet bas	420 F
Becquet haut	430 F
Essuie glace double (pièce)	250 F
Egalement disponible un kit ailes rondes sans bas de caisse	1.550 F
Il existe également une calandre 4 phares ronds vendue	1.800 F

Ces éléments sont en polyester d'une bonne finition.



MK

Au milieu de cette débauche d'équipements de fabrication étrangère, on est tout de même amené à se demander pourquoi nos propres fabricants ne s'intéressent pas à ce marché. En effet, seules deux Marques Françaises, proposent des kits poly pour GTI. Il semble que les



impératifs de fabrication, posent le problème des moules dont le prix de revient en France est quelque peu prohibitif. C'est un peu dommage car la compétition aurait probablement donné des résultats intéressants. Vegap et MK se sont tout de même lancés dans la compétition. L'ensemble proposé par Vegap est sobre et de bonne qualité. Celui réalisé par MK est un véritable puzzle, tout du moins pour le gros kit, le petit étant d'une conception beaucoup plus simple. Leur particularité ? Ne ressembler à aucun autre !

COMPOSITION GROS KIT MK

Le « gros kit » est composé d'une vingtaine d'éléments. La calandre 4 phares est une bubble car modifiée par MK. Dans cette version prévue pour le montage de jantes extra-larges, les extensions sont directement incorporées dans les ailes comme cela se pratique sur les voitures de compétition. Le capot d'origine est remplacé par un nouveau modèle réalisé comme le reste du kit en polyester. Deux bas de caisse réalisent la jonction entre les ailes avant et les ailes arrière. Un

becquet et un stabilisateur directionnel complètent la partie arrière. A noter que dans le montage de ce kit il est nécessaire d'habiller l'intérieur des ailes, à l'aide d'éléments livrés par le fabricant. Ce kit complet est vendu **6.500 F TTC**. Son montage n'est pas des plus simples et le fabricant peut bien évidemment s'en charger. Dans ce cas, il vous en coûtera **20.000 F TTC**. Ce prix inclus outre la fourniture des éléments du kit, le masticage ainsi que la peinture complète de l'ensemble.

Quant aux éléments séparés, ils sont vendus au prix suivant :

Bouclier avant	790 F
Jupe arrière	620 F
Aile avant droite ou gauche	370 F
Aile arrière droite ou gauche	510 F
Bas de caisse droite ou gauche	230 F
Becquet arrière complet	280 F
1 capot avant	1.500 F
Habillage d'aile intérieur	38 F



Dérive d'aile	100 F
Saute vente pour capot avant	15 F
Stabilisateur directionnel arrière	15 F

Tous ces éléments sont bien entendu livrés avec certains d'entre-eux ne pourront se monter seuls, à dire qu'il faudra envisager l'adaptation d'autres éléments du kit pour pouvoir les adapter.

Egalement disponibles chez MK :

Siège ribette turbo inclinable simili ou velours blanc	
Rétroviseur turbo gauche ou droite (noir)	
Tableau de bord personnalisé - délai 15 jours	

COMPOSITION DU PETIT KIT

Le « petit kit MK » comprend 7 éléments. L'avant équipé de larges prises d'air destinées au dispersement des disques de freins. Il vient

dans les extensions d'ailes avant. Ces extensions rondes, sont fixées par vis parker ou rivets pop sur les petites extensions d'origine. Un bas de caisse fait la jonction entre les extensions avant et arrière. Pour la partie arrière, un becquet vient se fixer sur le haillon, ainsi qu'un stabilisateur directionnel en partie haute. Un habillage de pare-chocs avant et arrière complète cet ensemble. La calandre quant à elle reste celle d'origine.

Prix des éléments :

- Spoiler avant 245 F
- 4 extensions d'aile 530 F
- 2 bas de caisse 1 droite et 1 gauche (pièce) 245 F
- 1 becquet arrière 230 F
- 1 stabilisateur directionnel arrière 195 F
- 1 saute vent pour capot avant 175 F
- Habillage pare-chocs arrière 450 F
- Habillage pare-chocs avant 460 F



Ces éléments sont en polyester, et peuvent être livrés, soit noir brillant teinté dans la masse, soit gel coat blanc permettant l'application de n'importe quelle couleur. Dans ce cas préciser la teinte.



F
es
e
es
lé

r
5
4
15

M
Ser
bi
mer

VEGAP



Chez VEGAP, pas de superflus. Calandre, spoiler, extensions d'ailes, et saute vent pour ce qui concerne la partie avant, becquet et stabilisateur pour la partie arrière. Les extensions peuvent passer des jantes de 7 pouces sans aucun problème. La calandre est une 4 phares rectangulaires du meilleur effet. Les optiques sont des Cibié équipés d'ampoules H4 pour les extérieurs, et HI pour les longues portées intérieurs. Les verres sont blancs et les ampoules sont recouvertes de caches jaunes. Un faisceau devra être confectionné pour réaliser le nouveau branchement. Cette calandre se fixe en 6 points à l'aide de vis parker.

Prix des éléments du kit Vegap :

- 4 extensions d'ailes 519 F T
- Spoiler avant (se raccorde aux extensions) 239 F T
- Becquet arrière renforcé 286 F T
- Stabilisateur arrière 191 F T
- Saute vente de capot avant 175 F T
- 2 bas de caisse 488 F T
- Calandre complète (sans ampoules) ... 1.690 F T

Tous ces éléments sont livrés sous apprêt à peindre. sont réalisés en polyester. Les extensions sont rivetées sur les ailes.



LE PAGE PNEUS

LE SPÉCIALISTE DE L'ÉQUIPEMENT DES VOITURES
— TOURISME ET SPORT —
EN PNEUS, JANTES, AMORTISSEURS, FREINS.

TOUTES MARQUES
DE PNEUS ET JANTES EN STOCK
POUR TOUTES LES VOITURES

MONTAGE IMMÉDIAT
CRÉDIT SOFINCO.

16 SOUPAPES



Alain LE PAGE
19, avenue Georges Clémenceau
94700 Maisons Alfort Tél.: 368.14.14.

REVENDEURS KAMEI

75014 STAND 21 186 rue Raymond Losserand (250 m porte de Vanves) PARIS. Tél. : 543.18.80

74160 STAND 21 Immeuble du Levant Av. de Genève SAINT-JULIEN-EN-GENEVOIS. Tél. : (50) 49.02.70

84000 STAND 21 29, route de Montfavet AVIGNON. Tél. : (90) 87.21.21

14000 STAND 21 Péricentre 4, 3 av. de la Côte de Nacre CAEN. Tél. : (31) 95.51.95

06 - AUTO SHOP NICE 90, rue de France 06000 NICE (93) 96.89.63

06 - AUTO FOURNITURES GANTOIS 150 rue d'Antibes 06400 CANNES (93) 94.28.80

16 - VIROULAUD 89, rue de Bordeaux 16000 ANGOULEME (45) 95.16.00

20 - ETS FERRARI 7 av. Emile-Sari 20200 BASTIA (95) 31.06.46

20 - ETS FERRARI Route Nationale 193 20290 FURIANI (95) 31.64.38

25 - AUTO SHOP ACCESSOIRES 101, rue de Dole 25000 BESANÇON (81) 83.05.00

26 - AUTO ACCESSOIRES BREZIAT 23, Bd d'Alsace 26000 VALENCE (75) 43.09.20

31 - ECHAPPEMENT 28, rue du Rempart St-Etienne 31000 TOULOUSE (61) 21.36.50

34 - SUD ACCESSOIRES COMPETITION 11 ter, rue Lepic 34000 MONTPELLIER (67) 47.07.67

42 - FOURNIER AUTO 5 allée Claude Grivolla 42100 SAINT-ETIENNE (77) 57.25.13

44 - CANAM 44 35, rue du Maine 44600 SAINT NAZAIRE (40) 22.32.40

51 - ELECTRIC AUTO Michel LETISSIER 27 av. Foch 51200 EPERNAY (26) 54.12.90

56 - EQUIP'AUTO 17 rue du Couvent 56300 PONTIVY (97) 25.51.96

59 - AUTODITORIUM 77, rue des Stations 59000 LILLE (20) 57.37.17

63 - EQUIP'AUTO 10, place de la Résistance 63100 CLERMONT-FERRAND (73) 93.53.70

66 - AUTO SHOP 66 2-4, rue des Eaux-Vives 66000 PERPIGNAN (68) 61.08.85

67 - RALLYE AUTO SHOP 18 rue des Frères 67000 STRASBOURG (88) 36.31.88

67 - STURNY AUTO ACCESSOIRES Route de Strasbourg 67600 SELESTAT (88) 92.11.53

68 - ALSACE ACCESSOIRES AUTO 32 rue Vauban 68100 MULHOUSE (89) 42.59.60

72 - RACING 24 HEURES 74, av. Gal-Leclerc 72000 MANS (43) 24.23.60

73 - A.M.T.S. 235, rue Centrale 73230 ST-ALBAN-LEYSERON (79) 85.35.26

76 - AUTO SPORTING 3 rue Emile Leudet 76000 ROUEN (35) 71.90.49

76 - OUEST AUTO ACCESSOIRES 2 rue Mal-Joffre 76600 LE HAVRE (35) 41.20.20

83 - RALLYE STORE Centre Commercial Barneoud 83100 LA VALETTE (94) 21.39.93

83 - RALLYE STORE Centre Commercial Grand Var 83100 LA VALETTE (94) 75.61.98

86 - TOUT POUR L'AUTO 40 av. du Mal-Joffre 86008 POUILLEY-FRANCAIS (49) 41.18.38

87 - AUTO TECH LIMOGES 8, rue E. Varlin 87000 LIMOGES (55) 30.10.10

97 - LA GADGETIERE B.P. 757 43 rue Jean-Joseph Charbonnier 97475 ST-DENIS-DE LA REUNION 19.262.21.44.83

97 - MADIA ACCESSOIRES B.P. 163 bd de la Marne 97200 FORT-DE-FRANCE 19.596.72.16.17

REVENDEURS MK

FEU VERT 40000 CAHORS

FEU VERT Bd Edison 85000 LA ROCHE S/YON

IBANEZ 2 rue des Eaux Vives 68000 PERPIGNAN

MENNECY ACCESSOIRES 4 rue Darblay 91540 MENNECY

NET AUTO 24 rue des Martyrs de Vingre 42000 ST-ETIENNE

OUEST ACCESSOIRES 3 Chemin du Guesny

44350 GUERANDES

SUD ACCESSOIRES 11 ter Av. Lepic 34000 MONTPELLIER

SPORT MECA 6 Av. A. 1^{er} 54130 ST-MAX

AUTO BOUTIQUE Av. du Mal Foch 81200 MAZAMET

ACCESSOIRES AUTO 28 Grande Rue 18000 BAYON

AUTO SHOP 9 rue Sadi Carnot BP 76 78513 RAMBOUILLET

AVON ACCESSOIRES 101 rue R. Dumontel

77210 NEUF BRISACH

COLMAR EQUIP' AUTO 11 Rte de Neuf Brisach 68000

COLMAR

COPAC 55 rue de Ste CROIX 67603 FORBACH

EQUIP' AUTO MOTO 30 bis Av. du Berry 23000 GUERES

REVENDEURS VEGAP

AMS 1 rue du Pont des Pierres 59500 DOUAI

DEMEULE 169 bis rue Jean Jaurès 29200 BREST

STURNY Bernard Route de Strasbourg 67600 SELESTAT

LE MANS EQUIP'AUTO Centre Commercial les Sablons

72000 LE MANS

RACER 40 Av. Thiers 33000 BORDEAUX

ETS COULET Centre Commercial la Lindostière 06000 NICE

OUEST ACOUS 39 Bd Victor Hugo 44000 NANTES

OUEST ACOUS 8 rue de la Roë 49000 ANGERS

CAO ZI de Kervillon 29000 QUIMPER

PAC Av. John F. Kennedy 33704 MERIGNAC CEDEX

EQUIP'AUTO 9 rue Berthelot 69007 LYON

REVENDEURS ELITE DESIGN

BAKAUTO 4 rue de la Mare 75020 PARIS

FUNNY CAR 8 rue Jean Jaurès 92300 LEVALLOIS

SPEEDWAY RAC 8 rue Chaptal 92300 LEVALLOIS

ILE DE FRANCE ACCESSOIRES 2 rue du Gal de Gaulle

91260 JUVISY S/ORGE

CARROSSERIE LOYAL 4 rue Pasteur 94270 LE KREMLIN

BICETRE

A. LALITE 133 Avenue J. Jaurès 75019 PARIS

AUTO SON 151 Rte Nle 7 91270 VIRY CHATILLON

LES TRANSFORMATIONS MECANIQUES

Certains utilisateurs de Golf GTI, ayant probablement exploité leur monture dans ses derniers retranchements, n'hésitent pas à faire appel à des préparateurs mécaniques pour en améliorer les performances. Dans ce cas, deux solutions s'offrent à eux : conserver le moteur atmosphérique et en augmenter la cylindrée, ou bien opter pour l'adaptation d'un turbo compresseur sur la base d'origine.

KIT MOTEUR CRESSON

Cresson, c'est, en quelque sorte, la force tranquille. Mais cela ne concerne que le personnage, car, pour ses moteurs, alors là, c'est exactement le contraire. Pour qui ne connaît pas, cela vaut la peine d'être vécu ! De plus le travail est réalisé impeccablement par des gens parfaitement compétents.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU KIT 1900

- Prêt à poser, il comprend les pièces suivantes :
- Culasse préparée avec chambre (passage des gaz)
 - Vilebrequin course longue
 - Kit pistons forgés
 - Ressorts de soupapes spéciaux
 - Arbres à cames HR
 - Echappement Gillet haute performance
 - Pochette de joints

Prix **14.700 F**

Si vous désirez faire transformer votre Golf, même après plusieurs kilomètres, le coût de la conversion 144 CV, y compris la pose d'un embrayage renforcé sera de **21.000 F TTC**, pose comprise. A noter que la conversion est possible sur les véhicules suivants : Golf GTI, Scirocco GLI et GTI, Jetta GLI, Audi 80 GLE, Passat GLI.

Performances

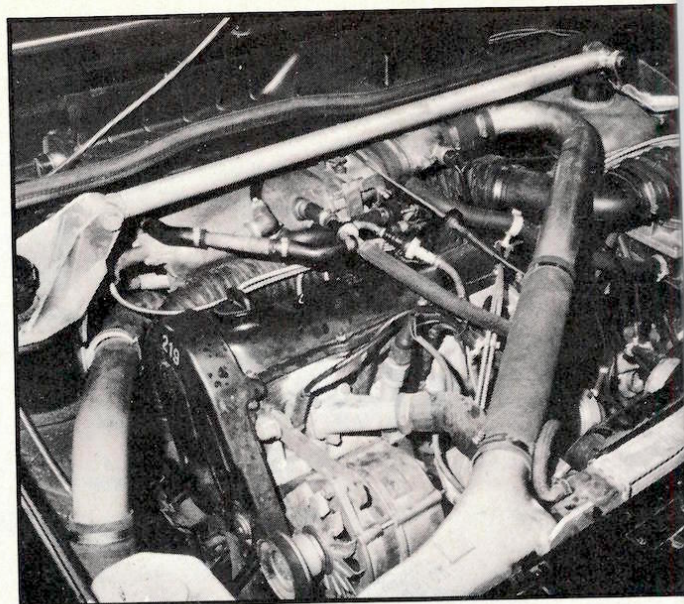
Vitesse maxi 202 km/h

1000 m DA

29,6 avec couple 3,7

28,8 avec couple 3,9

Les utilisateurs moins argentés pourront opter pour la version 128 CV.



Augmentation de la puissance de 110 à 128 en changeant :

- La culasse
- L'arbre à cames
- L'échappement

Prix total pièces et main d'œuvre **9.000 F**

Il est également important de noter que toutes les transformations effectuées chez Cresson sont garanties 1 an ou 25000 km. On peut toutefois regretter que V.A.G. se désintéresse de ce projet !

FICHE TECHNIQUE GOLF CRESSON 1980

- 4 cylindres en ligne
- Cylindrée 1870 cc
- Arbre à cames spécial
- Course 86,4 alésage 82,5
- Taux de compression 10,2 à 1
- P 144 ch à 6100 tr/mn
- Couple 16,5 Mkg à 4800 tr/mn
- Allumage transistorisé
- Injection Bosch K-Jet Ronic
- Culasse avec chambre
- Soupapes admission 40,5
- Soupapes échappement 35
- GTI neuve + transformation moteur

74.900 F

OPTIONS POSSIBLES

CARROSSERIE

Spoiler AV simple **350 F**

Spoiler AV + 4 élargisseurs d'ailes **1.600 F**

Bandeaux latéraux

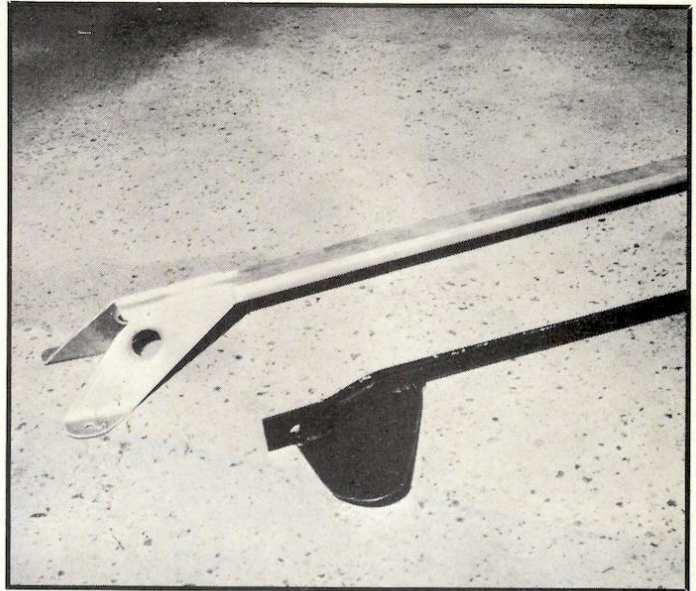
Rigidification du train AV

- renfort supérieur alu **792 F**

- renfort inférieur acier **431 F**

Autre équipement intéressant proposé par Cresson le kit réservoir supplémentaire, qui fait passer l'autonomie de 42 à 75 litres. C'est d'autant plus intéressant que les préparations mécaniques diminuent en général les consommations. Bien entendu, il faut un emplacement

www.type17.info



pour caser cet encombrant accessoire. Et c'est le coffre qui a été retenu ! Il se monte en effet à la place de la roue de secours. L'astuce réside alors dans le fait que la roue d'origine est remplacée par une autre mini format. Ingénieux n'est-ce pas ?

Prix de cette transformation :

- Fourniture et pose du réservoir supplémentaire **2.680 F**
- Fourniture simple **1.950 F**
- Roue de secours mini format complète **480 F**

Il est intéressant de noter que le réservoir supplémen-

taire est en aluminium.

AMORTISSEURS

Kit Bilstein route (ressorts + amortisseurs) ... **3.355 F**

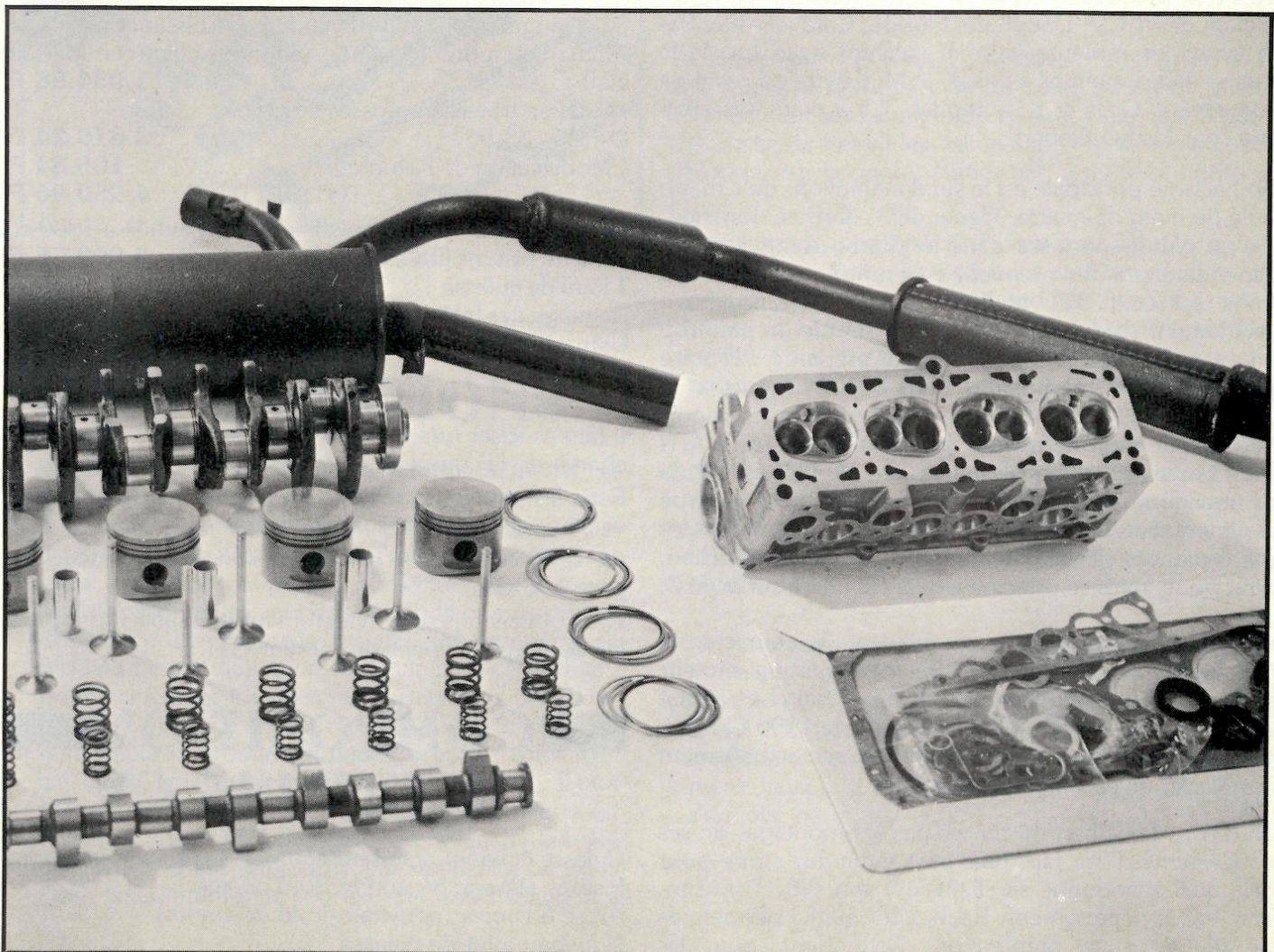
JANTES ET PNEUS

Jantes Ronal alliage léger 6 x 14

Pneus Pirelli 185 60R 14 **4.400 F**

BOITE DE VITESSES

Possibilité de monter un autobloquant et des couples plus courts ou plus longs (SUR DEVIS)



PREPARATIONS FERRY

Pierre Ferry se créa une solide réputation en préparant déjà, dans les années 50, des moteurs Renault. Il s'agissait de conversions destinées à améliorer les performances des voitures de route. Les modèles concernés étaient des 4 CV, Dauphine, Floride, Caravelle etc. Par la suite, les moteurs Gordini subirent avec succès le même sort. Le temps a passé, et M. Ferry s'est retiré de son affaire. Celle-ci a été reprise, il y a deux ans environ, par Michel Gobert.

Son activité principale est la suralimentation, qu'il manipule de main de maître. Cependant, dans ce domaine, il s'est plutôt spécialisé dans les Turbo Renault. Il fut cependant un des premiers en France à adapter des turbo sur Golf GTI. Malheureusement, ce projet fut rapidement abandonné. Pourquoi ? Etude un peu trop en avance ? Clientèle pas vraiment préparée ? D'autre part, le Turbo importé des Etats-Unis était encore, à cette époque, d'un prix de revient relativement important. Alors, comme malgré tout la mécanique de GTI représentait un potentiel intéressant, M. Gobert décida de travailler sur ce moteur en conservant le principe d'alimentation d'origine. Il choisit donc d'augmenter les performances par augmentation de la cylindrée. Bien, direz vous, mais ce principe a déjà été utilisé sur la Golf.

C'est vrai, mais, dans le cas présent, la course reste inchangée, ce qui a pour effet d'obtenir un moteur super carré (alésage supérieur à la course). Le résultat est que ce moteur sera plus pointu que le 1900 Cresson par exemple. Son prix de revient le place actuellement en tête au niveau prix/performance.

NOTA : M. Gobert ne réalise pas les montages de ses conversions. Il ne faut pas, bien entendu, croire pour cela qu'il abandonne sa clientèle à son sort. Tout simplement le département. Recherches ne lui permet pas de réaliser cette préparation. Cependant, pour les

clients qui ne pourraient réaliser eux mêmes le montage, ils auront la possibilité, sur simple demande, d'obtenir un certain nombre d'adresses d'ateliers de montage agréés.

CONVERSIONS ROUTE

Sans augmentation de cylindrée : Puissance 125 CV
- Echange arbre à cames (contre origine en parfait état) **1.034,88**

- Culasse travaillée grosses soupapes
Ø4,25 - 33,5 **3.810,24**
- Modification de l'allumeur **105,84**
TOTAL TTC **4.950,96**

Version 135 CV, augmentation de la cylindrée à 1800 cc
1 jeu de pistons Ø84 m/m **2.069,76**
1 joint de culasse **505,68**
Baguage des bielles à Ø21 m/m **564,48**
Usinage du bloc et pose de chemises
Ø84 mm **2.293,20**
TOTAL TTC **5.433,12**

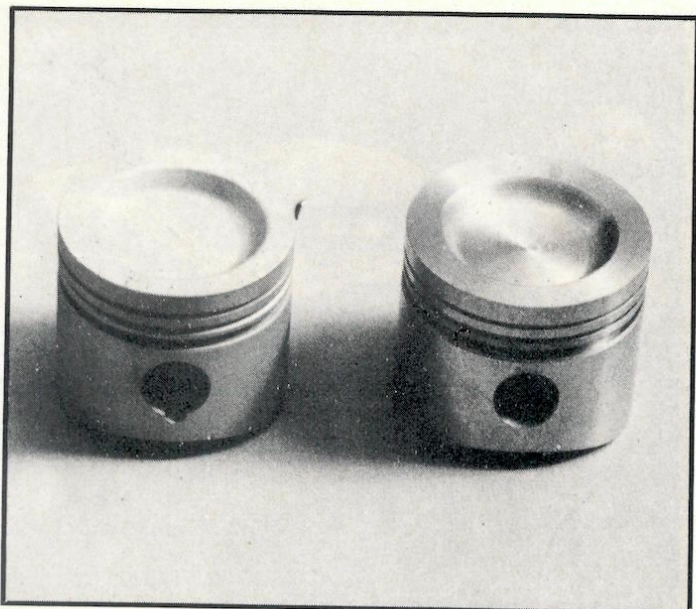
Il faut préciser que dans les deux cas, la pose reste à charge de l'acquéreur.

Pour les pilotes de rallye ou de course sur terre, des versions sont également proposées :
une 1600 cc 140 CV et une version 1800 cc développant 145 CV.

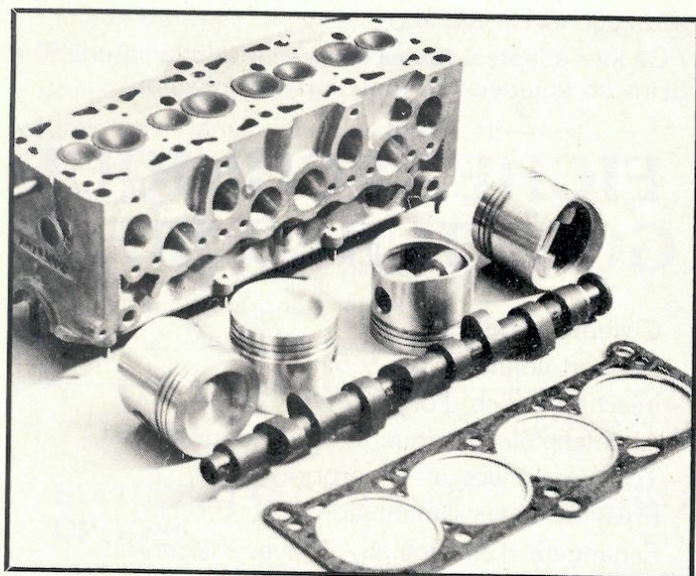
Ces conversions sont évidemment réalisables sur toutes les versions équipées du moteur GTI.

COMPOSITION DU KIT 145 CV

Culasse échange standard équipée de grosses soupapes
Pistons alésage 84 contre 80 d'origine
Arbre à cames (nouveau profil de cames)
Nouveau joint de culasse



*A gauche piston d'origine alésage 80
A droite piston Ferry alésage 84*



FERRY INFORMATIONS

Chez Ferry on ne fait pas les choses à moitié, et quand on annonce des performances, on en donne la preuve. Pour ce faire, rien de plus simple. Puisque nous avons le privilège d'avoir à portée de la main, un circuit qui permet d'effectuer des mesures de temps dans les meilleures conditions possibles, dès le premier montage réalisé, nos compères se rendirent immédiatement sur le circuit de Monthléry pour y effectuer les mesures d'usage. La Golf concernée était donc équipée du kit 1800 cc comprenant : culasse grosses soupapes, arbre à cames spécial Ferry, et le jeu de pistons de 84 d'alésage. Il faut tout de même préciser, que si le couple conique est resté celui de la GTI d'origine, en revanche la boîte de vitesses a été remplacée par une boîte de 16 S tirant légèrement plus court. Cette transformation a

donc pour effet, de favoriser légèrement les accélérations au détriment de la vitesse de pointe.

Les temps enregistrés sont les suivants :

400 mètres départ arrêté	15,6
1000 mètres départ arrêté	29,5
Vitesse maxi brut sur l'anneau	184,200 km/h
Vitesse temps compensé	189,430 km/h

Concernant ces deux mesures, une précision s'impose. A Monthléry, les mesures de vitesse pure, s'effectuent sur l'anneau de vitesse. Celui-ci a la particularité de freiner les voitures qui ont tendance à se bloquer sur la pente, aidées par la force centrifuge.

Les vitesses enregistrées ne correspondent donc pas aux vitesses réelles en palier sur terrain parfaitement plan. On est donc amené à ajouter au temps enregistré un certain coefficient, pour obtenir la vitesse réelle. C'est donc le temps compensé qui correspond à la mesure réelle de la voiture sur route.

A noter, que les essais ont été réalisés le 14 mai 1982 à 9 heures du matin. La pression atmosphérique était ce jour de 750 millibars, la température extérieure de 16° centigrades, et par vent nul ! Le régime maxi du moteur était lors de cet essai de 6500 tr/mn.

Les impressions du pilote essayeur : le moteur tient un ralenti correct à 1200 tr/mn et la souplesse est proche de l'origine jusqu'à 2500 tours environ. Entre 2500 et 4000 tours, on sent qu'il se passe quelque chose, mais au-delà de 4000 c'est carrément l'avion à la différence près que l'auto ne s'envolle pas !



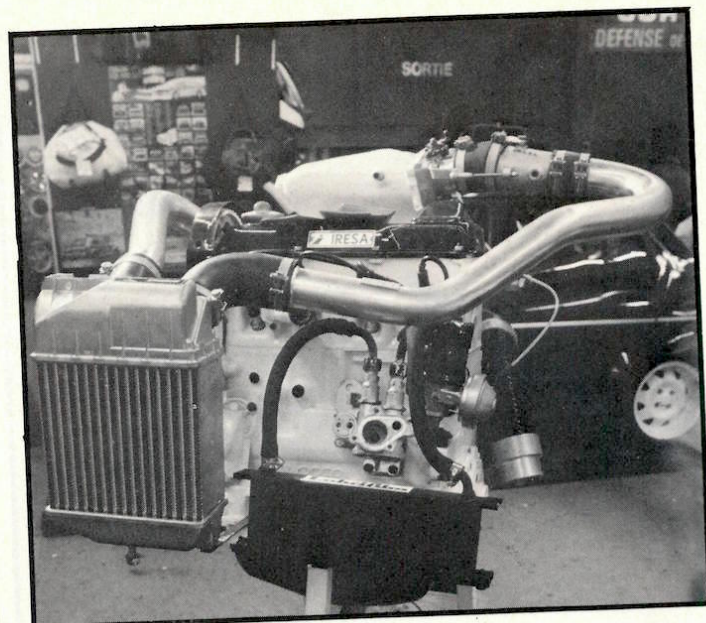
TURBO IRESA

On peut raisonnablement considérer que cette marque fut la première en France à distribuer sérieusement des kits Turbo adaptables sur un bon nombre de véhicules. La gamme s'étend même aux 4 roues motrices. Le kit s'adapte simplement sur toutes les Golf. Néanmoins, il sera important de signaler, à la commande, s'il s'agit ou non d'une version équipée de l'allumage électronique. Le montage semble assez aisé. Iresa, pour sa part, peut éventuellement le réaliser dans la journée. La puissance passe alors de 110 à 140 CV. A noter que, dans le kit, sont inclus un allumeur spécial ainsi qu'un radiateur d'huile. Le kit complet coûte **11.900 F TTC** et si vous désirez le faire monter, il passera à **13.000 F TTC**. A notre avis, un excellent rapport prix/performance.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Le kit développé depuis plusieurs mois par Iresa répond à plusieurs exigences fondamentales :

- Performances élevées :
 - Puissance + de 140 CV DIN
 - Couple maxi = 21,5 Mkg.
- Grande simplicité de montage : le moteur n'est pas ouvert, l'injection n'est pas modifiée. Installation possible dans la journée.
- Qualité des composants mécaniques : au Turbo régulé avec wesgate incorporé, on ajoute un échangeur air/air avec thermostat, un allumeur spécial, un radiateur d'huile de grande capacité, un système d'échappement complet avec silencieux à absorption et un mano de pression de Turbo.
- Il est important de connaître l'année exacte de la voiture et de savoir si elle est ou non équipée d'origine d'un



allumage électronique.

- Ce kit s'adapte à toutes les versions Jetta - Audi 80 et Scirocco équipées du moteur 1600 injection.

FICHE TECHNIQUE GOLF TURBO IRESA

- Cylindrée 1588 cc.
- Rapport volumétrique 9,5.
- Injection Bosch d'origine.
- Allumage électronique avec allumeur spécial.
- Turbo avec wesgate incorporé.
- Pression de suralimentation max. 0,6 bar.
- Echangeur d'air type air/air avec thermostat.
- Refroidissement d'huile par radiateur alu 13 éléments.
- Collecteur et système d'échappement complet Iresa.
- Puissance maxi : + de 140 CV à 6500 trs (série 110 CV).
- Couple maxi : 21,5 Mkg à 3500 trs (série 14,3 Mkg à 5000 trs).
- Vitesse de pointe : + de 200 km/h chrono.
- Huile préconisée : Motul Synergie.

EN OPTION •

Parallèlement au Kit Turbo, Iresa propose de nombreuses options qui font de la Golf GTI ainsi équipée le meilleur rapport qualité/prix actuellement sur le marché. Parmi ces accessoires :

- Barres antirapprochement supérieure et inférieure soutenant le train avant avec bras de fixation moteur sur silent-bloc,
 - Amortisseurs spéciaux réglables en dureté, hauteur de caisse et angle de chasse (à l'étude),
 - Support 3 trous pour montage des instruments (pression huile, pression Turbo, température huile) à l'emplacement radio.
- Cette dernière est remplacée dans la console inférieure



- Liquide de frein haute température.
 - Plaquettes frein haute performance.
 - Bougies spéciales Turbo.
 - Kit complet jantes Elia plus pneus Firestone.
 - Kit complet jantes A.T.S. plus Pirelli P 6.
- Ce montage procure un agrément de conduite et une esthétique indiscutables.
- Eléments de carrosserie plastique Kamei,
 - Sunroof petit ou grand modèle,
 - Volant cuir Moto-Lita assorti à l'intérieur,

- Plaque AR réflectorisante Iresa,
- Calandre 4 phares Cibié,
- Arceau de sécurité 4 ou 6 points Iresa,
- Pédale d'accélérateur spéciale pour talon-pointe,
- Cache culbuteur alu Iresa.

Pour usage compétition, Iresa développe également :

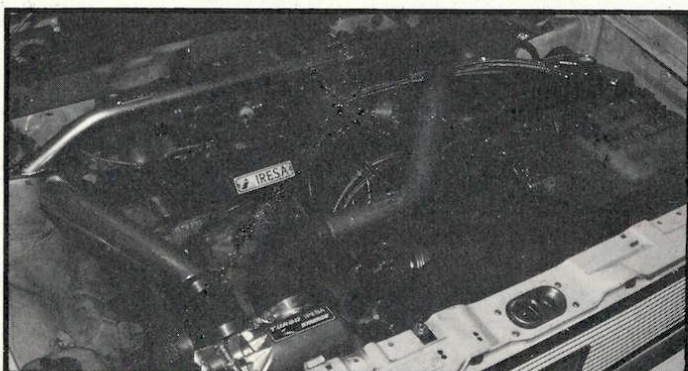
- Un kit carburation avec 2 carbus Weber 40 ou 45 DCOE,
- Un col d'échappement 4/1 spécial grosses soupapes.

Prix (au 1.03.82)

KIT TURBO GOLF GTI (monté) 13.000 F
OPTIONS :

- Amortisseurs spéciaux réglables par molette A l'étude
- Arceaux de sécurité 4 Pts **600 F**
- 6 Pts **1.000 F**
- 6 Pts + renforts latéraux **1.150 F**
- Barre anti-rapprochement inférieure avec Tirant moteur **580 F**
- Barre anti-rapprochement supérieure AV . **320 F**
- Barre anti-rapprochement supérieure AR . **320 F**
- Bougies spéciales Turbo (pièce) **29 F**
- Calandre 4 phares Cibié **730 F**
- Kit Ailes + Spoiler + Bas de caisse Kamei . **2.100 F**
- Kit Jantes ATS 6 x 14 + Pirelli P.6. 185 - 60 - 14 **5.200 F**

- Kit Jantes Elia 6 x 13 Pirelli P.6. 185 - 60 - 13 **4.500 F**
- Liquide de frein Haute Température Motul (le bidon) **40 F**
- Plaquettes de frein Haute Performance + jusqu'à 79... Réf. 121.650 + depuis 80... Réf. 114.246 **205 F**
- Plaque AR Réflectorisante Iresa Golf GTI - Rabbit **400 F**
- Sunroof P.M. **1.000 F**
- Sunroof G.M. **1.200 F**
- Support instruments 2 ou 3 trous (emplacement radio) **30 F**
- Volant Moto-Lita 4 branches - cuir noir ou bicolore complet avec moyeu **360 F**



ELITE MOTORS

Cette société débuta son activité en 1972 en créant des kits motos. La passion qui anime ses dirigeants, les mena très rapidement au premier rang de cette spécialité. Les conversions étaient surtout basées sur l'augmentation de la cylindrée par augmentation de l'alésage. Ce département est toujours exploité et fait très rare, Honda Japon a homologué les ensembles Elite Motors en première monte pour leur marché Sud Américain. La mode aidant, Elite s'intéresse au turbo dès 1978, et réalise des kits basés sur ce principe pour les 2 roues. Le but est bien évidemment l'augmentation de puissance et de couple sur des moteurs développant déjà quelque 100 CV litre ! Inutile de préciser qu'à ce stade, chaque cheval supplémentaire représente une importante somme d'efforts. Mais qui peut plus peut moins, et la reconversion dans le 4 roues devient un jeu d'enfant si l'on considère que dans ce domaine les moteurs d'origine ont des puissances qui ne dépassent guère 70 CV litre ! Bien entendu le moteur de la GTI, fut le premier retenu pour l'adaptation du turbo, qui dans le cas présent est un Garret fabriqué en France sous licence américaine. Mais à l'opposé de certains préparateurs qui se contentent de monter les ensembles livrés par leurs fournisseurs, Elite voulut aller plus loin en adaptant le produit à chaque cas particulier. La première modification dans le cas de la GTI, consista à modifier la sortie des gaz d'échappement, qui tombait dans la joue d'aile. Ceci permit par la même occasion d'améliorer le dessin de la tubulure, favorisant de ce fait considérablement l'écoulement des gaz. D'autre part les ingénieurs d'Elite Motors, prirent en considération le faible indice d'octane de notre super carburant qui n'autorise pas la suralimentation d'un moteur ayant un taux de compression élevé, ce qui est le cas de la GTI, avec 9,5 à 1. Il faut donc décidé de diminuer ce taux de compression. Des calculs permirent d'établir que 7,2 serait le taux de compression idéal, pour fonctionner sans refroidir l'air d'admission, mais dans la pratique, un taux de



En sortant du turbo, les gaz d'échappement parcoureront ce volume un peu bizarre en forme d'escargot.

compression aussi faible entrainerait un manque de vivacité à bas régime, et des démarrages difficiles à froid. Ce fut donc la solution du refroidisseur d'air qui fut adoptée, car elle permet dans le cas présent de descendre le taux de compression à 7,8 à 1, cette valeur étant proche de l'idéal. Seule ombre au tableau, cela implique le démontage partiel du moteur pour adapter les pistons « basse compression ». En échange, l'adaptation de ces nouveaux pistons est dans le cas présent un gage de sécurité, puisque ces derniers sont spécialement traités pour cet usage particulier. En effet, les pistons de remplacement, disposent d'une calotte traitée formant bouclier thermique, ceci afin d'éviter les risques de déformation dus aux températures de fonctionnement très élevées. A noter que la pression maximale de suralimentation, est de 0,75 bars.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUE DU KIT ELITE MOTORS

Turbo Garret

Puissance : 142 CV à 5800 tr/mn

Couple : 21,2 Mkg à 3100 tr/mn

Prix TTC environ **15.000 F** (non définitif)

Disponibilité mi-juillet 82

Une liste de monteurs agréés peut être fournie sur simple demande.

COMPOSITION DU KIT GTI

1 collecteur d'échappement spécial

1 turbo compresseur à vanne de régulation incorporé

1 refroidisseur air/air à vanne thermostatique

Tous les conduits d'air

Tubulure d'échappement complète Ø50 avec flexibilité

Contre volute d'extraction des gaz

Pistons basse compression à calotte traitée


Disque et mécanisme d'embrayage renforcé

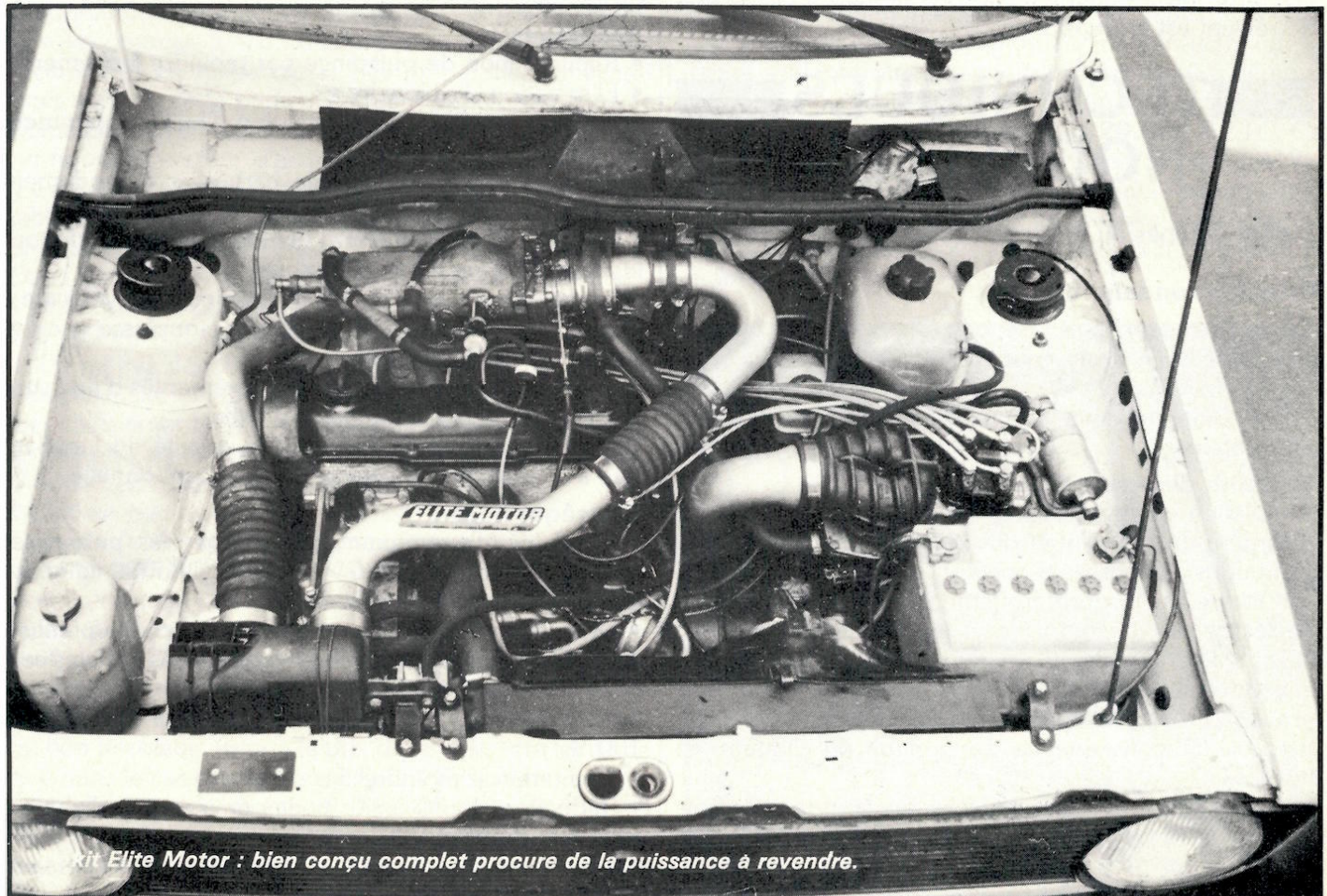
Carter d'huile grande contenance (4 litres) avec important ailetage de refroidissement.

Le refroidisseur d'air. Indispensable dans le cas de la GTI.

Bride de maintien du bloc moteur
Pochette de joints moteur
Avance centrifuge avec capsule pression dépression
spéciale
Barre de renfort du train avant

Une précision : Les pistons basse compression sont disponibles en cote standard ou dans les cotes répa-

rations constructeur ce qui permet aux gens qui le désirent de monter un kit turbo, lors d'une éventuelle remise en état du moteur. D'autre part, les incondi- tionnels du moteur atmosphérique, peuvent égale- ment disposer de pistons haute compression (10,2 à 1). 



Kit Elite Motor : bien conçu complet procure de la puissance à revendre.

L'EVOLUTIVE DES TRANSPORTS

Nouvelle venue dans le clan des préparateurs de moteurs GTI, cette société propose une conversion basée sur l'adaptation de pistons hautes performances. Les performances n'ont évidemment rien à voir avec les kits turbo ou les augmentations d'alésage, mais le prix de revient est en rapport.

TECHNIQUES NOUVELLES

Pistons équipés du système « Promeprat » :

Principe fondamental :

Contraintes :

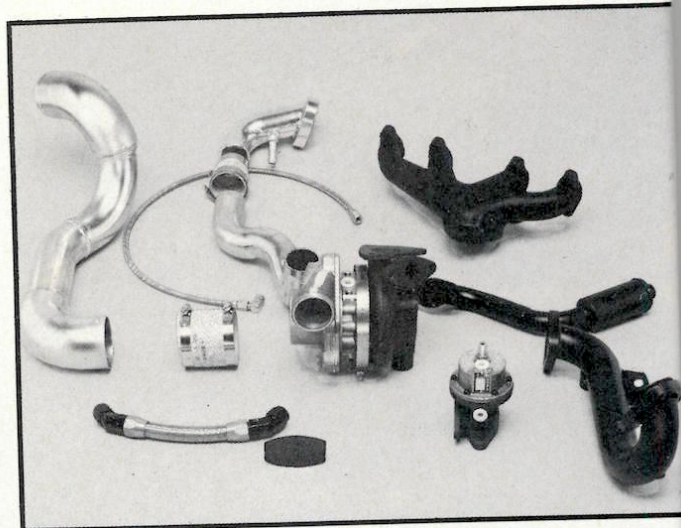
- Stabilité à savoir absence de basculement
- Frottement minimal
- Etanchéité maximale à l'égard du lubrifiant et des fluides moteurs.

Système de résolution :

Annulation « contradictoire » des inconvénients du jeu à l'arrière du segment et des inconvénients de la calamine qui s'y dépose ; la pression qui en résulte crée les conditions d'un rapport frottement-étanchéité optimal. Permettre une décompression permanente (conditionnellement à l'élévation du taux de compression) qui engendre une moindre charge sur le segment, tout en provoquant une aération du premier cordon du piston. Par voie de conséquence, l'apparition du cliquetis est retardée.

La stabilité du piston est alors telle que la surface de frottement de la jupe peut-être réduite (jusqu'à 50 % sur certains types de pistons).

Par ailleurs, ce nouveau piston permet une meilleure



compression des fluides moteurs à des charges beaucoup plus élevées qu'actuellement (rapport volumétrique : plus élevé, en utilisant des mélanges beaucoup plus pauvres (- richesses de 0,7 et moins -).

En d'autres termes, il est possible, tout en gardant la qualité habituelle du carburant alimentant un moteur donné, d'augmenter le rapport volumétrique très au-delà des limites où apparaissent actuellement le cliquetis.

Bien que s'inscrivant en totale contradiction avec la pensée technique contemporaine, l'importance de cette invention se définit à la lumière de la force des préjugés qu'elle combat.

Avantages :

- Récupération de puissance par moindre frottement
- Elimination du blow-by
- Suppression de la consommation d'huile (notamment en diesel)
- Moindre consommation de carburant à rendement égal
- Fiabilité accrue (équilibre, silence et longévité de toutes les pièces mobiles du moteur).

Avec ce piston il est possible d'obtenir sur un véhicule essence des performances accrues (souplesse, nervosité, sobriété plus grandes).

Sur un diesel, mêmes avantages agrémentés d'une suppression de la consommation d'huile. Pour les deux cas, la tenue de la qualité du lubrifiant due à la réduction du blow-by est exceptionnelle.

Conséquences :

- Possibilité d'augmenter sans danger les puissances spécifiques jusqu'à 100 CV/litre de cylindrée, voire au-delà, sur des véhicules de série.
- Obtention d'un gain considérable de consommation de carburant (jusqu'à 25 % constatés dans certains cas) et de lubrifiants (jusqu'à 100 %).
- Allongement de la durée de vie des moteurs 100 %.
- Maintenance moindre des moteurs.
- Réduction de 30 à 50 % des émissions polluantes ainsi que du bruit.
- Tous les pistons de type actuellement utilisés peuvent être équipés.

PREPARATIONS BRD (P. BRUNETTI)

PARIS AUTO DEFENSE

BRD a axé ses efforts sur les Turbo. Il considère en effet que le système d'injection de la GTI est parfaitement adapté à ce procédé. Le modèle qu'il propose est d'origine américaine. Il s'agit d'un Rajay.

P. Brunetti n'est pas un débutant dans le domaine des préparations mécaniques. Il s'illustre, en compétition, dès les années 1970, d'abord en circuit, puis plus récemment en rallye cross. Ses préparations mécaniques sont du reste particulièrement appréciées dans ce domaine. Les conversions pour Golf représentent donc un nouveau secteur d'activité pour la société BRD.

Il y a deux modèles au catalogue : le Turbo Rajay adaptable sur moteurs essence et le Turbo Superharc destiné, lui, aux moteurs diesel.

Dans le premier cas les chiffres sont assez éloquentes :

Vitesse maxi : 195 km/h

0 à 100 en 8,2 secondes

1000 mètres départ arrêté : 29,8 secondes

Couple maxi : 17,5 Mkg à 4500 tr/mn

Ces chiffres sont réalisés avec une Golf 5 vitesses exclusivement. La puissance, quant à elle, ressort à 135 CV.

Prix de cette conversion : **9.900 F TTC**.

Le kit est garanti 6 mois.

Ces prix s'entendent pose non comprise. Il faudra donc rajouter **900 F TTC** pour réaliser cette opération.

Pour ce qui est du kit spécial diesel, la vitesse du véhicule équipé ressort à 160 km/h ce qui est très intéressant, si l'on considère le gabarit de ce moteur. De plus, la consommation déjà faible diminue d'environ 1 litre aux 100 kilomètres. Le montage semble réalisable par un bon bricoleur. (Sinon le prix de la pose sera le même que dans le cas précédent). Il faut préciser que, dans le cas des diesel, le montage d'un silencieux spécial est obligatoire. Le prix du kit complet (non compris le montage) est de **9.500 F TTC**, y compris le silencieux spécial.

Ce concessionnaire de Nanterre propose, pour sa part, l'adaptation d'un Turbo. Il s'agit du Shrick de fabrication allemande. Les résultats sont spectaculaires, puisque la puissance passe, dans ce cas, de 110 à 143 CV. De plus, le 1000 mètres départ arrêté s'effectue en 29,4 ce qui est légèrement inférieur à la 16 soupapes. Ces chiffres sont assez éloquentes, surtout si l'on considère que le Turbo s'adapte sans aucune transformation ni démontage. Pour devenir propriétaire d'un tel mini bolide, il vous faudra déboursier la somme de **20.800 F TTC**. Ce prix inclut la pose dans les ateliers de PAD à Nanterre. Détail qui a son importance : la garantie est intégralement conservée si le montage est réalisé sur un véhicule neuf. D'autre part, il vous faudra prévoir 5 jours pour le montage.



LES ACCESSOIRES

Aucun modèle automobile commercialisé à ce jour, n'a créé un tel mouvement d'équipements de toutes sortes. Ce mouvement est d'une telle intensité, qu'il est en train, sans le vouloir, de contaminer le marché entier de l'accessoire. En effet, on commence à voir des équipements qui touchent même les hauts de gamme. Qui aurait en effet pu imaginer il y a quelques années, la conversion physique d'une MERCEDES ou autre BMW ? C'est pourtant bien ce qui se produit. On ne pourra pas nier que la Golf aura été, le moteur de ce gigantesque mouvement. Cette mise au point étant faite, nous avons tenté dans les pages qui suivent de réunir une grande partie des accessoires destinés à la Golf. Peu de choses manquent à la panoplie. Il est possible par exemple de choisir entre plus de vingt cinq modèles de jantes aluminium. Sur le plan esthétique, on peut modifier fondamentalement l'aspect général de sa Golf. On en serait presque à s'interroger sur ce qui ne se fait pas pour une Golf.

LES ALARMES

Les équipements, c'est bien, mais cela a l'inconvénient de créer le désir auprès des sujets malveillants. Il faut en effet admettre que, dans certains cas, cela peut créer des insomnies ! Alors, certains fabricants se sont sérieusement penchés sur ce problème et ont réalisé des dispositifs très sophistiqués. Les principes varient d'une marque à l'autre. Les plus courants sont tout de même les modèles à contact au mercure qui se déclenchent dès que l'on bouge le véhicule. Les modèles volumétriques, eux, ont la particularité de se déclencher dès que le volume d'air interne est modifié. Les dispositifs de mise en route sont également très sophistiqués.

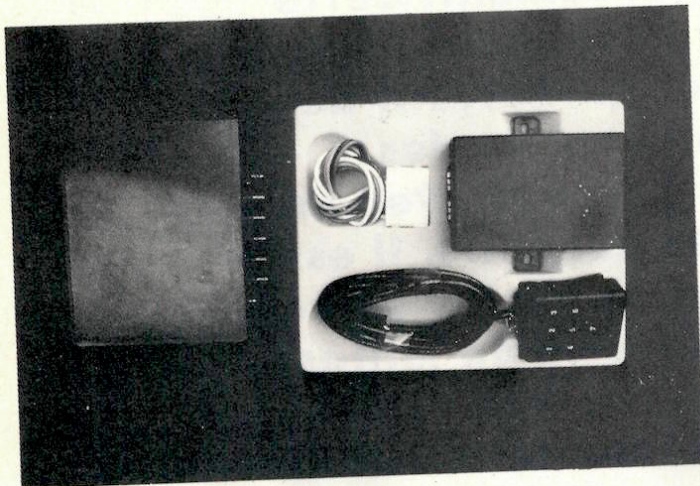
Dernier détail important : en cas de déclenchement, l'alarme reste en fonction, même si l'alimentation principale est coupée, un dispositif d'alimentation autonome prend en effet dans ce cas le relais.

ALARME ULTRALARM

Ce dispositif fonctionne comme la plupart, sur le principe des ultra sons. On peut donc considérer que chaque mouvement interne anormal, déclenchera le dispositif. La mise en fonction peut se faire de trois manières : par simple interrupteur, ou en composant un code sur un clavier, ou tout simplement par commande infrarouge directement de l'extérieur. Bien entendu on peut compléter l'ensemble, d'un dispositif d'auto alimentation permettant le fonctionnement même dans le cas de coupure de l'alimentation générale.

Antivol ULTRALARM

Boîtier à radar	435 F
Commande à clavier	594 F
Commande infrarouge	885 F
Sirène lem non homologuée	245 F
Sirène auto alimentée non homologuée	625 F

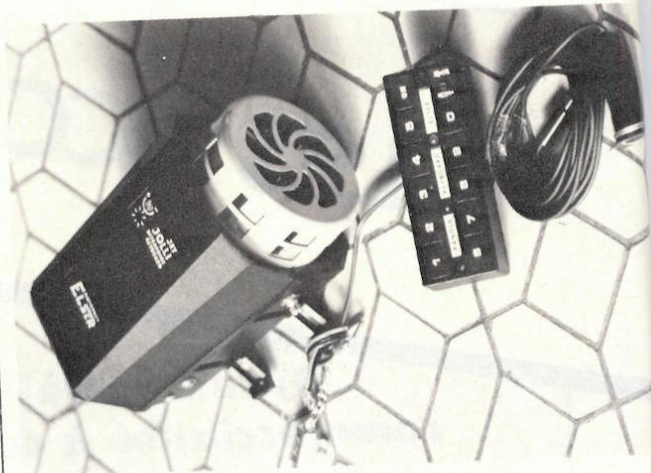


ALARMES JET JOLLY

Le système d'alarme Jet Jolly, fonctionne sur le principe des ultra sons. Il se déclenchera suite à un bris de glace par exemple, mais également suite à l'ouverture du capot. La temporisation est d'environ dix secondes mais

dans l'hypothèse où le véhicule serait tout de même en route, l'allumage en serait irrémédiablement co quelques secondes plus tard.

Alarmes Jet Jolly (sans clavier)	95
Alarmes Jet Jolly (key board)	1.35
Alarmes Jet Jolly (battery keyboard)	1.75



AMD MIRAGE

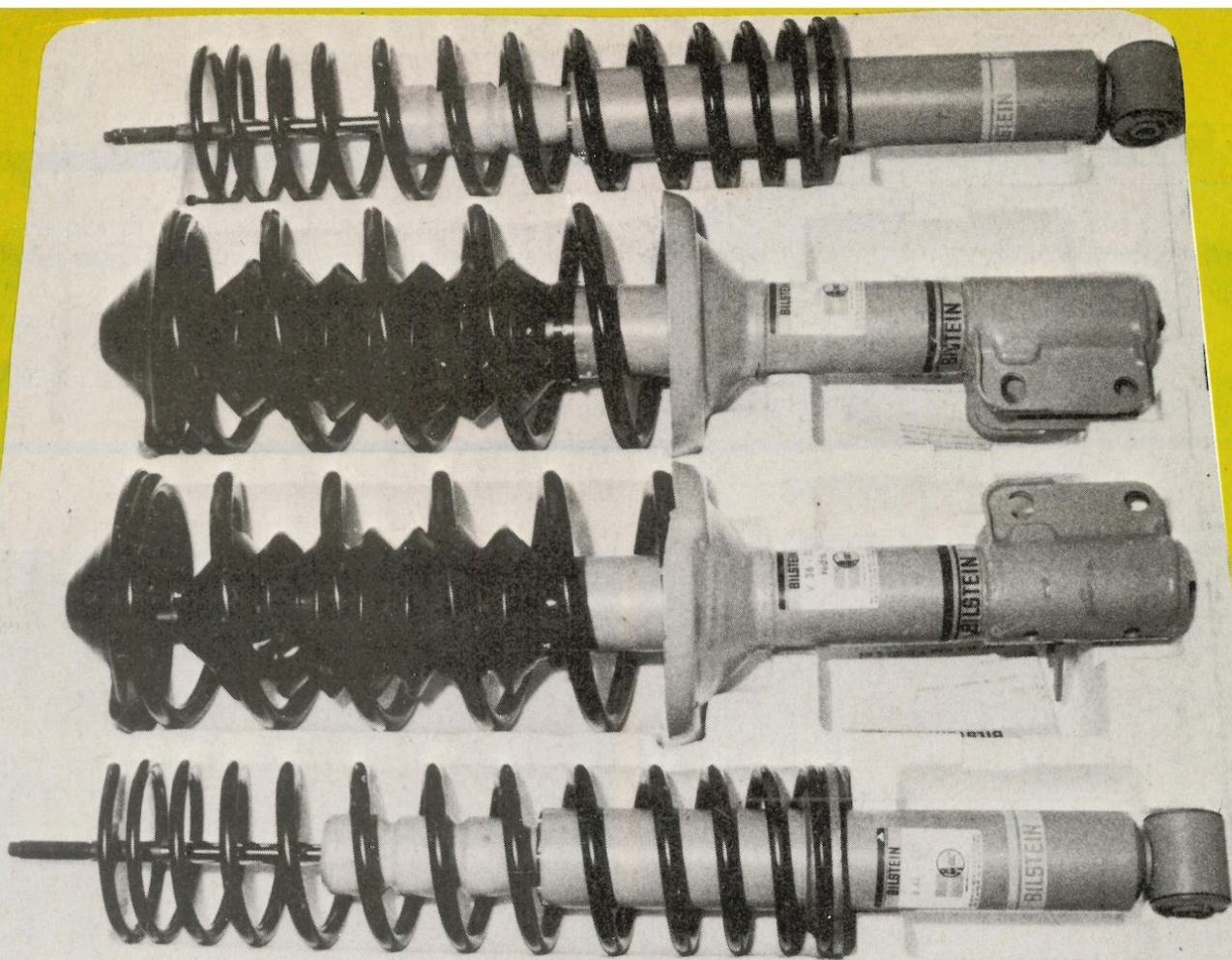
Becquet arrière MAB 2	18
Calandre 4 phares ronds CPL	68
Calandre 4 phares ronds CP2	1.13
Calandre 4 phares carrés	1.80

EN VENTE CHEZ AUTO ACCESSOIRES

ALARME NOUVEAUTE

Il est actuellement sur le marché bon nombre de dispositifs d'alarme plus ou moins sophistiqués. Cependant un modèle survole un peu le lot. Il s'agit du touch qui comme toutes les alarmes fonctionne sur le principe des ultra-sons, c'est-à-dire que tous mouvements extérieurs le met en circuit. Là où ce modèle sort des autres, c'est que sa mise en fonction se fait à l'extérieur du véhicule, à l'aide d'un petit boîtier à commande de dimension très réduite. Autre originalité, les portes se verrouilleront automatiquement, car l'alarme inclut un dispositif de servo-moteur adapté sur le verrouillage de portière d'origine, et cet ensemble est bien entendu commandé à distance ! Astuce : n'est-ce pas ? Un des autres aspects pratiques de ce dispositif, la possibilité de faire clignoter les projecteurs à distance si par exemple vous avez égaré votre véhicule dans un parking souterrain. En un mot, une petite merveille.





LES AMORTISSEURS

L'amortisseur joue un rôle essentiel sur le comportement d'une voiture. Cependant, les compromis sont toujours difficiles à trouver, car beaucoup de facteurs entrent en ligne de compte. Sur une voiture de tourisme moyennement performante, le problème ne sera pas trop sensible.

Il n'en est pas de même pour les voitures à tendance sportive et s'adressant à toutes sortes d'utilisateurs. La solution idéale dans ce cas serait d'avoir des amortisseurs assez durs, mais bien entendu, au détriment du confort. Évidemment cette solution ne pourra faire l'unanimité, car, dans l'ensemble, l'utilisateur ne prend pas réellement conscience du problème. Si l'amortisseur est très dur, il aura évidemment une meilleure tenue à chaud et sera moins sujet au phénomène dit de "pompe à vélo". En revanche, dans ce cas, on abordera certaines routes avec l'angoisse au cœur, car chaque trou ou bosse seront durement ressentis. Par contre, un amortisseur plus souple sera moins endurant, et ce ne sera pas non plus la solution. Dans ce cas, quoi faire ? Eh bien de toute manière, il faudra faire un choix, en fonction de la tendance de conduite désirée. En effet la GTI a cet unique privilège d'être aussi à l'aise en conduite "cool" qu'en conduite rapide. En revanche, l'utilisateur saura parfaitement discerner dans quel but il l'a acheté. Si la conduite relaxe a été adoptée, on pourra facilement se contenter du compromis d'origine qui sera bien, en conduite normale, mais ne sera pas mal en conduite plus rapide. Il faudra en effet pousser votre GTI dans ses derniers retranchements pour prendre le montage d'origine en défaut. Si, par contre, vous atteignez cette limite, alors vous devez envisager des montages plus adéquats.

BILSTEIN

Cette firme allemande a également créé sa réputation à travers la compétition. La génération précédente, se souvient en effet de montages effectués sur la quasi totalité des BMW de Groupe 2 (entre autres). Il existe évidemment une version plus civilisée de cet amortisseur, mais ne vous y trompez pas, ce sera tout de même au détriment du confort. A noter que cet amortisseur est à gaz, cette technique ayant l'avantage d'offrir une meilleure résistance à l'échauffement.

Kit Sport usage route avec ressorts AV et AR 4.880,-
 Cartouches AV usage route et rallye GR.N 1.618,-
 Amortisseurs AR même usage 1.326,-

KONI

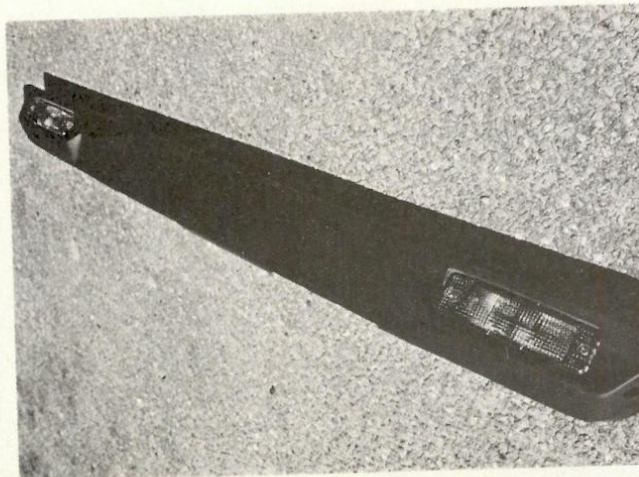
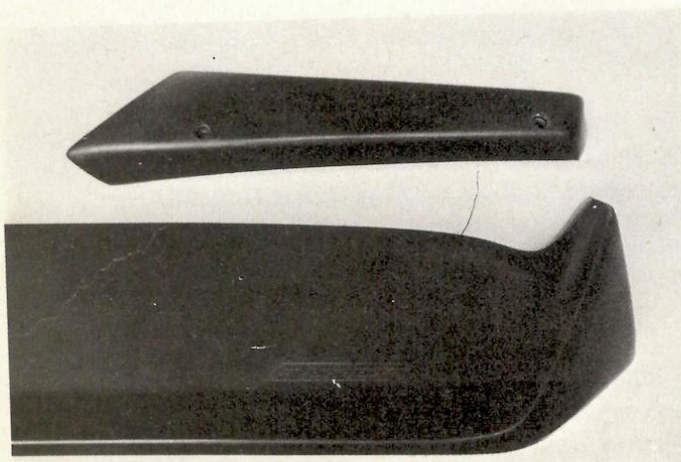
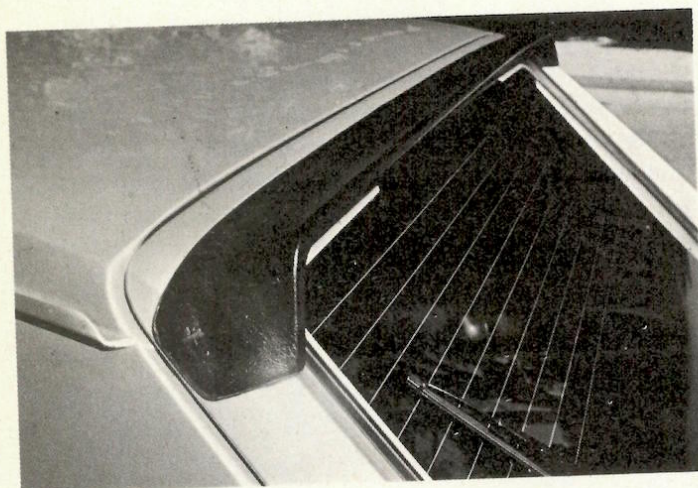
Quoique depuis quelques années en France, cette marque n'en reste pas moins d'origine hollandaise. Son nom est synonyme de performance, et l'on peut même considérer que la plupart des marques ont remporté les grandes épreuves équipées de Koni. La compétition a une fois de plus joué un grand rôle sur l'image de marque de cette firme. L'amortisseur proposé est un hydraulique à double effet. Il est du reste possible d'en régler le tarage, en fonction des besoins. Ceci dit, cette opération ne pourra se faire à tout bout de champ, car cette opération nécessite quand même l'extraction de l'amortisseur. On pourra certes lui reprocher une certaine fermeté, qui est la rançon de l'efficacité. Cela dit, si d'aventure, il vous prend l'envie d'attaquer, alors jamais dans ce cas votre amortisseur ne sera pris en défaut.

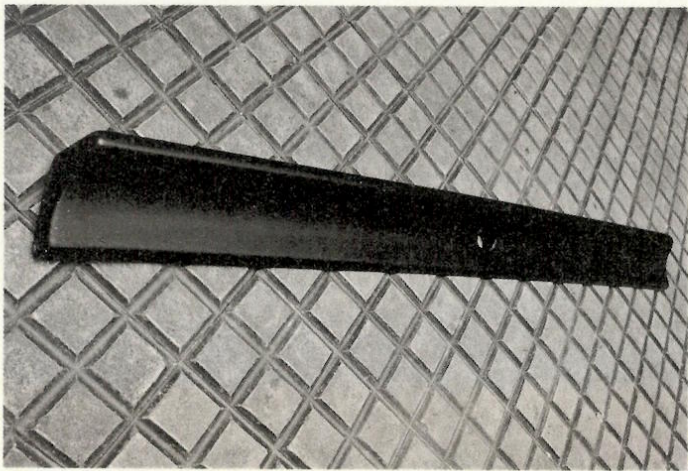
Cartouches AV seuls 960,- la paire
 Amortisseurs AR 580,- la paire

LES BECQUETS - LES SPOILERS

Outre l'aspect esthétique, ils sont censés jouer un rôle sur les portances aérodynamiques. Cette mode est issue de la compétition. Certains constructeurs ont commencé à doter les véhicules de série de becquets aérodynamiques. Très rapidement, les accessoiristes ont créé des modèles adaptables sur bon nombre de véhicules. A vrai dire, on peut considérer que ceux-ci n'ont un effet positif que dans

le cas de véhicules rapides. Néanmoins, ils ne peuvent pas nuire aux performances et offrent, sur le plan esthétique, une allure résolument sportive. Dans le cas de la Golf, certains modèles sont même proposés équipés de feux stop supplémentaires. Pour ce qui est des spoilers, le but recherché est identique au précédent.





WHEEL'S FARGO

Becquet arrière bas FOHA	390 F
Kit spoiler complet Kamei	1.420 F

ELITE DESIGN

Becquet arrière haut	480 F
Becquet arrière bas	400 F
Spoiler (avec anti-brouillard)	770 F
Spoiler (avec prise d'air)	425 F

STAND 21

Becquet arrière supérieur Kamei	490 F
Feux adaptables sur becquet supérieur	490 F
Spoiler Kamei	385 F
Spoiler Kamei (avec phares)	1.190 F

LALITE

Becquet arrière	560 F
Spoiler BBS	560 F

MK

Becquet inférieur	280 F
Spoiler	240 F

AUTO-ACCESSOIRES

Becquet arrière mousse	445 F
Spoiler Kamei nouveau modèle	385 F
Spoiler Kamei ancien modèle	550 F

LES CALANDRES

Un moyen original pour personnaliser votre Golf est d'utiliser une calandre différente de l'origine. Les accessoiristes ont parfaitement compris ce problème et proposent à leur clientèle une gamme extrêmement complète. Elles permettent, outre un nouveau design, l'adaptation de projec-

teurs d'appoint. Elles sont proposées en version deux ou quatre phares ronds ou rectangulaires. Leur adaptation ne pose pas de problème majeur. En revanche l'effet est garanti.

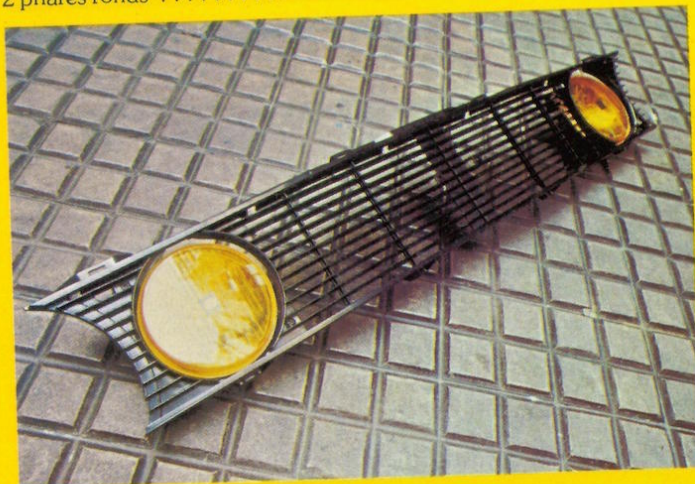
KAMEI

4 phares carrés 2.950 F



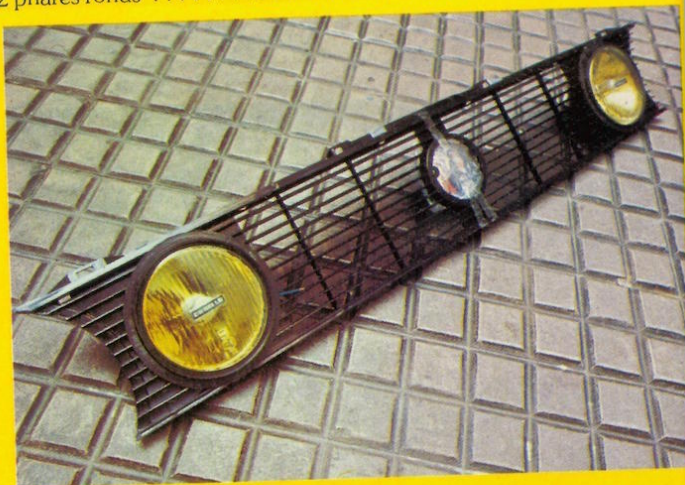
HELLA

2 phares ronds 550 F



CARELLO

2 phares ronds 510 F



CIBIE

2 phares ronds 580 F



AMD

CP 2, 4 phares ronds 1.130 F



ELITE DESIGN

4 phares carrés 1.700 F



4 phares ronds 1.800 F



BUBBLE CAR

4 phares carrés 1.700 F



4 phares ronds 1.200 F



ZENDER

4 phares carrés 1.700 F



LES ECHAPPEMENTS

Certains fabricants commercialisent des systèmes d'échappement, offrant des performances accrues. Tous ces dispositifs ne sont pas obligatoirement homologués pour une utilisation urbaine.

Ainsi, Devil propose un dispositif très complet, nécessitant l'échange du collecteur au silencieux. Le gain annoncé est particulièrement intéressant. Cette augmentation de puissance s'explique par le fait que le collecteur partant de la culasse dispose d'un dessin particulièrement favorable à l'écoulement des gaz.

Des fabrications allemandes, telles Power, Sound ainsi que Leistriz proposent également, dans ce domaine, des ensembles très élaborés.

Rappelons aussi qu'Iresa, déjà connu pour ses turbos, commercialise un kit échappement très performant.

KIT ECHAPPEMENT STAND 21

Collecteur GTI 990 F
 Silencieux intermédiaire GTI 620 F
 Silencieux arrière GTI 642 F
 Le kit comprend également l'ensemble de tuyaux intermédiaires, ainsi que les colliers de serrage. Le gain apporté par cet ensemble est d'environ 8 à 10 CV.

DEVIL

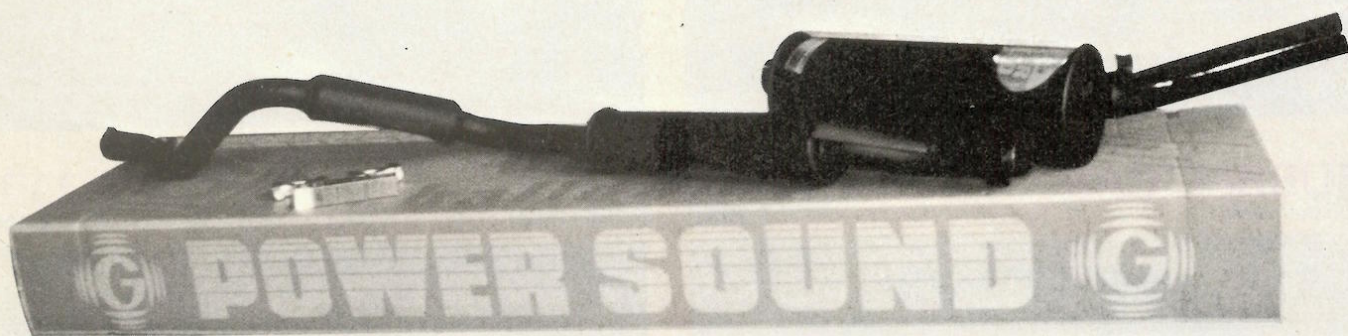
Silencieux arrière 654 F

POWER SOUND GILET

Echappement 1.200 F

IRESA

Collecteur spécial, gain 7 à 8 CV livré avec rotule spéciale permettant d'encaisser les mouvements du moteur, éliminant de ce fait les risques de rupture d'échappement. 1.000 F

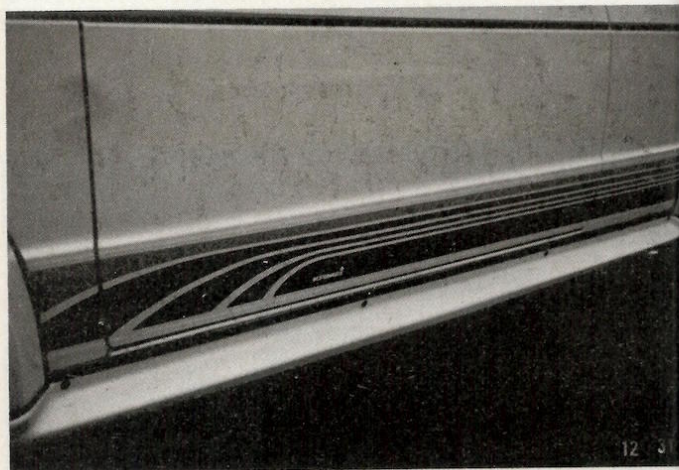
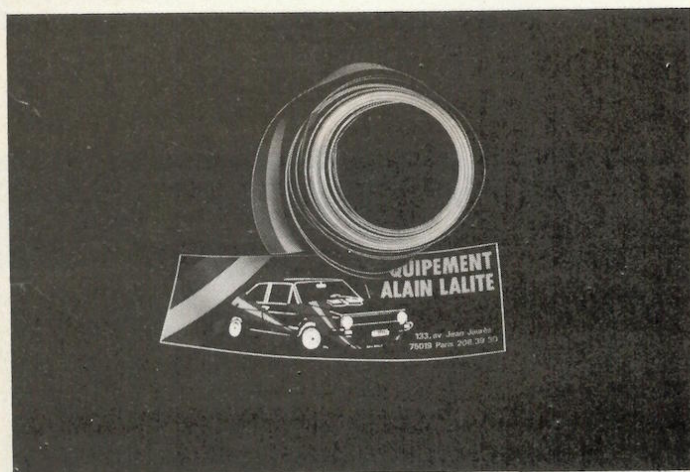


DECORS DE BAS DE CAISSE

Il fut un temps pas tellement éloigné, ou un décor, même simple à réaliser sur une voiture, représentait une véritable expédition. On peut maintenant réaliser soi-même ce type de décoration et ce, sans aucun effort. En effet, une fois de plus, la Golf a donné naissance à une nouvelle génération de bandes décoratives autocollantes. Leurs dessins asymétriques dans des tons dégradés, sont du meilleur

goût. De plus on ne peut commettre aucune erreur lors de la pose. Plusieurs tons différents sont disponibles, permettant de trouver un accord parfait avec les teintes du véhicule.

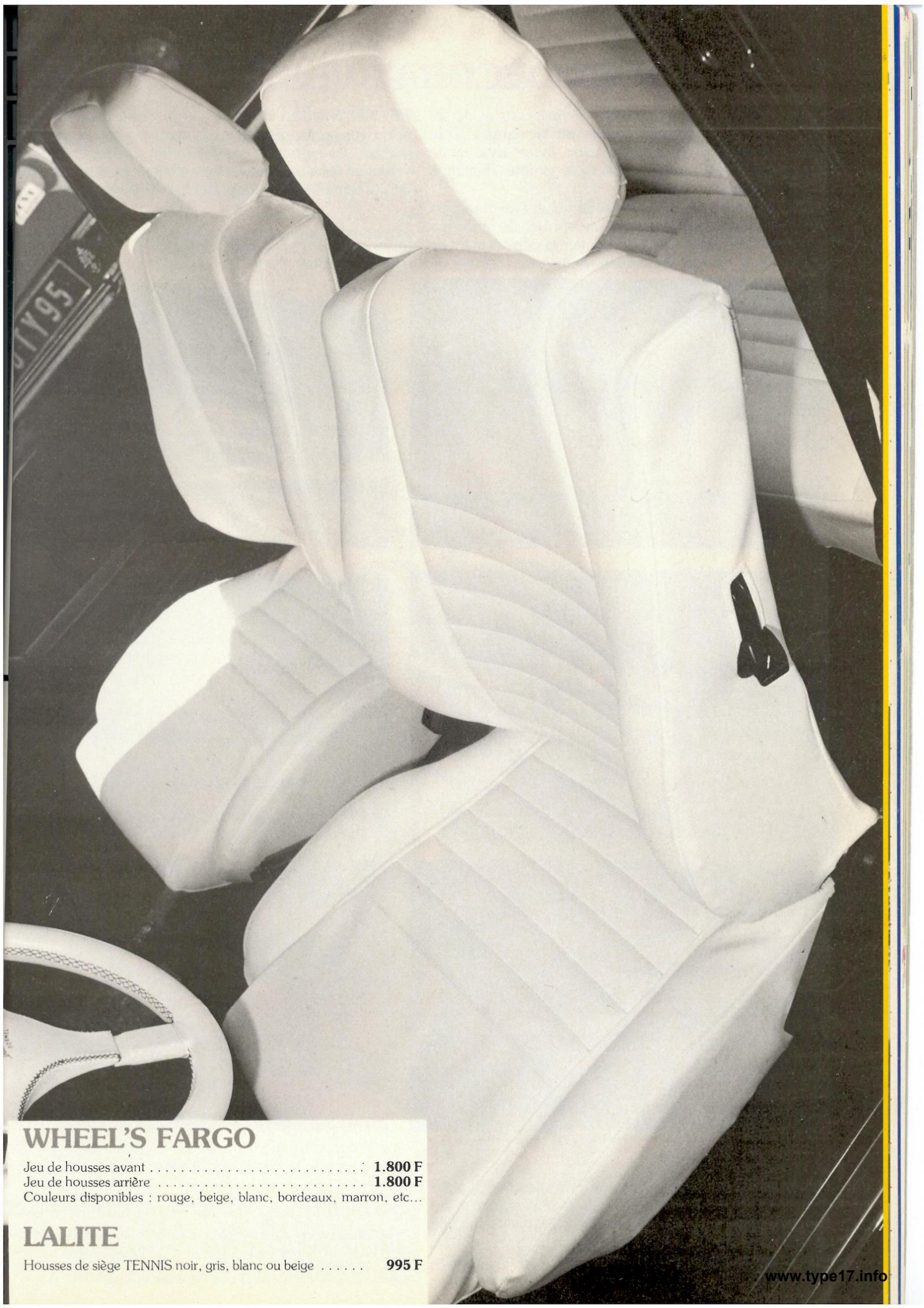
Décoration adhésive de bas de caisse 345 F
 (existe en rouge, vert, bleu, gris, marron)



HOUSSE DE SIEGES

Il n'est pas toujours matériellement possible de s'offrir des sièges baquets. Ce n'est pas pour cela que l'on apprécie les garnitures de siège d'origine. Alors, comme les fabri-

cants d'accessoires pensent à tout, il est maintenant possible de se procurer des housses de sièges qui offrent l'avantage d'avoir rigoureusement l'aspect d'une nouvelle sellerie. La seule chance est que cela coûte beaucoup moins cher, et que le montage peut être réalisé par tout un chacun.



WHEEL'S FARGO

Jeu de housses avant **1.800 F**
Jeu de housses arrière **1.800 F**
Couleurs disponibles : rouge, beige, blanc, bordeaux, marron, etc...

LALITE

Housses de siège TENNIS noir, gris, blanc ou beige **995 F**

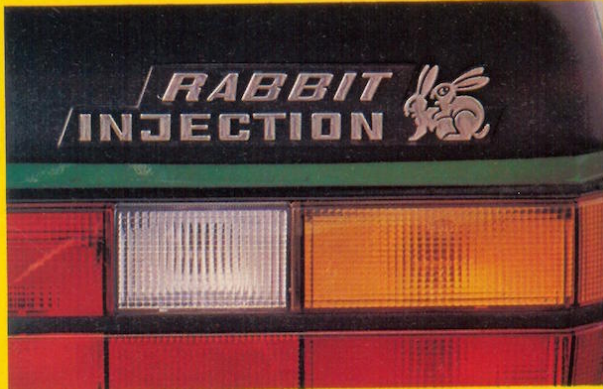
LES PLAQUES DECORATIVES ARRIERE

Porsche, il y a quelques années, équipait certains de ses modèles de plaques arrière reprenant la marque. Tout laisse supposer qu'il a, sans le vouloir, lancé cette mode d'abord sur les GTI, puis au reste de la gamme, et enfin, à d'autres marques.

Ces plaques ne jouent bien entendu qu'un rôle purement esthétique. Elles se montent en lieu et place de la plaque d'origine. Cela oblige bien évidemment le déplacement de celle-ci. Lors de l'achat, il suffira de préciser l'année du

véhicule (antérieur ou postérieur à 1980). Vous pourrez, selon vos goûts, opter pour la marque Golf, le sigle GTI ou bien, si vous voulez tromper l'ennemi le Turbo fera parfaitement l'affaire. Il existe également maintenant un Rabbit qui reprend donc l'appellation américaine de la Golf.

Plaque arrière réflectorisée avec kit éclairage de plaque d'immatriculation, inscription GOLF, RABBIT, TURBO, GTI, RABBIT INJECTION de 280 F à 410 F



LES SIEGES BAQUETS

En matière de siège, ce qui semble parfaitement adapté à la conduite normale, ne l'est plus du tout en conduite sportive. En effet l'absence d'une bonne tenue latérale, le corps est en perpétuel combat avec la force centrifuge.

C'est pour cette raison très simple, que le siège baquet a été mis au point. Il est en effet conçu à la base pour main-

tenir le corps latéralement. Il est donc possible d'attaquer en toute quiétude, sans pour cela être chahuté de droite et de gauche.

SIEGES CORBEAU

Des générations de pilotes britanniques se sont reposés dans ces sièges que l'on trouve souvent en série dans les voitures de sport d'Outre-Manche. Economiques à l'achat, ces sièges sont disponibles notamment en France chez JBW, Frami et Wheel's Fargo.

Siège GTA	650 F
Siège GTB	1.300 F

SIEGES MOD'PLASTIA

Cette société française débuta dans les années 60 en fabriquant des sièges orthopédiques. Monsieur Jean, dynamique responsable de cette société, profita alors de l'expérience acquise dans ce domaine, pour dessiner et réaliser des sièges automobiles reprenant les bases fondamentales de ses modèles orthopédiques. Il est en effet démontré que la forme d'un siège joue un rôle essentiel dans le confort d'une auto. Il réalisa alors une gamme de baquets, dont les formes épousaient parfaitement le corps, et qui, malgré une certaine raideur, n'étaient pas moins confortables. De plus, les reins étaient parfaitement tenus, grâce à une mousse judicieusement disposée. Enfin, l'ensemble, monté sur silent bloc, avait pour effet d'absorber en partie les vibrations de la caisse, particulièrement nocives pour l'organisme. Dernier détail ; l'appellation 3 D correspondait aux 3 dimensions proposées, en fonction de la corpulence de chaque acquéreur. Puis, comme cela fonctionnait très bien, et que l'on était pas à court d'idées, on ouvrit des nouveaux départements dans le domaine de l'aviation, du nautisme et même de l'habitation, en proposant des baquets avec stéréo incorporée (!) Et ce, il y a plus de dix ans...

Siège baquet Super léger	450 F
Siège Intégral grand confort	590 F
Siège Intégral passage harnais	995 F
Siège SAS 77	675 F
Siège ISA 81	1.050 F
Siège ISA 81 passage harnais	1.140 F
Siège Rocking 81 dossier réglable	1.400 F
Glissières (sauf ISA et Rocking)	140 F

SIEGES RECARO

Recaro, c'est, depuis quelques années, la référence en compétition et en sièges de Tourisme "haut de gamme". Des modèles très sophistiqués présentent des caractéristiques techniques pour le moins extraordinaires. En effet, le modèle le plus perfectionné offre, outre les classiques réglages montée-descente, un dispositif de réglage lombaire par air comprimé qui permet d'adapter le siège à votre morphologie.



Suprême raffinement supplémentaire : le chauffage interne du siège. Imaginez le plaisir de vous asseoir au chaud par -10°... !

Siège Idéal N	2.780 F
Siège Idéal LS	2.890 F
Siège Idéal C	6.125 F
Siège Orthopédique	7.400 F
Nécessaire de montage pour siège Recaro	210 à 750 F
Siège Rallye 80 sans gonflage	2.840 F
Siège Rallye 80 avec gonflage	3.220 F
Siège Compétition	5.360 F

SIEGES BAQUETS RIB AUTO

Cette société débuta dès 1968 par la fabrication de volants cuir et de boules de levier de vitesse. Cette gamme se vit très rapidement étoffée par des bottines destinées à la conduite sportive. Cette dernière activité prit rapidement de l'essor, et permit la mise en chantier d'une nouvelle usine destinée à la fabrication de vêtements de moto, et vit par la même occasion la naissance des premiers sièges baquets. En 1979, la moto représentait 70 % du chiffre d'affaires, alors qu'actuellement 90 % sont réalisés par les baquets. Notons au passage, que les baquets RIB, équipent en première monte les Visa Chrono Citroën.

Tarif baquets RIB AUTO

Siège turbo	1.500 F TTC
Siège turbo passage harnais	1.600 F TTC
Touring grand confort	1.300 F TTC
Touring grand confort (version sleeping dossier articulé)	1.400 F TTC

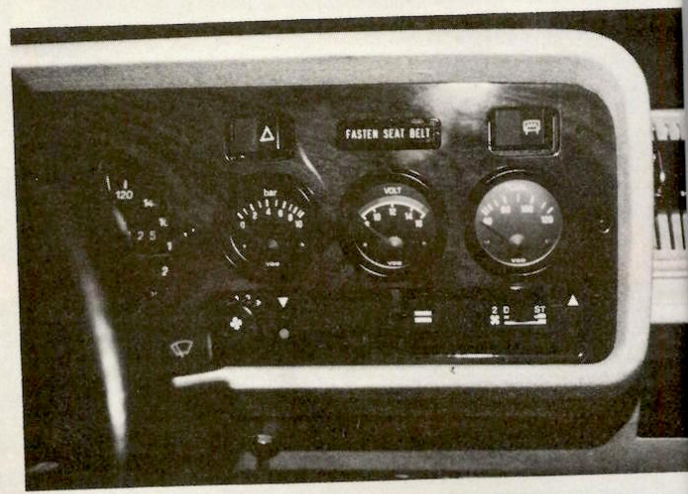
Les sièges existent en noir ou dans les coloris suivants : rouge, vert, bleu, jaune, havane, gris et blanc.
Chaque modèle peut être livré finition cuir pour 3.000 F TTC.
Des châssis d'adaptation peuvent être également livrés et varient de 200 à 400 F selon les véhicules.



LES TABLEAUX DE BORD BOIS

Il est probablement, parmi les possesseurs de GTI, des nostalgiques de la ronce de noyer, qui, durant des années, orna les tableaux de bord des belles Anglaises : Jaguar et autres. Alors certains accessoiristes mirent cet équipement en fabrication. Rendons à César ce qui lui appartient, et signalons au passage que Wheel's Fargo fut précurseur dans ce domaine. La réalisation est de bon goût et surtout d'excellente qualité. On pouvait reprocher aux premières versions leurs vis de fixation apparentes.

C'est maintenant supprimé, au profit d'un nouveau système d'agrafage. Précisons également, qu'il est maintenant possible d'agrémenter le tableau à l'aide des garnitures de portes arrière. Le montage est assez aisé et ne nécessite aucune modification de la structure du tableau d'origine.



WHEEL'S FARGO

Tableau de bord bois moulé 650 F
Côté de porte en bois massif (fabrication exclusive) 620 F

AUTO ACCESSOIRES

Tableau de bord en bois 300 F

LALITE

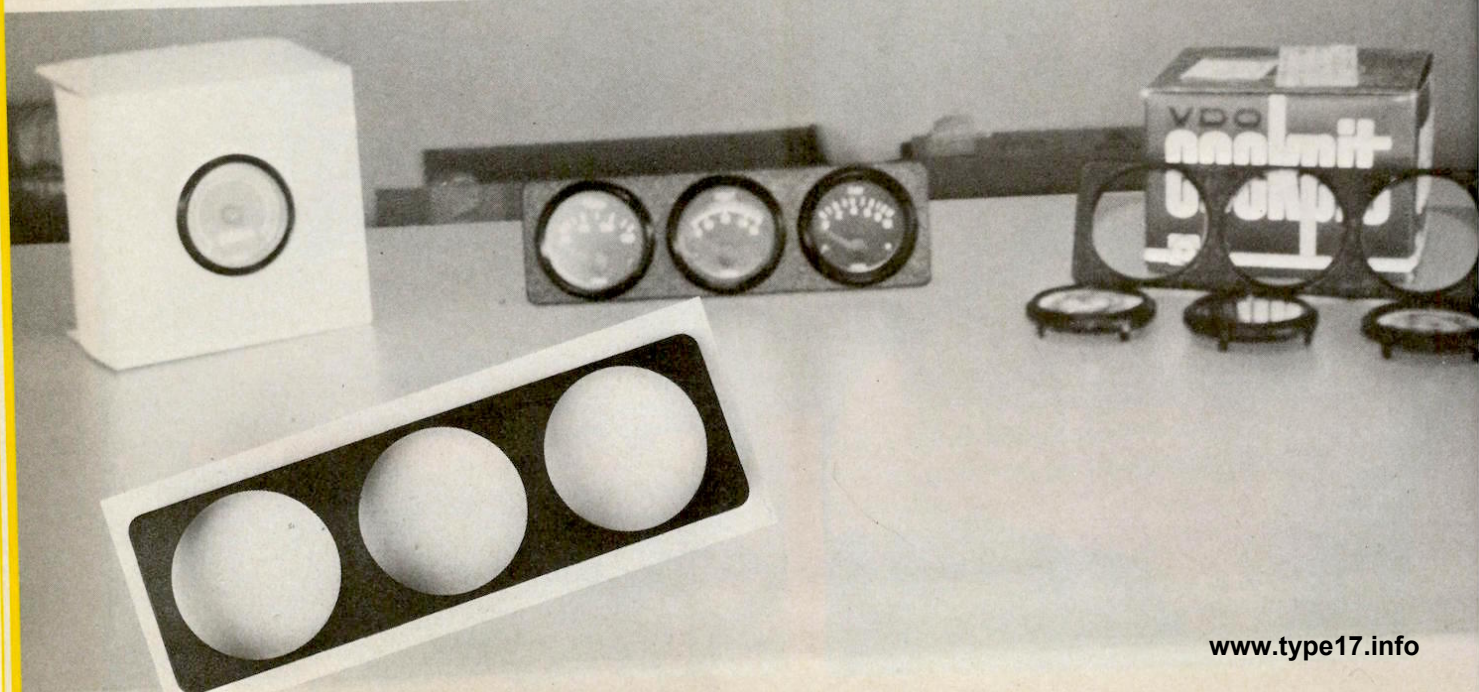
Tableau de bord bois 650 F

SUPPORT MANOS

Admettons aisément que, sur la GTI, les manomètres ne se trouvent pas à un emplacement idéal. Alors les accessoiristes, toujours débordant d'ingéniosité, ont imaginé cette petite plaquette percée de trois trous qui permet de placer les manos sur l'emplacement de l'autoradio. Ils redeviennent de ce fait, parfaitement à

portée des yeux. Le trou supplémentaire permet, en outre, l'adaptation d'une température d'huile par exemple. Cet accessoire a, en outre, le mérite de ne pas coûter cher.

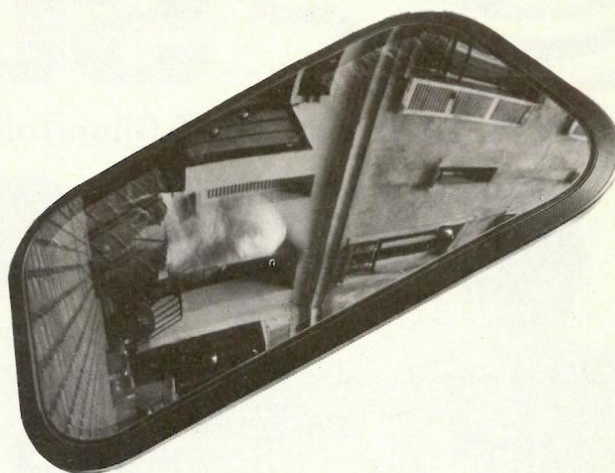
Support 3 manos de 30 F à 80 F



LES TOITS OUVRANTS

Lorsque, pour différentes raisons, on ne peut (ou ne veut) s'offrir un cabriolet, il reste une solution bien agréable pour s'aérer : le toit ouvrant. Différentes versions sont proposées sur le marché allant d'un toit ouvrant rigide qui s'ouvre en s'escamotant dans le pavillon (très sûr et éventuellement électrique), au toit ouvrant en toile, plus vulnérable mais plus large que le précédent. Depuis quelques années, une nouvelle génération est née, celle des sun-roofs. Ils sont un excellent compromis entre les modèles conventionnels et ont l'immense avantage d'éclairer en permanence l'auto, donnant occasion aux romantiques nocturnes d'aller rouler sous les étoiles. Moins chers que leurs homologues escamotables ou coulissants, ces sun-roofs peuvent s'entrouvrir de quelques centimètres, s'enlever (en un seul ou deux morceaux) et il ne faut pas nier qu'ils mettent en évidence la ligne de la voiture.

Sun-roofs de **800,-** à **1.650,-**



TOITS OUVRANTS EN "DUR"

Série HOLLANDIA :

- Classique manuel **5.880,-**
- Classique électrique **7.780,-**
- Classique électrique transparent **8.180,-**

STREAM LINE intégré dans le toit et recouvert de vinyl :

- Version pavillon tissu **3.950,-**
- Version pavillon moulé **4.340,-**

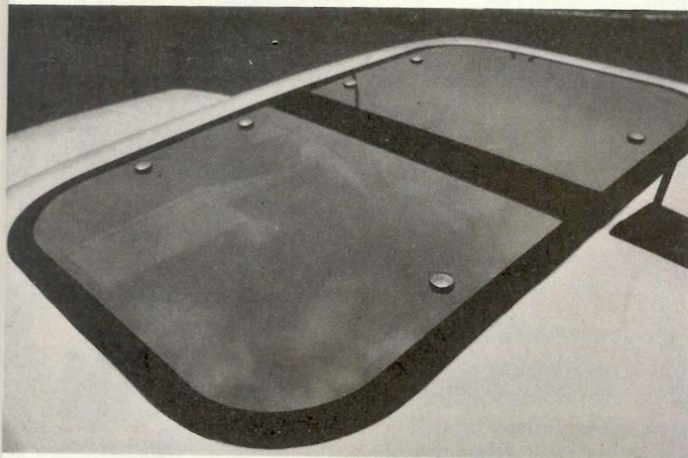
SKY LINE métallique recouvert de vinyl :

- Version pavillon tissu **3.370,-**
- Version pavillon moulé **3.680,-**

SLODEAWAY souple

TOUS LES TRAVAUX SONT GARANTIS 1 AN
 Délai de montage 1 à 6 jours

Importateur Paul Née :
 70, rue Anatole-France - 92300 LEVALLOIS-PERRET
 Tél. 757.45.30

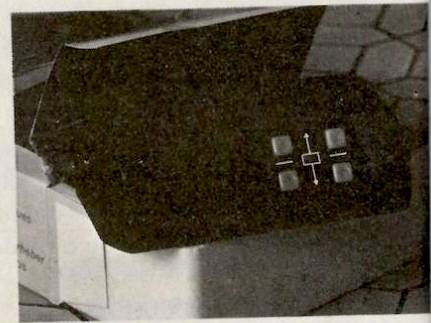
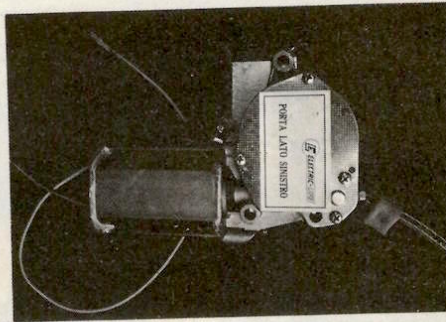


LES VITRES ELECTRIQUES

Cet accessoire paraît, de nos jours, tellement évident que l'on pourrait l'imaginer en série sur toutes les voitures sortant de chaîne. Ceci dit, ce n'est malheureusement pas le cas. Il faut donc avoir recours à des équipements adaptables. Ce n'est pas toujours simple car cet accessoire, pour être agréable à utiliser, doit être d'un rendement sans faille. Peu de fabricants se sont penchés

sur ce problème. Ceux que nous avons retenus semblent parfaitement remplir leur rôle. A noter que le montage, qui nécessite la mise à nu des portières, devra, de préférence, être confié à un spécialiste.

Kit vitres électriques de **800 F à 1.350**



LES VOLANTS

Le choix d'un volant est avant tout guidé par le côté esthétique. En revanche, le côté pratique pourra également intervenir dans ce choix. De plus, il est incontestable que le cuir sera toujours plus agréable au toucher que du skaï. Le choix est également important dans ce domaine. Il est important de noter qu'en cas de changement de diamètre, des efforts secondaires pourront intervenir. En effet, sur une voiture, le diamètre du volant d'origine n'est pas un fait du hasard. Il a été soigneusement calculé en fonction d'éléments bien précis, tels que démultiplication du boîtier de direction par exemple.

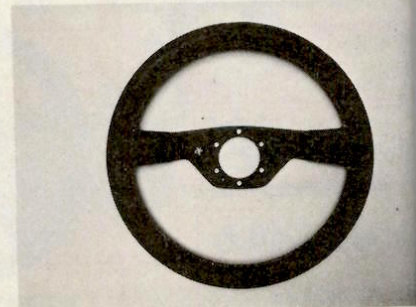
Le fait de modifier ce diamètre interviendra donc obligatoirement sur la conduite de cette voiture. A savoir que

lorsqu'il sera plus grand que l'origine, il aura tendance à diminuer la précision, par le fait qu'il augmentera la démultiplication. A l'opposé, s'il est plus petit, il vous sera un peu plus difficile de le tourner lors d'un stationnement. D'autre part, dans certains cas, un volant plus petit aura tendance à masquer en partie les cadrans du tableau de bord. A noter que le volant d'origine sur une GTI fait 38 cm de diamètre. Les volants que nous avons rencontrés varient de 36 à 38 cm. Il y aura donc peu de précautions à prendre, car l'écart est assez faible. Il fut en effet une époque où les fabricants proposaient des volants de monoplace allant jusqu'à 27 cm de diamètre. A ce stade la conduite devenait un véritable exercice de style...

VOLANTS MOMO

Industriel italien, Moretti, alias Momo, s'est forgé une solide réputation en équipant quelques Formule 1 en Grand Prix. Qui peut le plus peut le moins ! Ceci dit, Momo n'a pas attendu après cette promotion, car il fut l'un des premiers à s'intéresser au marché du volant en France. La gamme est très complète et le produit de bonne qualité.

- Volant momo sigma bois 77
- Volant momo sigma cuir 55
- Volant momo jps 55



VOLANTS MOTO LITA

Cette marque britannique, et non italienne comme pourrait le laisser supposer la consonnance de son nom, est actuellement une des plus anciennes sur le marché. Elle fit en effet son apparition dans les années 60, équipant à cette époque une bonne partie du marché des Mini. Sa qualité était indéniable. Cet élément contribua pour une grande part à son succès. Le modèle bois dont la partie métallique était constituée d'une seule pièce, offrait un avantage substantiel sur le plan de la sécurité. Le tout était recouvert de fines lames de bois collées, puis rivetées. C'est probablement sur le plan technique, le plus

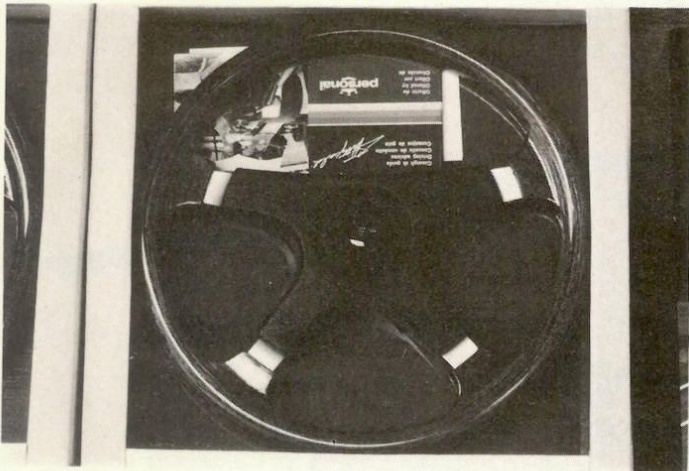
élaboré. Ensuite dans les années 70, Dick Osteen reprit à son compte en accord avec la Grande-Bretagne, la fabrication sous licence. L'usine se trouve depuis à Marcheprime dans la région de Bordeaux. Moto Lita France fabrique donc depuis plus de 10 ans la gamme complète. A Marcheprime, le sérieux est de rigueur, et le travail est resté parfaitement artisanal. Il est même assez fabuleux de voir, dans cette ère de mécanisation, les volants cuir cousus à la main !

Volant O 33, noir ou poli, cuir www.type17.info .. 24

VOLANTS PERSONAL

Ce fabricant italien n'avait pas spécialement besoin d'un prête-nom comme l'ancien champion du monde E. Fittipaldi pour faire sa publicité. En effet, en place depuis les années 60, il propose un produit parfaitement concurrentiel. La qualité n'a cessé d'évoluer, plaçant aujourd'hui cette marque parmi les meilleures.

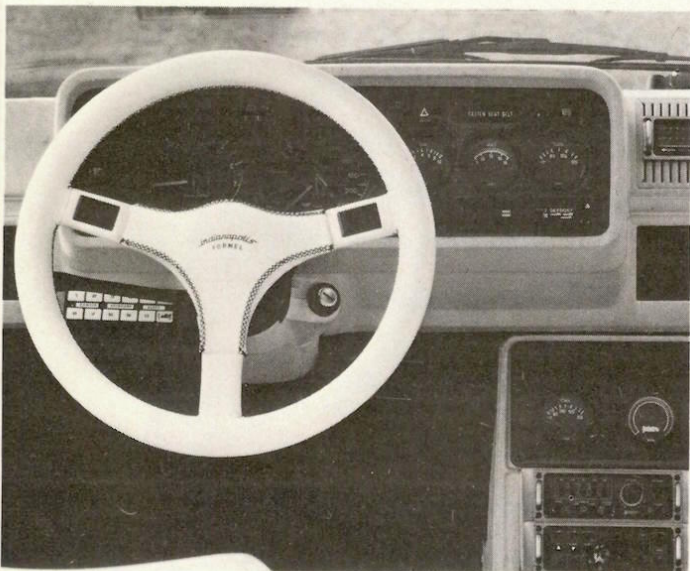
Volant bois 4 branches	755 F
Volant cuir 3 branches	830 F
Volant cuir 4 branches	585 F
Volant Fittipaldi	820 F



VOLANTS ZENDER

Chacun, en France commence à connaître ce magicien allemand qu'est Zender et vous le retrouverez dans les pages consacrées aux plus belles Golf. Soucieux de chaque détail, Zender a, lui aussi, imaginé un nouveau volant adapté au tableau de bord de la Golf.

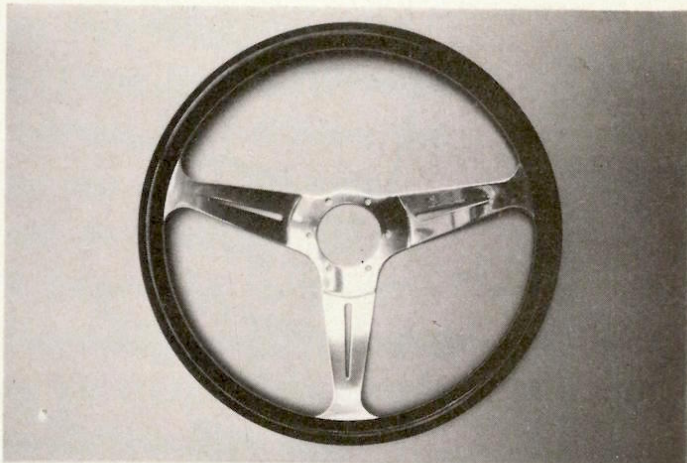
Indianapolis (noir, blanc, rouge)	890 F
---	--------------



VOLANTS NARDI

Cette ancienne marque italienne, équipe depuis toujours les Ferrari. Ce type de volant était très prisé dans les années 50. Néanmoins, cette allure "Rétro" n'a toujours fait l'unanimité, et cette marque n'a jamais su s'implanter sur le marché dit de grande diffusion. De plus, la qualité de sa fabrication l'a toujours laissé difficilement accessible. Il semble qu'actuellement la politique commerciale de cette firme ait quelque peu changée. Le produit s'est démocratisé, sans perdre pour autant sa qualité, et l'on peut dire que la mode plaide actuellement en sa faveur. La roue tourne...

Volant nardi (cuir ou bois)	de 500 à 1.500 F
---------------------------------------	-------------------------



VOLANTS FORMULING

Il y a déjà une vingtaine d'années que ce constructeur italien s'installe en France en y fondant sa propre filiale, Formuling France. La gamme est assez modeste mais la finition très belle. Les coutures du cuir sont encore de nos jours réalisées à la main. Il est, par ailleurs, très agréable

au toucher, ce qui n'est pas toujours le cas dans la concurrence.

Volant cuir	220 F
Volant 4 branches	240 F

VOLANTS SYGMA

Cuir	670 F
Bois	690 F

LES JANTES

La jante joue un rôle prépondérant sur l'esthétique générale d'une voiture. De plus, elle a un rôle non négligeable sur son comportement, mais attention

L'augmentation de la largeur à 6 pouces par exemple nécessitera une petite intervention sur le renfort d'aile intérieur, minime, mais en son absence, vos pneumatiques viendront toucher lorsque vous serez en appui ou tout simple ment avec 4 personnes à bord. Les nouvelles fabrications de pneumatiques permettent actuellement le montage de 13, 14 ou 15 pouces de diamètre. A noter que la GTI est équipée d'origine de jantes de $5 \frac{1}{2} \times 13$ ($5 \frac{1}{2}$ étant la largeur en pouces et 13 le diamètre également en pouces). Le critère principal de choix sera, dans la majorité des cas l'esthétique. Pas de problème alors, il n'y a vraiment que l'embarras du choix ! Néanmoins, les propriétaires de GTI désireux de participer à des compétitions, trouveront également jante à leur Golf.

JANTES ATS

Cette firme allemande fait partie des pionniers. Elle fut distribuée en France dans les années 70 et proposait déjà, à cette époque, une gamme très étoffée. La compétition contribua au succès de cette firme, qui utilisa rapidement ce tremplin pour renforcer son image de marque. Dès le départ, de très jolis modèles monobloc allant jusqu'à 8 pouces par 13 équipaient certaines BMW groupe 2.

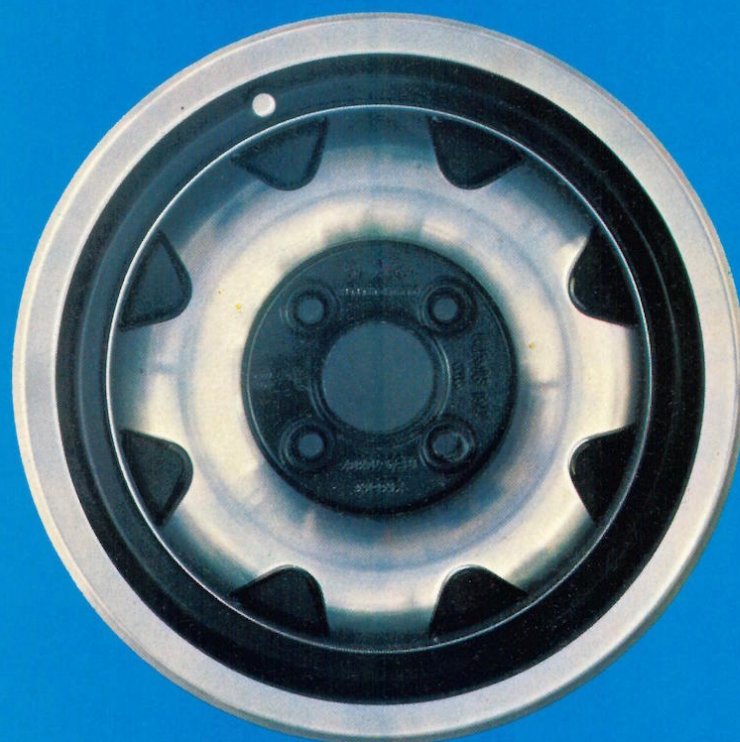
Curieusement, toute la gamme était proposée dans une finition gris métal, alors que la compétition reste toujours un bon support pour cette firme qui est (à notre

connaissance) la seule dans ce domaine à disposer d'une écurie de Formule 1. Un fait également qui, à lui seul, pourrait démontrer le sérieux du produit : cette marque équipe depuis plusieurs années les Porsche 911 en première monte ! C'est, à n'en point douter, une excellente carte de visite.

ATS 6 x 14 noire et polie	798 F
ATS 6 x 14 blanche et polie	798 F
ATS 6 x 13 noire et polie	703 F
ATS 6 x 13 blanche et polie	703 F
ATS 5 1/2 x 15	819 F



A



B

JANTES BBS

Ce fabricant Allemand a créé son image de marque il y a une dizaine d'années à travers un modèle qui, outre un prix assez élevé par rapport à la concurrence, avait pour le moins beaucoup d'allure : la Nida (diminutif de nid d'abeilles). Cette jante équipait en particulier les hauts de gamme. Son dessin était très particulier et sa fabrication très hardie, car le voile était constitué, (comme son nom l'indiquait), d'un véritable nid d'abeilles. Lorsque l'on connaît les contraintes subies par cet élément vital, on comprend aisément le sérieux d'un tel

produit. Cette firme dispose toujours actuellement d'une très belle gamme de jantes alu, mais elle propose également une gamme d'éléments polyester bien connue des propriétaires de Golf.

BBS 6 x 13 or et argent	598 F A
BBS 6 x 14 or et argent	739 F
BBS 6 x 13 or	598 F
BBS 6 x 14 argent	698 F
BBS 6 x 13 argent	556 F B
BBS 6 x 14 or	739 F



A



B

JANTES BWA

Encore une marque italienne que l'on découvre dans les années 70 avec une gamme assez complète. La qualité était honnête mais, dans un marché ingrat, on peut attribuer une certaine mévente au fait que la concurrence était déjà féroce dans une activité à peine nais-

sante. Le modèle actuel, Sportray, n'est pas sans rappeler quelques produits concurrents.

BWA modèle sportray W 5 1/2 x 13 et 6 x 13
gris ou bicolore **460 à 540 F**



JANTES CARMONA

Distribuée par Racing Car Equipment, cette jante italienne démontable a beaucoup d'allure. Elle existe en 6 x 14 pour pneus série 60 et en 6 x 365 pour Michelin TRX. Sa finition est impeccable. Quoique méconnue,

elle devrait prendre une place intéressante sur le marché.

Modèle sébring 6 x 14 et 6 x 365 pour Michelin TRX
roue démontable en 2 parties bicolore gris centre or . . . **630 à 670 F**

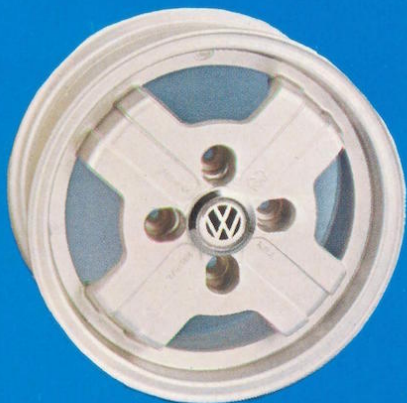


CENTRA

Comment ne pas avouer que nous avons « craqué », devant ces splendides jantes Centra qui ont l'immense mérite d'être totalement originales. Il n'en existe (pas encore !) de copies et on ne pourra pas vous les voler car, comme sur de nombreuses roues aujourd'hui, elles

sont équipées d'un antiviol. Autre avantage : plusieurs couleurs disponibles.

CENTRA 5 1/2 x 15.....	850 F A
CENTRA 6 x 13 rouge	830 F
CENTRA 6 x 13 polie	830 F B



A



B

JANTES DELTA MICS

Ce fabricant français est probablement un des plus anciens en place dans ce domaine. Il s'illustra en effet dès les années 60 en équipant bon nombre de Renault Alpine et autres Gordini. A cette époque, son cheval de bataille était la jante bi-métal qui offrait l'avantage d'être d'un prix très abordable, tout en étant d'un aspect très proche de celui d'une jante monobloc. Certaines voitures de compétition officielles furent même équipées de ce type de jante, ce qui laisse supposer que la fabrication était sérieuse. Delta est resté dans le coup et propose actuellement une gamme très complète et particulièrement attrayante.



JANTES ELIA

Créée par Camille Gotti, cette marque française n'a pas mis longtemps à faire son trou sur le marché. Dans un secteur où il est devenu difficile d'innover, Camille Gotti

et sa société SDMA ont su apporter une note de gaieté et une allure qui plaira immédiatement aux puristes.



Réf. 724

Réf. 334



JBW

Jantes blanches 5 1/2 x 13 (8 branches blanches)	300 FA
Jantes chromés 5 1/2 x 13 (8 branches blanches)	450 FB
Jantes faux rayons 5 1/2 x 13	630 FC



A



B



C

JANTES MICHELIN

Créateur (encore une fois) d'un nouveau type de pneu, le TRX, qui ne s'adapte malheureusement pas sur une jante traditionnelle, Michelin était obligé, lui aussi, de construire des jantes conformes à l'image sportive acquise par la marque. Disponible (en kit uniquement), avec le pneu.

LEMERTZ TRX Michelin 135 x 365
avec pneu 190/55 x 365

970 F



JANTES MOMO

Momo, c'est bien évidemment le pilote-industriel italien Moretti qui, non content de fabriquer ses célèbres volants, commercialise une jante baptisée « Mizar », disponible en 6 x 14 exclusivement.

Momo modèle Mizar 6 x 14

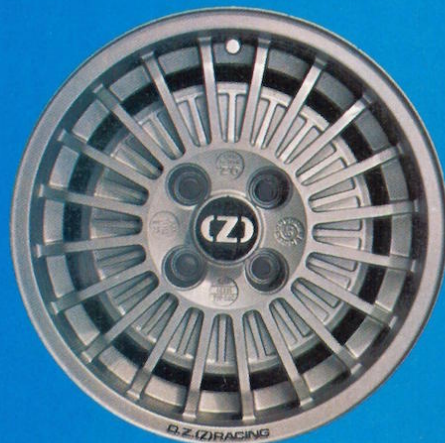
gris, gris/anthracite, gris et or

630 F



JANTES OZ

Créée en Italie en 1971 par des passionnés de sport mécanique, cette société occupe actuellement une place intéressante sur le marché italien, pour le moins encombré dans ce domaine. OZ fabrique non seulement des jantes pour automobile, mais également des jantes pour moto, également en alliage léger. Actuellement, plus de 120.000 jantes alu sont fabriquées annuellement par cette société : une grande partie de cette production est acheminée vers le Japon, les Etats-Unis, en Afrique du Sud, etc... Malgré une gamme très étoffée, un seul modèle est proposé pour GTI, alors qu'une gamme particulièrement attractive existe pour le reste de la gamme européenne



JANTES PIRELLI

Précurseur dans le monde du pneu taille basse, il était tentant pour Pirelli de commercialiser un kit complet, différents modèles de jantes fort esthétiques recevant

avec bonheur les déjà célèbres Pirelli P 6 et P 7.

PIRELLI 5 1/2 x 14 avec pneu 195/60 x 14 1.150 F /
PIRELLI 6 x 14 turbo avec pneu 185/60 x 14 1.050 F /



A



B

JANTES PLS

Ce fabricant français a créé son image de marque en équipant des voitures de compétition. La gamme n'est composée que de jantes démontables, offrant toutes possibilités de déport. Elles sont en outre très légères :

un bon point pour les amateurs de performances.

PLS 6 1/2 x 14 en 3 parties 835 F /
PLS 6 1/2 x 13 716 F /



A



B

JANTES RG

Cette jante italienne distribuée par Racing Car Equipment n'est pas sans rappeler les premières jantes ATS. Elle n'est proposée qu'en 6 x 14.

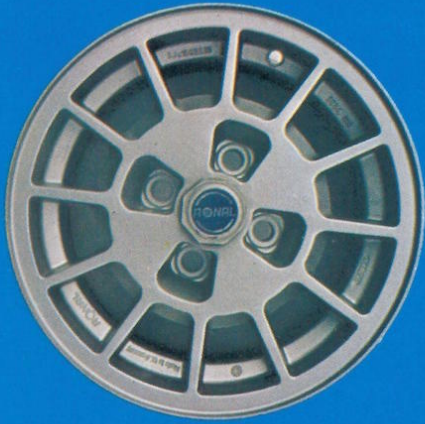
RG modèle Alan 6 x 13 580 à 630 F /
RG modèle Didier 6 x 14 polie bordure noire 580 à 630 F /



JANTES RONAL

connu et apprécié pour la qualité de ses produits (il a été choisi en première monte sur les Quattro et en option sur les Alfa GTV), ce constructeur allemand propose une jante style Quattro en 6 x 14 pour la Golf. Elle est disponible chez Michel Cresson, l'importateur exclu-

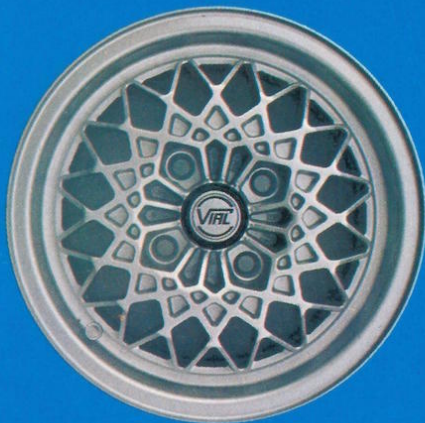
RONAL 6 x 13 grise	470 F
RONAL 6 x 13	510 F A
RONAL 6 x 14 blanche ou grise	620 F B
RONAL 6 x 15 blanche ou grise	650 F
Disponible également chez Cresson	
Jantes RONAL 6 x 14	490 F
Jantes RONAL 6 x 15	550 F
Jantes VIAL 5,5 x 15	550 F C



A



B



C



C

JANTES GOTTI

Gotti, fabricant français, fut un des premiers sur les marchés dès qu'apparut la tendance à la jante aluminium. Il se fit connaître par la compétition, équipant bon nombre de Tourisme Spéciales dans les années 70. En effet, sa gamme de jantes démontables (offrant la possibilité de disposer de plusieurs combinaisons en largeur et de porter simplement en changeant les flasques) était très

apprécié par les pilotes. Outre les dessins toujours à l'avant-garde, Gotti a conservé une bonne image de marque par le sérieux et la qualité de ses fabrications. Il reste, au milieu d'un marché très fourni, un des leaders de cette spécialité.

GOTTI 6 x 14 démontable 140 US	735 F A
--------------------------------------	---------

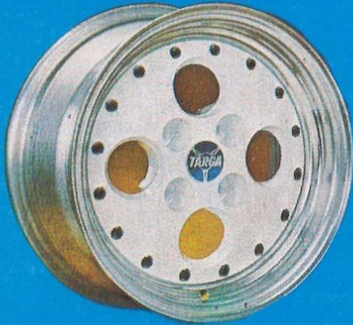


A

JANTES TARGA

Bénéficiant d'un joli nom de guerre, cette marque française fit de la jante large en tôle son cheval de bataille. Puis, rapidement le bi-métal reprit le dessus et remporta un beau succès, grâce à un prix modeste et une appa-

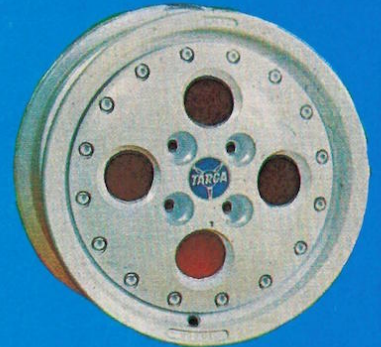
rence très proche de la célèbre monobloc alu. Il est à noter que cette dernière existe toujours au catalogue prouvant ainsi son avance technique.



DUAL TURBO 6X13 620 TTC



DUAL TURBO 6X14 710 TTC



DUAL TURBO 6X15 760 TTC



DUAL TURBO 365X150 spécial TRX 720 TTC



TURBO 6X13 démontable 3 parties 790 TTC

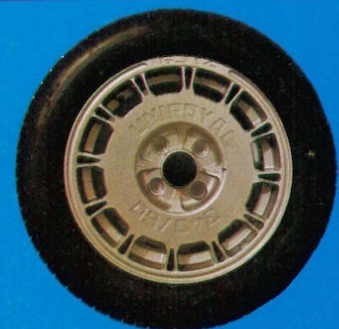
JANTES STILAUTO

Ce fabricant italien de jantes, s'implanta en France dès 1970. Il fut distribué à cette époque par une société située dans la région parisienne. Son succès fut pratiquement immédiat, car il réussit presque immédiatement à faire homologuer son cheval de bataille, une très belle jante 5 branches étoile par l'importateur Alfa

Roméo. Ce modèle de jante était vraiment parfaitement adapté à cette gamme, d'autant que la fabrication était irréprochable. La qualité est depuis restée égale à elle-même, ce qui a permis à ce constructeur de conserver une place de choix, malgré une concurrence particulièrement virulente.

JANTES UNIROYAL

Encore une marque de pneumatiques qui se lance dans la commercialisation d'un kit jante-pneu, notamment pour ces chères Golf. Réputé, à juste titre pour la qualité de ses pneus, notamment sur route mouillée, Uniroyal commercialise une belle série de profils 60 sur une splendide roue, imaginée par SDMA à Mandelieu.
UNIROYAL 6 x 14 avec pneu 185/60 x 14 1.100 F



JANTES WIJFFELS

... peut-être un nouveau grand de la jante... En effet, les
s R. Wijffels dont la succursale française est à Bailleul,
dans le Nord, commercialisent de très nombreuses jan-
tes et présentent deux superbes catalogues où il n'est

pas possible de ne pas trouver jante à son goût. Wijffels
réalise ses propres jantes ou importe des modèles de
toutes marques et, simplement pour les Golf, il en existe
une bonne douzaine.



A



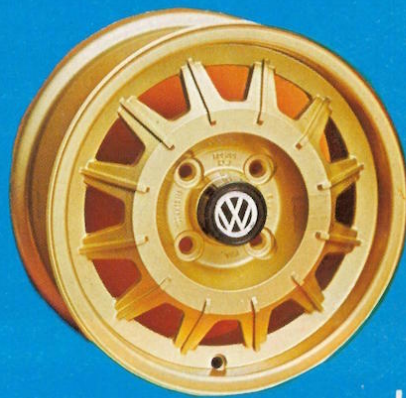
E



B



F



I



C



G



J



D

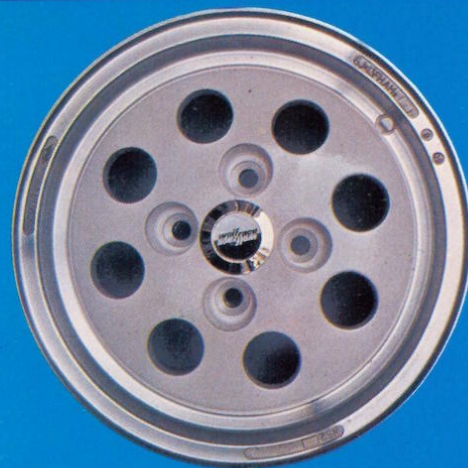


H

- A MISTRAL 5 1/2 x 13 argenté verni .480 F
- MISTRAL 5 1/2 x 13 doré verni497 F
- B MISTRAL 5 1/2 x 13 brillant noir . . .564 F
- C MISTRAL 5 1/2 x 13 doré poli564 F
- KIWI LINEA 5 1/2 x 13 argenté verni .516 F
- D KIWI LINEA 5 1/2 x 13 blanc verni . .516 F
- E KIWI LINEA 5 1/2 x 13 brillant noir .564 F
- F KIWI LINEA 5 1/2 x 13 doré poli . . .564 F
- G 2 R TURBO S 6 x 13 brillant noir . . .536 F
- H 2 R TURBO S 6 x 14 brillant noir . . .644 F
- 2 R série 3000 6 x 13 brillant noir . . .536 F
- 2 R série 3000 6 x 14 brillant noir . . .644 F
- I ROSAS 6 x 13 argenté490 F
- J ROSAS 6 x 13 doré
- J INDIANAPOLIS RAGGI 301 5 x 13

WOLFRACE

	Jante Wolfrace slot 6 x 13	714 F
A	Jante Wolfrace turbo 6 x 13	714 F
B	Jante Wolfrace sonic 6 x 13	734 F
C	SERAL 5 1/2 x 13 argent	460 F



A



C



B

RIB

1er FABRICANT FRANÇAIS DE SIÈGES BAQUETS



MONTE-CARLO

Nos sièges sont adaptables sur toutes voitures.



Turbo

Une gamme de 30 Modèles de 640 à 3 500 F (plus adaptations) pour satisfaire les plus exigeants.

Présentés au SALON DE L'AUTO Hall n° 2 STAND 101 et chez les meilleurs Accessoiristes.



TOURING GRAND CONFORT

— TRÈS NOMBREUSES POSSIBILITÉS DE COULEURS :

- VELOURS COTELÉ : Noir-Bleu-Rouge-Havane
- VELOURS UNI : Noir-Bleu-Vert-Havane-Gris
- TWEED : Gris-Bleu-Vert-Havane-Rouge
- SIMILI : Noir-Bleu-Blanc-Havane-Rouge
- CUIR : Noir-Bleu-Blanc-Havane-Rouge-Orange-Vert.

— POSSIBILITÉS DE HOUSES DE BANQUETTES & GARNITURES DE PORTES ASSORTIES.

SCOPEMA-RIB 87150 ORADOUR/VAYRES (55) 78.11.49

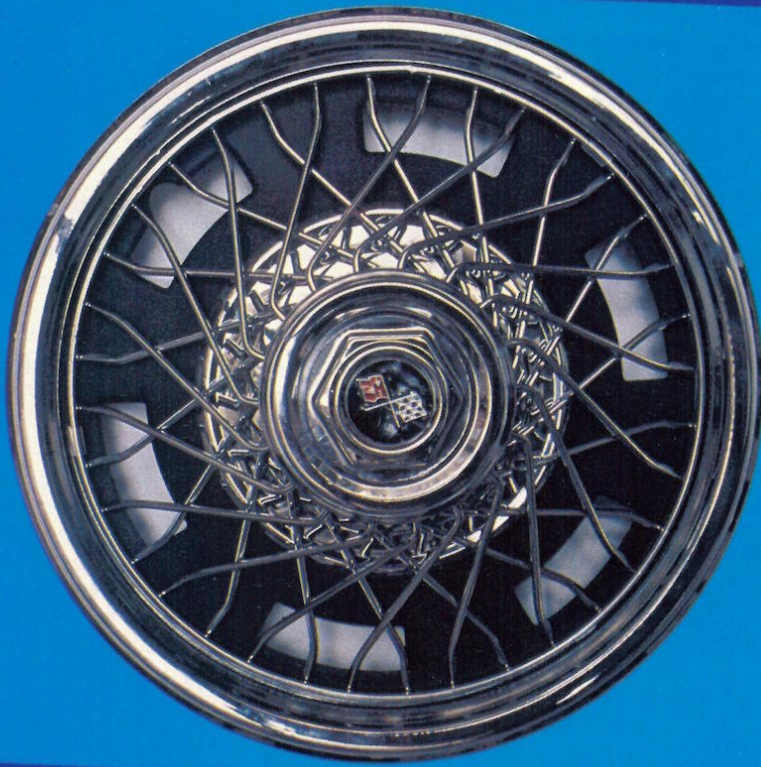
www.type47.info

ENJOLIVEURS INTERAD

Le fabricant allemand propose une gamme d'enjoliveurs de roues en plastique qui a le mérite d'être d'une finition impeccable. Les modèles sont très variés et imitent le design de marques bien connues. Dans le

cas présent, le résultat est suffisamment spectaculaire pour retenir l'attention, d'autant qu'elles font plus qu'illusion...

Enjoliveur de roue à rayon 192,50 F



V.ROUE

5/70 S

L'ANTIVOL
DE
ROUES



V.Roue est un produit



En vente chez votre accessoiriste

Documentation contre 5 Francs

B.P. 9 G 89290 Vincelles

www.type17.info

LES SUPER GTI

Certains fabricants d'équipements, ou tout simplement des carrossiers, ont utilisé la GTI pour laisser, au cours de grandes manifestations, une carte de visite. Ces modèles uniques sont évidemment d'un prix de revient très élevé et ne peuvent, être réalisés, même en petite série. Sbarro, n'a pas hésité à ne conserver que la silhouette de la GTI.

L'engin, est redoutable, puisque, derrière cet aspect presque anodin, se cache un moteur Porsche 3,3 litres Turbo développant quelques 300 ch !... Pas triste non ? Rinspeed, a choisi une voie différente. L'Aliporta reprend, avec ses portes papillon, le principe des prestigieuses Mercedes 300 SL.

Kamei, avec la X1, utilise plutôt les éléments de son kit commercialisé. C'est également une bonne idée. Il faut, de toute manière, admettre que l'investissement n'a jamais été vain, puisque tous ces réalisateurs géniaux sont, du jour au lendemain, sortis de l'anonymat. Avis aux amateurs !



GOLF ALIPORTA

Réalisée sur base GTI, cette Golf est pour le moins originale, surtout si l'on considère que seul le prestige a motivé sa réalisation. Rinspeed, accessoiriste suisse maintenant bien connu, avait en effet conçu et réalisé l'Aliporta dans le seul et unique but de laisser sa carte de visite au salon de Genève 1981 ! On peut considérer, avec le recul, que le message a été reçu 5 sur 5...

Côté carrosserie, la première originalité réside dans le fait que cette Golf est, à notre connaissance, la seule équipée d'une calandre 6 phares.

Bien sûr, on pourrait être tenté de dire "et le refroidissement ?". De ce côté, aucun problème, Rinspeed a équipé cette voiture d'un radiateur de plus forte capacité. Le circuit d'huile a subi le même sort. La carrosserie est, pour son compte, ceinturée par un kit Zenders. Concernant la réalisation des portes, Rinspeed est plus réservé. Il donne en effet peu de détails sur leur conception, si ce n'est que leur mobilité est assurée par

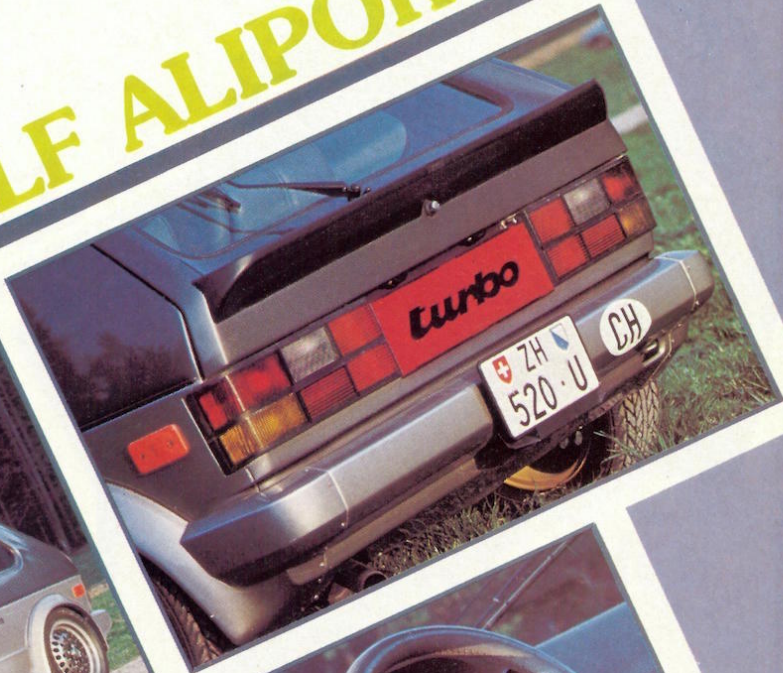
des amortisseurs télescopiques à gaz. Il faut reconnaître que ça fonctionne à la perfection et que, dès le premier contact, on ne se lasse pas d'actionner la commande d'ouverture. Pour clôturer le chapitre aspect, notons que la ligne générale a été achevée par le montage des jantes Centra montées en Pirelli 195 x 50 x 15.

La suspension, quant à elle, a été remplacée par un ensemble Bilstein. A noter que le dispositif d'essuie-glace d'origine à deux balais, a cédé la place à un balai unique.

L'intérieur a, pour son compte, été entièrement remanié. Le tableau de bord provenant d'une "Porsche 928", a été entièrement gainé de cuir. Les sièges, quant à eux, ont été spécialement réalisés par Koenig pour cette voiture. Ils sont également gainés de cuir. Bien entendu, une réalisation de cette qualité se devait d'être accompagnée de quelques gadgets. Dans ce domaine, rien ne manque. De la chaîne stéréo Sony 80 Watts au téléviseur Panasonic noir & blanc, en passant par le réfrigérateur, vous disposez vraiment de l'arme absolue pour ne pas laisser indifférentes vos petites amies. D'autant que, dès les premiers tours de roues, les 135 CV du moteur équipé d'un Turbo BBS ne viendront que renforcer l'image de ce bel objet plus proche, il faut le dire, de la fiction...



GOLF ALIPIORTA





GOLF COMPREX TOPAZ RINSPEED

Cette appellation un peu compliquée reprend le nom de chacune des techniques adoptées par Rinspeed pour l'élaboration de ce véritable laboratoire ambulant. Comprex pour le dispositif de suralimentation assez révolutionnaire, Topaz étant le nom de l'ordinateur de bord.

La carrosserie, quant à elle reste actuellement unique en son genre. Elle reprend, en effet, le principe Targa. Rinspeed a utilisé une base cabriolet GLI offrant, dans ce cas, une meilleure rigidité. La capote a, bien entendu, été supprimée. Une moitié de pavillon de GTI relie les deux montants arrière à l'arceau de sécurité. Cette partie est fixe. Quant à la partie avant, c'est l'autre moitié de pavillon qui a été utilisée. Celle-ci est, par contre, escamotable. Astucieux n'est-ce pas ? Il est bon de signaler que cette conversion physique peut être réalisée par Rinspeed sur n'importe quel cabriolet, pour la somme de 15.000 Francs suisses, soit environ 45.000 Francs français. Ce prix inclut également le kit polyester Zender ainsi que les jantes Pirelli équipées de leurs pneumatiques P7.

Avis aux amateurs. Détail également important à signaler : cette conversion est homologuée, tant par VW que par TUV Internationale, cet organisme correspondant sensiblement à l'UTAC en France, à la différence près qu'il est reconnu dans le monde entier. Cela revient à dire que l'homologation à notre Service des Mines devrait se résoudre à une simple formalité... (à contrôler).

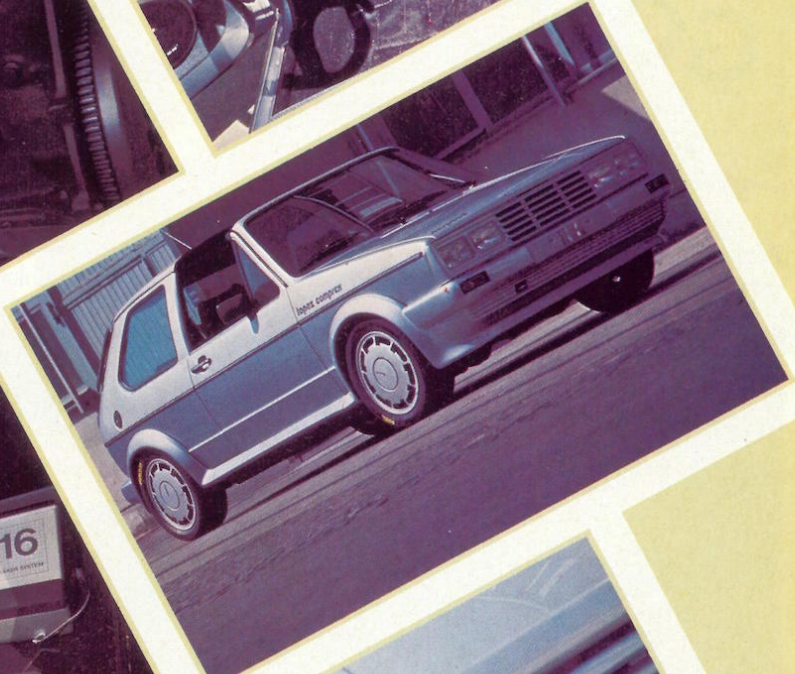
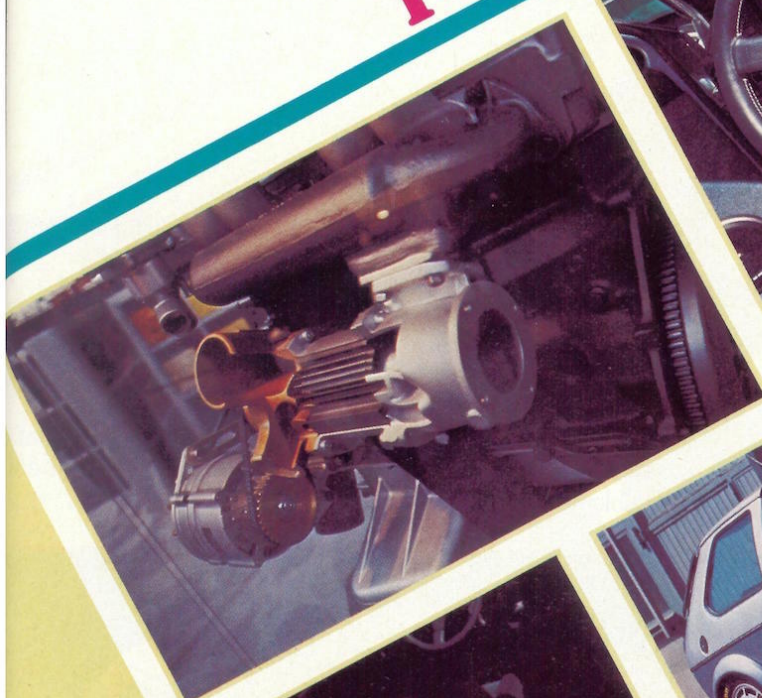
Ceci dit, sur ce modèle, la conversion esthétique n'est qu'une infime partie.

Grosse innovation sur le plan technique : le Comprex. Il est, en quelque sorte, le Turbo de demain. Cette appellation ne vous est du reste pas tout à fait inconnue, puisque, pour mémoire, ce type d'appareil

équipe actuellement les Ferrari de formule 1 ! Par contre, dans l'état actuel des choses, et en vue d'une commercialisation, seuls les moteurs Diesel ont été retenus. Son principe de base est de réagir pratiquement à l'inverse du Turbo actuel. C'est-à-dire que l'apport de puissance qu'il procure ne prend effet que du ralenti à 4.000 tr/mn, alors que, sur un Turbo classique, le surcroît de puissance n'est opérationnel que de 4.000 tr/mn environ au régime maxi. L'avantage essentiel de ce procédé, outre un gain appréciable de consommation, réside dans le couple très important qu'il procure à bas régime. Exemple de comparaison entre un Turbo classique et un Comprex montés tous deux sur Golf diesel, dans le premier cas, il faudra 34,3 secondes pour passer de 60 à 120 km/h, alors que, dans le second, 27 secondes seront suffisantes pour passer non pas de 60 mais de 40 à 120 km/h. Le gain est énorme, puisqu'il ressort à 40 % ! Par contre, le stade actuel du projet ne permet pas de déterminer un prix de revient. Affaire à suivre...

Le troisième aspect (et non le moindre) de ce véritable laboratoire ambulant, concerne l'ordinateur de bord Topaz. Ce dispositif a été inventé par Rinspeed soi-même. Sa mise au point a été confiée à la Société Clarion. Son but : l'application de l'ordinateur domestique à... l'automobile ! On peut, à vrai dire, se demander pourquoi ? Pour ne rien vous cacher, les fonctions de cet appareil sont tellement vastes que nous n'avons retenu que les principales, à vrai dire les plus spectaculaires. Par exemple, la caméra vidéo installée à l'intérieur de l'habitacle permet aussi bien de contrôler les abords de votre véhicule lors de stationnements, que d'observer tous mouvements de vos passagers ! Bizarre... A quoi cela peut-il servir ? D'autre part, toutes les fonctions de la voiture sont mises en mémoire, c'est-à-dire que chaque problème s'affiche clairement sur l'écran de contrôle. C'est tellement parfait, que, si d'aventure quelques grammes viennent à manquer dans l'un de vos pneumatiques, cela apparaît directement sur l'écran. On n'arrête décidément pas le progrès ! Mais le plus diabolique est que, lors d'un rendez-vous dans une ville (allemande pour l'instant) vous n'aurez qu'à

GOLF COMPREX TOPAZ RINSPEED



rogrammer le nom de cette ville pour
l'immédiatement figure sur l'écran le plan de celle-ci.
ais ce n'est pas tout. Pour vous repérer, il suffira
afficher le nom de la rue où vous vous rendez, pour
l'apparaisse instantanément le point où vous vous
 rendez, celui où vous vous rendez, en fonction du
fic, des sens uniques et autres obstacles, votre
éraire sera tracé. Dément n'est-ce pas ? Un petit
tail toutefois : n'omettez tout de même pas de vous
êter aux stops, feux rouges, etc..., car ce système n'a
t de même pas la faculté de vous épargner les
ocès verbaux...



GOLF LALITE

Alain Lalite fait également figure de pionnier pour ce qui concerne les équipements de GTI. Il est du reste

distributeur officiel BBS. Sa carte de visite, est représentée par une version très personnelle de GTI. La voie choisie est quelque peu différente de ses confrères. Sa solution a consisté à créer une série de bandes adhésives dans des tons dégradés. Le résultat est très spectaculaire, pour un prix de revient relativement faible. C'est simple, il a le mérite d'y avoir pensé.



GOLF LALITE





GOLF 3,3 L PORSCHÉ SBARRO

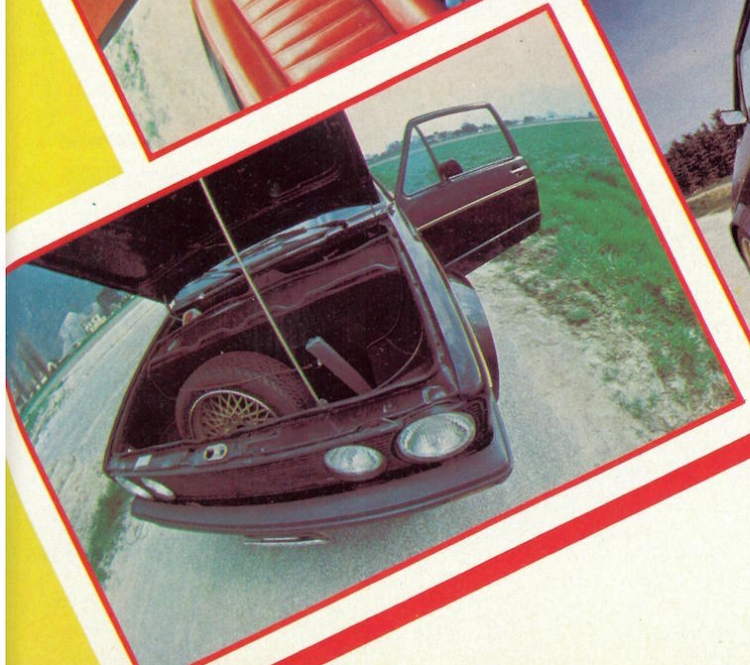
La force tranquille, pourrait être le slogan choisi par Sbarro lors de la mise en chantier de cette petite merveille. En effet, ce qui est extraordinaire dans cette version, c'est qu'on peut la croiser sur la route sans soupçonner un instant de quoi il s'agit. A part le bruit... L'aspect est en effet très proche du modèle d'origine. Par contre, si vous levez le capot, vous risquez d'avoir une surprise. Vous éprouverez de plus quelques difficultés à y introduire vos bagages ! Et pour cause, le réservoir de carburant remplit le compartiment ! En effet, rendons-nous tout de suite à l'évidence : la Golf, façon Sbarro, ne vous permettra plus d'emmener votre petite famille en vacances.

Hormis donc l'aspect, sur le plan technique pur, c'est vraiment du très beau travail. Le modèle de base est une GTI version 1978. La structure a évidemment été

renforcée en plusieurs points. La partie arrière provient d'une Ferrari Dino sur lequel a été adapté le Porsche Turbo 933. La boîte de vitesses n'est pas d'origine. Il s'agit, en effet, de la version ZF 5 rapports prévue pour le Turbo. Cette modification a été rendue indispensable par le manque de place. L'embrayage est resté celui d'origine. Le freinage, quant à lui, est celui du Dino Ferrari. Cette voiture n'est évidemment plus une traction, mais une propulsion. Au chapitre mécanique, nous avons noté les amortisseurs Monroe et un blocage de différentiel. Sur cette voiture où tout est original le record est quand même battu par le dispositif d'accès au moteur assuré par deux vérins électriques commandés par deux interrupteurs se trouvant à main gauche sur le siège conducteur. L'un assure la fonction de montée, l'autre de descente. Détail amusant : cette manœuvre est également possible en roulant. Elle n'en reste pas moins fortement déconseillée, car, dès les premiers millimètres la tenue de route devient alors très délicate, voire dramatique. Pour la petite histoire, nous avons noté que la vitesse de pointe a été volontairement limitée à... 230 km/h, car le coefficient de pénétration dans l'air de la Golf n'autorise, en aucun cas, une vitesse supérieure. Sinon !...



GOLF 3,3 LITRES PORSCHE SBARRO





STAND 21

Yves Morisot n'est pas nouveau dans la profession. Il a connu toutes les générations de véhicules à équiper. Tout d'abord les Mini, puis les R8 Gordini, les R12 Gordini, les R5 Alpine, etc... Evidemment, la Golf n'a pas

échappé à la règle. Et pour cause ! Kamei célèbre fabricant allemand, a été retenu par stand 21. Les produits sont de très bonne qualité et correspondent donc parfaitement à l'image de marque que s'est fixé cette Société. En revanche, chez stand 21 pas de note personnelle particulière. A quoi bon, puisque son fournisseur le fait si bien. Il suffit d'avoir vu le cabriolet qui se trouvait sur le stand d'Yves Morisot lors du dernier salon de la voiture de course, pour que cela se passe de commentaires. Un kit Kamei et un pare-brise surbaissé, lui donne un aspect très agressif !



STAND 21





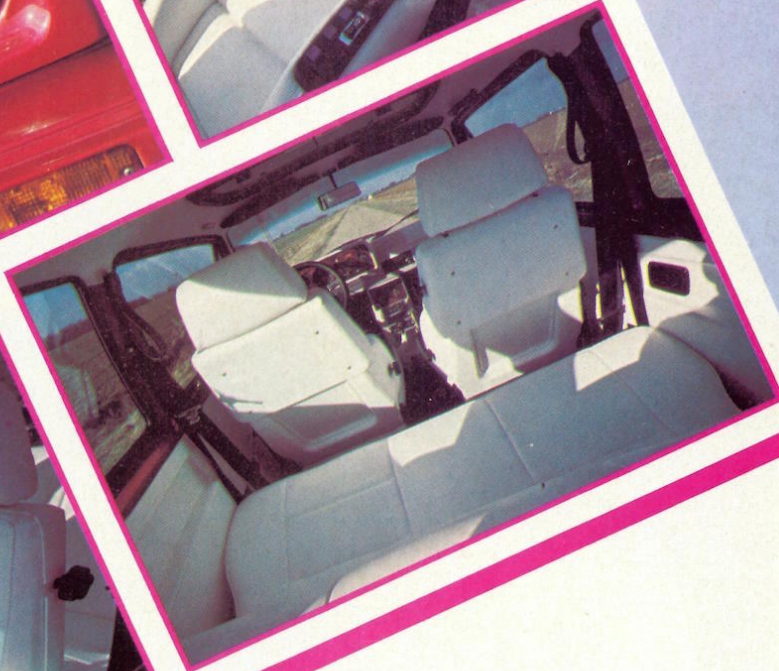
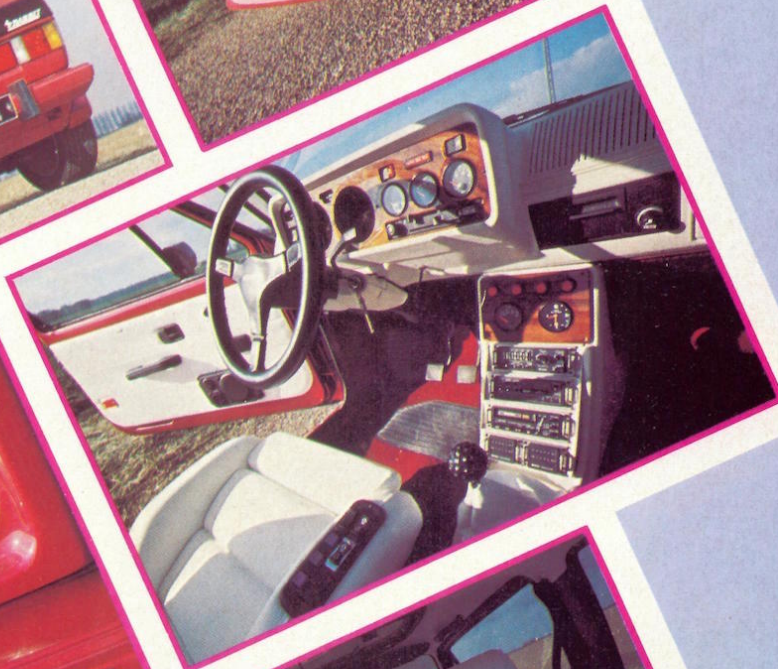
WHEEL'S FARGO

Wheel's Fargo est vraiment un passionné de Golf. Il l'a du reste prouvé en étant pratiquement le premier à commercialiser et fabriquer des équipements pour cette voiture. Mais, chez Wheel's Fargo, le cheval de bataille c'est le Candy. Le Candy est un procédé de peinture

qui nous vient des Etats-Unis (comme par hasard). La difficulté réside dans le fait que cette méthode est d'une part peu répandue en France, et d'autre part, cette technique, sans être insurmontable, n'en reste pas moins assez complexe. La recette : une surface parfaitement préparée évidemment, ensuite une couche de base, soit unie, soit métallisée et, en dernier lieu, l'application d'un vernis coloré. Dans la théorie c'est comme cela que ça se passe. Dans la pratique, c'est tellement différent que l'on pourrait que trop vous conseiller de vous adresser à un spécialiste, et il faut admettre que, dans ce domaine Wheel's Fargo est à classer parmi les meilleurs.



WHEEL'S FARGO





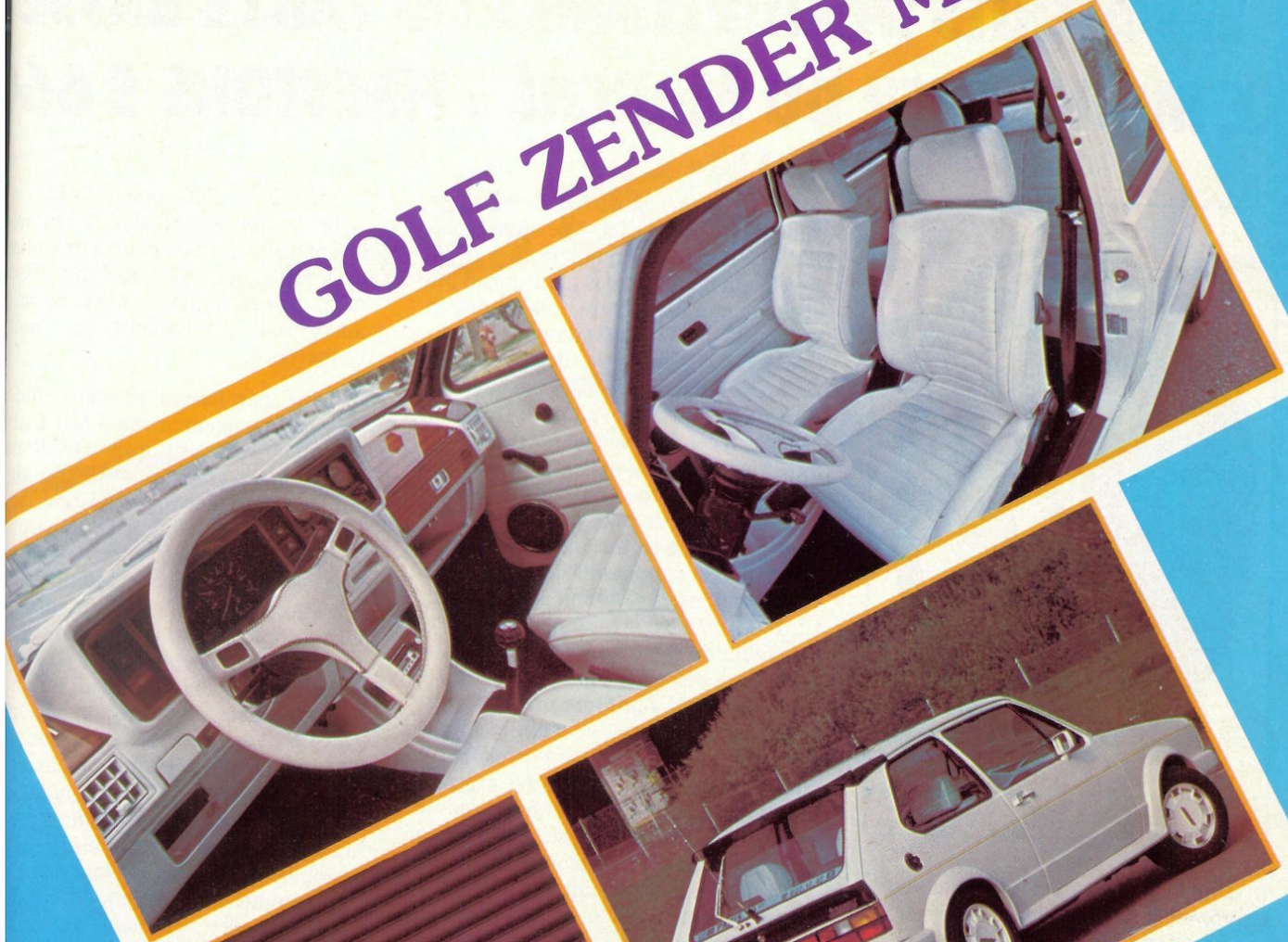
GOLF ZENDER MB5

Toutauto, importateur Zender, présente cette GTI, dont la particularité réside dans le fait que les huit éléments qui composent le kit, sont noyés dans la masse. Cette finition semble réunir de plus en plus d'adeptes. Pour ma part, je dois reconnaître que les deux versions ont leur charme. Sur cette version, un petit détail, la calandre a été conçue et réalisée par MB5. Quant aux

jantes, il s'agit de Zender équipées de pneumatiques P6 de 205 x 60 x 13. Notons au passage que les roues équipées de leurs pneumatiques sont vendues 7.000 Francs. Pour la partie carrosserie, l'ensemble tel qu'il est représenté sur ce document, est vendu 5.500 Francs y compris la pose et la peinture. Si vous désirez réaliser le montage par vous-même, le kit seul vous sera facturé 3.200 Francs TTC. L'intérieur a également subi quelques aménagements. Le tableau de bord bois est une création MB5. Il est vendu seul au prix de 540 Francs TTC, ou bien monté et peint au prix de 3.000 Francs TTC. Finalement une réalisation sobre et néanmoins personnelle pour un peu moins de 16.000 Francs pose comprise.

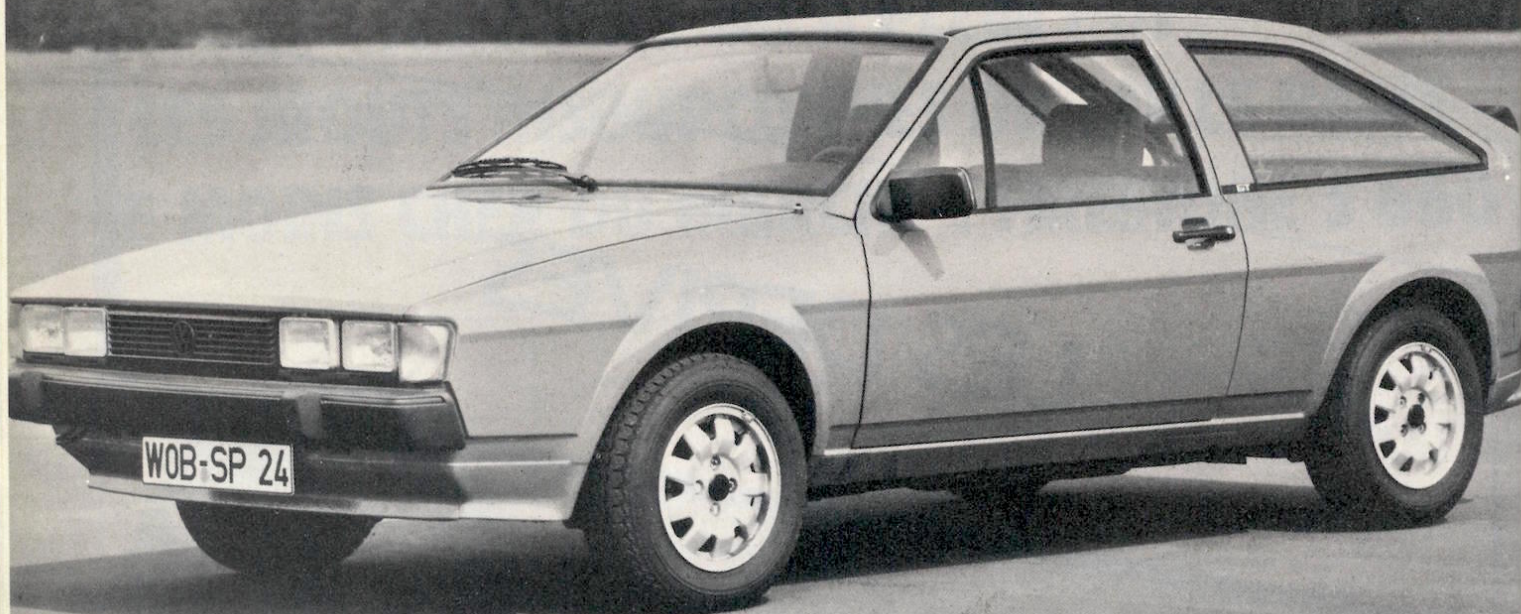


GOLF ZENDER MB5



LES DERIVES

Le phénomène Golf, le succès de la Golf GTI, tout cela a bien débordé du cadre étroit d'une voiture. Toute la gamme a bénéficié de l'image de marque apportée par la GTI et Volkswagen a logiquement eu l'idée de décliner le produit à travers une berline, la Jetta GLI, un Coupé, la Scirocco GLI et un cabriolet, le Cabriolet GLI.



Scirocco GTI

Comment acquérir une Golf GTI sans pour cela posséder la voiture de Monsieur Toutlemonde ? En customisant sa voiture bien sûr mais également en faisant l'acquisition d'un Coupé Scirocco. Même technique, même agrément, quelques km/h en plus grâce à l'aérodynamisme, le Coupé Scirocco vient de changer d'allure et ses fidèles

défenseurs regrettent déjà l'ancienne version. Le nouveau modèle est bien dessiné, plus fin, mais il n'a pas la classe de son aîné et le comportement s'est quelque peu gâté. Enfin, tout cela doit tout de même être très nuancé et ce Coupé fait partie de la fine fleur automobile.



Cabriolet GLI

Connaissez-vous beaucoup de cabriolets dans lequel il fait bon de rouler à 160 km/h sans être perturbé par les remous d'air ? Oui, répondront les méchantes langues, ceux dont la capote est fermée. Avec les cabriolets Golf (GL et GLI), c'est possible même les cheveux au vent. Au

plan technique, il n'y a rien à mentionner de particulier, sauf que la suspension reprend la souplesse de la Jetta, ce qui est une bonne idée à notre avis pour une voiture de plein air.

Jetta GLI



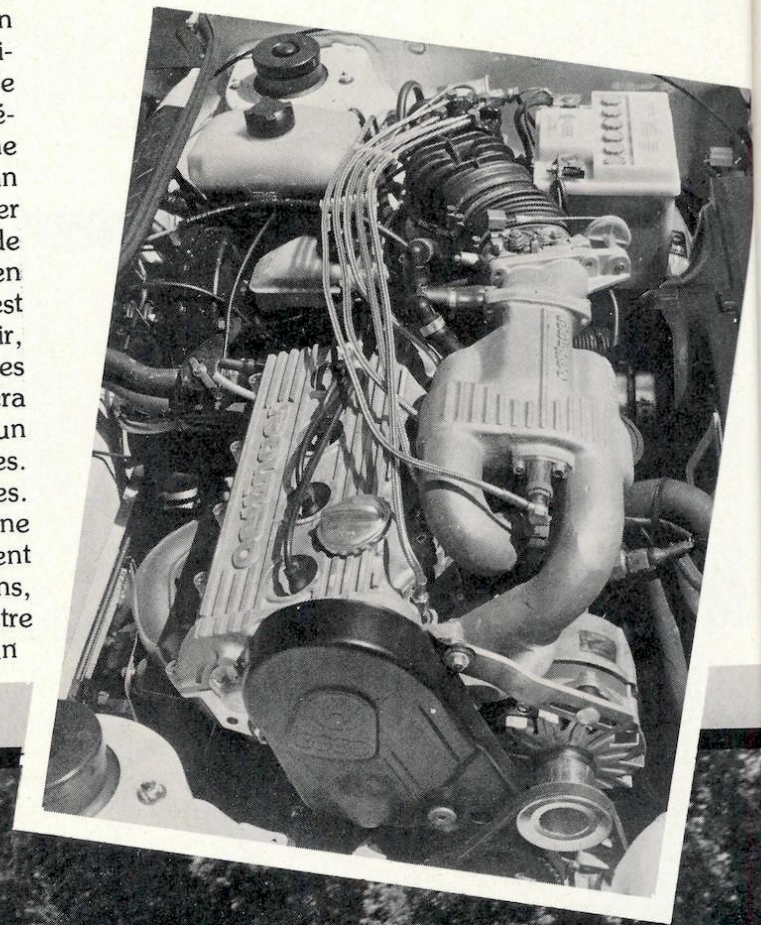
La mode était aux bi-corps (carrosserie de Golf), elle revient aux tri-corps (Jetta, R18, Audi 80, etc...). La Jetta (nom dérivé du Jetstream qui souffle sur l'atlantique) se situe entre la Golf et la Passat et reprend la majorité des bases techniques de la Golf et tout d'abord au plan des structures et du châssis. Au niveau de la mécanique, on retrouve le superbe 1600 injection de 110 ch, la boîte 5 à prise directe, la suspension de la Golf, mais on peut noter une nuance importante dans le comportement routier de la Jetta : un tarage différent des ressorts procure une suspension plus souple que la Golf GTI sans pour cela affecter gravement la tenue de route. En résumé, la Jetta est bien plus confortable que la Golf et tient presque aussi bien la route.

Pour ceux qui, pour des raisons familiales (ou lombaires !), doivent abandonner leur Golf GTI sans pour cela renoncer à ce merveilleux ensemble boîte-moteur, la Jetta est une bonne alternative et son grand coffre plaira aux mères de famille.



GTI 16S

La GTI était déjà la version sportive de la Golf, mais paradoxalement, on est venu à rêver d'une version sportive de la GTI ! C'est finalement parfaitement réalisable. La 16 S nous en donne la preuve éclatante. Ce que cette voiture a d'extraordinaire, c'est qu'elle représente, en fait, deux voitures bien distinctes, en une seule. En effet, se rendre au spectacle, à 3.000 tr/mn dans un silence absolu, ne laissera jamais soupçonner un instant à votre ou vos passagers, le déchaînement de puissance dont cette docile berline, tout du moins en apparence, est capable. Dès le cap des 4.000 tr/mn est franchi, c'est la métamorphose immédiate. En un éclair, l'ambiance devient alors diamétralement opposée. Les montées en régime sont celles que l'on ne retrouvera que sur les moteurs de compétition, c'est-à-dire dans un équilibre sans bavure de tous les éléments mécaniques. De plus, c'est vraiment un réel plaisir pour les oreilles. Cette véritable merveille de mécanique ne rechigne jamais devant les sollicitations. Elle est constamment présente à l'appel. Qui aurait pu imaginer, il y a 20 ans, qu'une telle merveille de mécanique puisse être commercialisée, et donc à la portée de tout un chacun



MOTEUR

Comme le laisse entendre le sigle "16 S", cette voiture reçoit une culasse 16 soupapes en alliage léger due à l'ingénieur Gerhard Oettinger. Le moteur 4 cylindres en ligne de la Golf GTI conserve ses caractéristiques de base (cylindrée exacte 1.588 cm³, alésage 79,5 mm, course 80,0 mm) mais de nouveaux pistons en acier forgé ont évidemment remplacé ceux d'origine tandis que vilebrequin, volant-moteur et bielles ont fait l'objet d'un équilibrage minutieux. La pompe à huile a été modifiée de même que le carter inférieur qui est ici en alliage léger et cloisonné pour éviter les déjaugages possibles en courbe.

La distribution est assurée depuis le vilebrequin par une courroie crantée qui entraîne l'arbre à cames, commandant les soupapes d'admission. Celui-ci entraîne à son tour, par un jeu d'engrenages hélicoïdaux, l'arbre à cames commandant les soupapes d'échappement.

L'alimentation est, comme sur la GTI, confiée à une injection mécanique Bosch K-Jetronic mais le collecteur d'admission a été redessiné de même d'ailleurs que le collecteur d'échappement.

Ainsi modifié, le moteur prend l'appellation EG/1600 E/16. Il développe 136 CV DIN (100 kW) à 6.500 tr/mn contre 110 CV DIN à 6.100 tr/mn pour la Golf GTI et fournit un couple maximum de 16 mkg (157 mN) à 5.500 tr/mn au lieu de 14 mkg à 5.000 tr/mn (voir en annexe les courbes de puissance et de couple). La puissance fiscale est de 9 CV (8 CV pour la GTI).

TRANSMISSION

La boîte de vitesses mécanique à cinq rapports est celle de la Golf GTI mais le rapport de pont est un peu plus court : 4,166 au lieu de 3,894, ce qui donne avec des pneumatiques 185/60 HR 14, une vitesse au 1.000 tr/mn de 27,715 km/h en cinquième.

Puissance et couple ayant été sensiblement accrus, l'embrayage a également été renforcé.

FREINS

Le freinage est assuré par deux disques ventilés avec étriers fixes à l'avant et par des tambours à l'arrière. Le tout est commandé par un double circuit en diagonale avec un régulateur asservi à la charge pour régler la pression sur les roues arrière. C'est le dispositif monté sur la GTI et qui a été amélioré lors du millésime 1981 grâce à de nouveaux étriers offrant une plus grande surface de freinage. Il est entièrement repris sur la Golf GTI 16 S à l'exception du liquide de freins (type compétition) et des plaquettes avant qui sont des Valéo F 562.

CHASSIS-SUSPENSION

La plupart des éléments d'origine ont été conservés. Deux modifications ont cependant été apportées. Une barre de liaison inférieure, fixée sur les points d'ancrage des triangles de suspension, a été montée entre les deux longerons avant afin d'accroître leur rigidité et d'éviter ainsi les effets néfastes que pourraient avoir les efforts supplémentaires dus à l'augmentation de puissance. D'autre part, les roues de 5 1/2 J 13 ont été remplacées

par des roues de 6 J 14 permettant la monte de pneumatiques mieux adaptés aux nouvelles performances de la voiture.

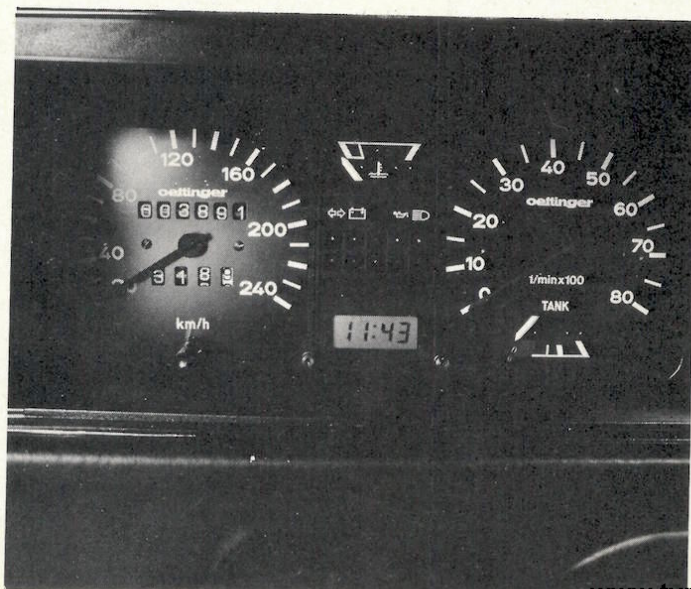
La Golf GTI-16 S dispose en série d'une calandre à 4 projecteurs, d'un spoiler avec extensions d'aile et bas de caisse de même couleur que la carrosserie et de roues en alliage léger de 6 J 14 équipées de pneumatiques 185/60 HR 14.

PERFORMANCES-CONSOMMATIONS

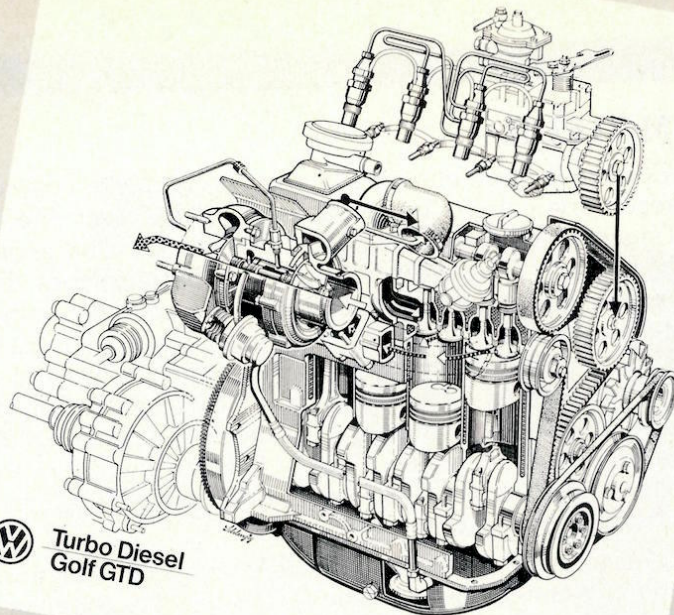
Alors que la Golf GTI est donnée pour 184 km/h, passe le 0 à 100 km/h en 10 secondes et boucle le 1000 mètres départ arrêté en 31"5", la Golf GTI-16 S à une vitesse de pointe de 195 km/h, passe de 0 à 100 km/h en 7"6 et abat le 1000 mètres départ arrêté en 29"5.

Cela étant, elle demeure tout à fait raisonnable en matière de consommation puisque les mesures conventionnelles ont donné les résultats suivants (norme DIN 70.030) :

- 6,9 l/100 km à 90 km/h (7,0 l pour la GTI),
- 8,6 l/100 km à 120 km/h (9,1 l pour la GTI),
- 12,0 l/100 km en cycle urbain (10,3 l pour la GTI).



Golf Turbo Diesel



Déjà connue à l'état de prototype depuis un certain temps, la Golf Turbo Diesel commence sa carrière commerciale en même temps que l'Audi 80 Turbo Diesel.

Elle est d'ailleurs animée par le même moteur de 1588 cm³ suralimenté par turbocompresseur Garrett. Les caractéristiques techniques sont identiques : une puissance de 70 ch à 4.500 tr/mn et un couple maxi de 13,8 mkg à 2.600 tr/mn. Ce moteur est accouplé à une boîte de vitesses mécanique 4 + E qui permet d'obtenir une vitesse de pointe de 155 km/h et de passer de 0 à 100 km/h en

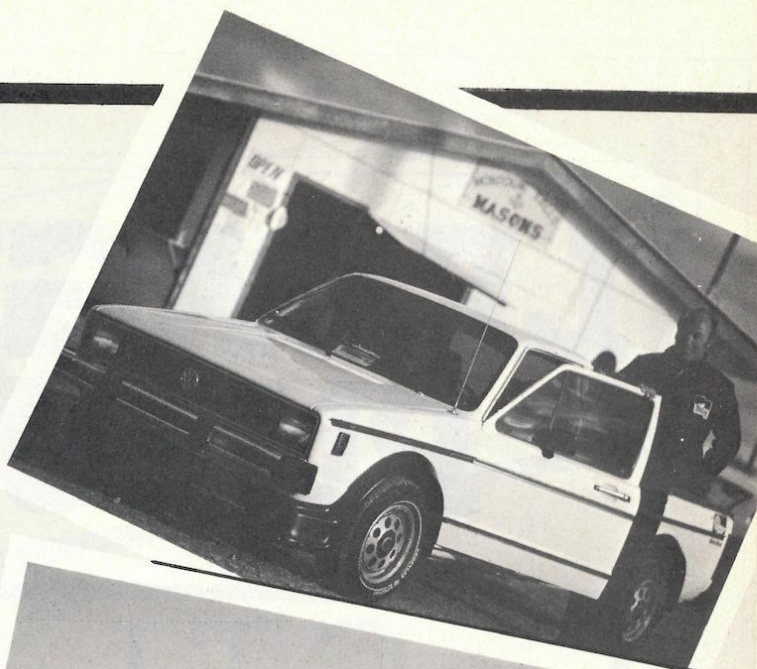
13,5 secondes.

Les consommations conventionnelles (selon normes UTAC) sont de 4,4 l. à 90 km/h ; 6,2 l. à 120 km/h et 6,6 l. en parcours de type urbain.

La Golf Turbo Diesel (baptisée GTD) sera également introduite sur le marché français, début mai. Elle sera proposée en version 4 portes avec une finition luxueuse et des équipements-accessoires identiques à ceux de la Golf GTI.

LES GOLF PICK-UP

Les pick-up sont très populaires aux Etats-Unis, et sont en général mis à toutes les sauces. La Golf n'a évidemment pas échappé à la règle, et de ce fait VW USA a réalisé pour son propre marché, une version de ce type. Les documents illustrants cette page sont réalisés sur base GLS. Quoi qu'il en soit, il existe également la même version sur base GTI. Il n'est pas improbable, que ces modèles trouvent des adeptes en France. En effet, cette gamme de véhicule n'est pas courante, quoiqu'offrant de multiples avantages. En effet, ces véhicules trouvent de nombreuses applications, la principale étant bien évidemment professionnelle. Néanmoins, les américains ont, depuis quelques années, introduits de nouvelles applications aux pick-up. Sur le plan fonctionnel, on peut en effet profiter de son véhicule professionnellement dans la semaine, et le coiffer d'une cellule le week-end, pour l'utiliser en camping-car. En dernier lieu, on peut réaliser de très belles versions de pick-up en y adaptant des équipements tels que ; jantes, arceaux etc.



LES GTI EN COURSE

Evidemment, une telle mécanique ne peut faire autrement que de participer à des épreuves sportives. Dans ce domaine, il faut signaler que VW France organisa comme toutes les marques concurrentes, une épreuve de promotion. Il s'agit de la Coupe Golf GTI. Celle-ci ne dura que quelques années, puis VW décida de la supprimer. Quoi qu'il en soit, des privés ont engagé et engagent toujours des Golf en compétition. Elle a du reste fait quelques ravages en production, pilotée par J.P. Malcher issu de la Coupe Gordini. Claude Guinée qui gère actuellement la Société Rac Speedway spécialisée dans l'adaptation des Turbo sur GTI s'est également chargé, en son temps, de faire parler la poudre au volant d'une GTI très affûtée. Il y a évidemment beaucoup de possibilités sur cette voiture qui peut représenter une arme redoutable pour débiter en compétition.

Claude Guénée dans ses œuvres à Montlhéry lors du Championnat de France de production de moins de 1600 cm³.



LA COUPE GTI

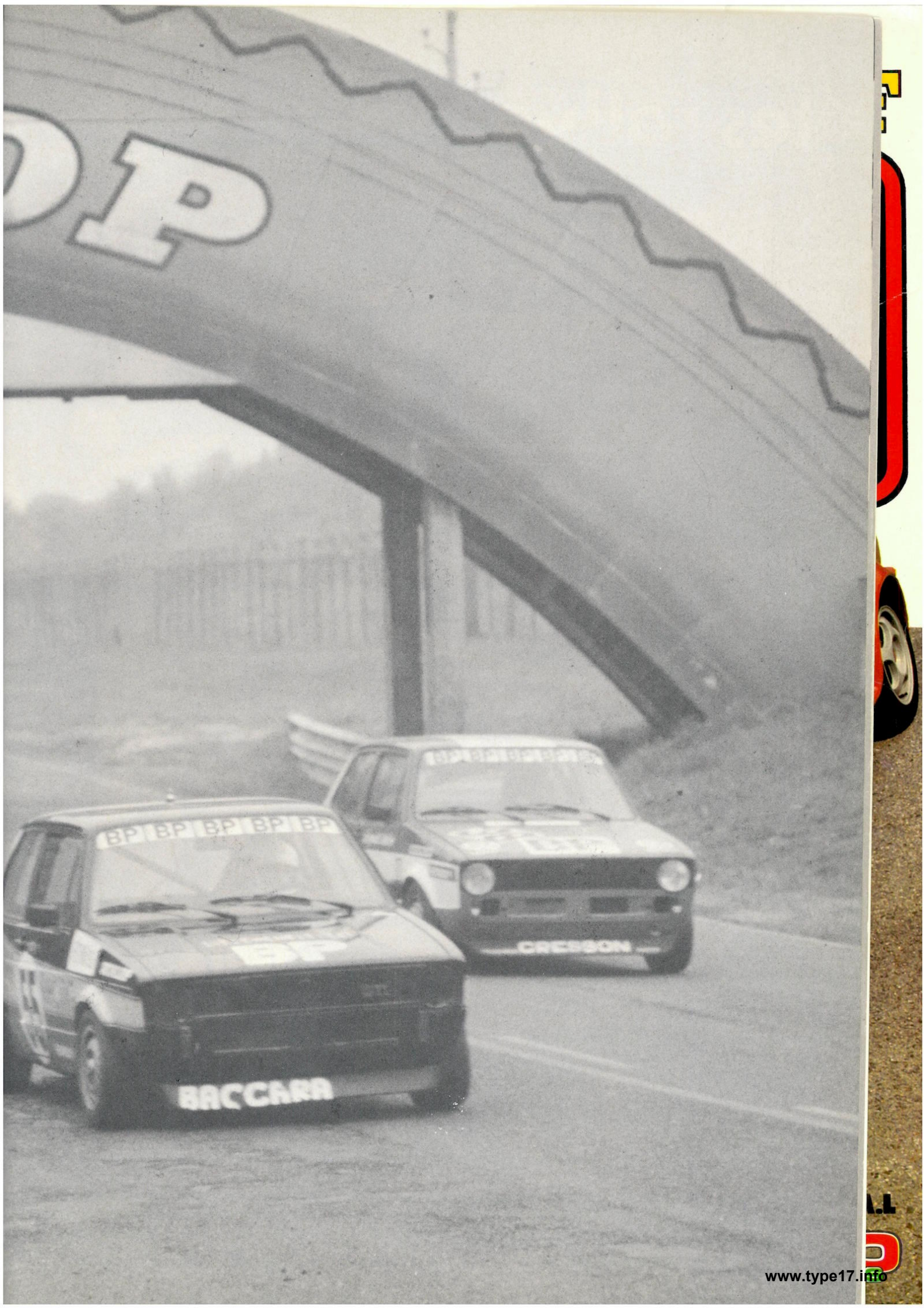
Depuis une dizaine d'années environ, les constructeurs ont pris l'habitude de promouvoir leurs produits, en engageant dans des compétitions automobiles, un modèle de leur gamme ayant au départ certaines aptitudes sportives. Ces épreuves sont organisées sous forme de challenge, réunissant sur une année entière, une quarantaine de concurrents disposant tous du même matériel. Ces épreuves donnent évidemment lieu à de chaudes empoignades, par le simple fait que les voitures sont sensées être identiques. La Golf GTI n'a évidemment pas échappée à la règle. La première Coupe GTI eut donc lieu en 1977. Gérard Cerruti en sortit vainqueur. Jean-Louis Roman remporte la seconde édition, et Dominique Jacob la troisième. En 1980 donc VW décida de modifier la formule existante. En effet, la Coupe GTI n'était plus cette année là une épreuve à part entière, car le classement fut confondu dans le Championnat de France des Productions moins de 1600 cm³. Cette dernière édition vit la victoire de Reynald Martin. Pour des raisons propres à VW, l'expérience n'a pas été renouvelée.



Coupe Golf GTI 2 Octobre 1977 Circuit de Dijon



Coupe Golf 1977 Circuit de Magny-Cours
www.type17.info



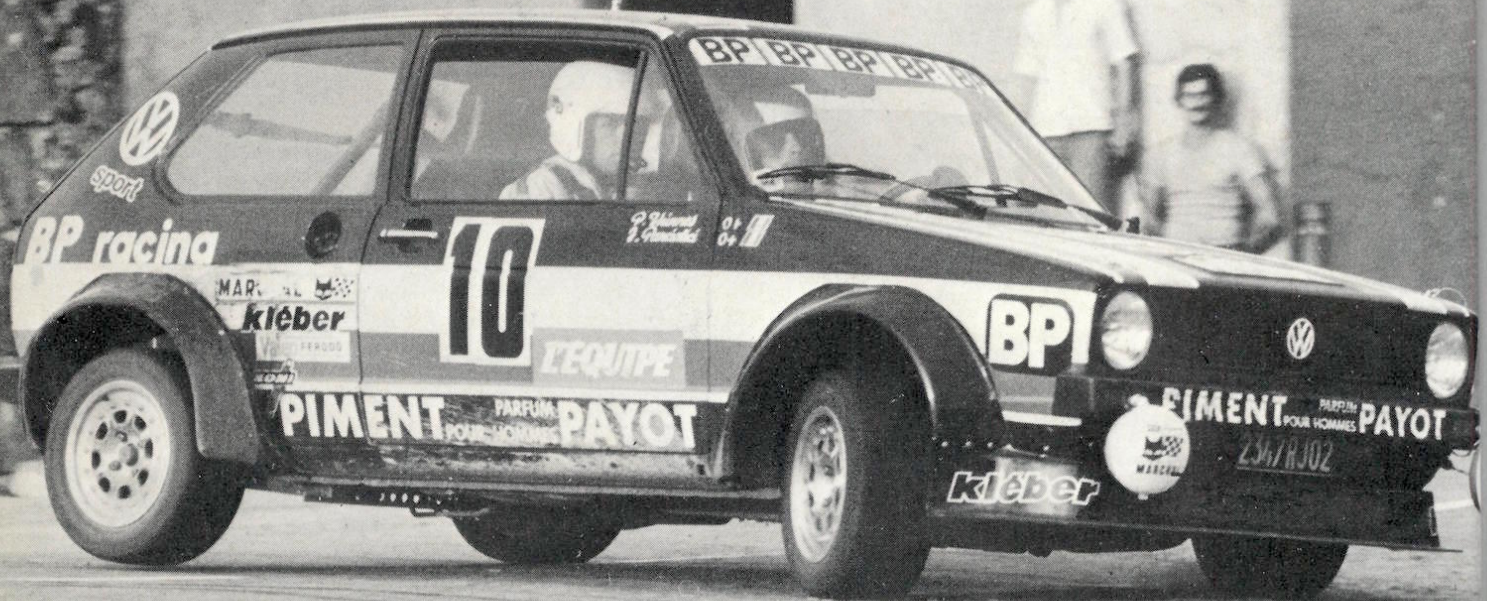
F



A.L



les rallyes



Yves Evrard sur Golf GTI Groupe 1 à la Ronde d'Armor
1979



Ronde d'Armor 1979, F. Chatriot sur GTI Groupe



Rallye Jean Behra 1979, F. Chatriot



Rallye terre des Charentes 1980
F. Chatriot et B. Trastour sur Golf GTI Groupe 2, 1^{er} du
Groupe

Le but de cet ouvrage, est de réunir le monde fascinant de la GTI. Sa naissance, son évolution, sa carrière sans précédent, la GTI est un extraordinaire générateur d'inspiration. Les plus grands carrossiers n'ont pas hésité à créer des versions fabuleuses.



Elles sont en partie réunies dans ce document. Les préparateurs mécaniques n'ont pas, pour leur part, résisté au désir d'affûter la superbe mécanique qui l'anime. Une grande partie d'entre eux sont également représentés. Tous ont leurs petites recettes et chacun devrait y trouver son compte. Les accessoiristes inventent en permanence des équipements permettant à chaque propriétaire de GTI de s'exprimer pleinement, que ce soit sur le plan fonctionnel, pratique ou tout simplement esthétique. En effet, on peut, actuellement, avoir sa propre GTI alors que 40 000 exemplaires de ce modèle sont en circulation en France. Une grande partie de ces équipements figurent dans les pages de cette véritable bible du GTIliste. Les amateurs de course automobile, et ils sont nombreux, trouveront également dans ces pages les succès en compétition de la voiture, avec laquelle ils partagent journallement leur joie et le plaisir sans précédent de la conduite sportive. En résumé, chaque incondicional de la GTI se doit de posséder cet ouvrage qui se veut, dans tous les cas, être une valeur de référence.