



MONTAGE DU KIT SIMCA RACING TEAM 1977 KIT GROUPE 2

Remis en page par Michel Martinucci

OPERATIONS PRELIMINAIRES

DEPOSE :

- Déposer l'ensemble groupe motopropulseur et suspension AR assemblés, voir manuel de réparation page G2/V-4
- Déposer l'ensemble suspension avant et crémaillère, voir manuel de réparation page G1/V-1. Ces organes étant déposés, les interventions mécaniques et tôlerie vous seront aisées, et pourront être effectués simultanément par plusieurs opérateurs.

OPERATIONS MOTEURS

DEPOSE :

- Déposer le groupe motopropulseur de la traverse de suspension arrière.
- Désaccoupler la boîte pont du moteur.
- Déposer le carter de distribution, la culasse, la pompe à eau, le collecteur d'admission avec ses carburateurs, le filtre à air, le collecteur d'échappement, le volant moteur.

INTERVENTIONS :

- Remplacement de l'arbre à came d'origine par celui du kit (réf : 56263H)
- Remplacer les poussoirs de soupapes d'origine par ceux du kit (réf : 56246G)
- Remplacer le pignon d'arbre à cames d'origine par celui du Kit (réf : 56439S)
- Remplacer les coupelles inférieures de ressorts de soupapes d'origine par celles du kit (réf : 56243D)
- Remplacer la butée obturatrice d'arbre de pompe à huile d'origine par celle du kit (réf : 56267D) en montant au préalable l'entretoise guide d'arbre à l'intérieur de la nouvelle butée.
- Sur le tirant carburateur réaliser une boutonnière et un trou et souder la patte de point de fixe de gaine de câble d'accélérateur du kit (réf : 56258L) voir figures 1 et 2 pages 9 et 10.
- Sur pompe à eau, obturer l'embout du réchauffage du collecteur d'admission (morceau de durite avec un tube plein, maintenir le tube dans la durite avec un collier, fixer le tout sur la pompe à eau avec un collier)
- Sur volant moteur, reprendre au tour la glace de portée du disque d'embrayage, la glace doit être ramenée dans le plan de celui du mécanisme, c'est à dire réduire de l'ordre de 0.5 à 0.6 mm.

REPOSE :

- Monter le carter de distribution avec un joint neuf.
- Sur la culasse, remplacer les 3 goujons d'origine L=57 par des goujons L=32 (réf : 29829W)
- Monter la culasse avec un joint neuf, n pas monter les joints de soupapes.
- Monter la pompe à eau.
- Monter la nouvelle tubulure d'admission du kit (réf : 56264A) avec un joint neuf.
- Monter la nouvelle pipe de sortie d'eau du kit (réf : 56266C) avec un joint neuf en ayant préalablement monté sur celle-ci le tube de remplissage et l'embout de durite de climatiseur d'origine.
- Monter sur la tubulure d'admission les deux nouvelles brides de carburateurs du kit (réf : 56275O)
- Sur les deux nouveaux carburateurs WEBER du kit, remplacer le réglage existant par celui fourni dans la pochette du kit (réf : 57206A)
 - 40DCOE 44 (réf : 56472T) avant (mené)
 - 40DCOE 45 (réf : 56473U) arrière (menant)ainsi que le nouveau support de renvoie de commande d'accélérateur du kit (réf : 56440F) sur carburateur avant.
- Récupérer sur les carburateurs d'origine, les prises de dépression servant au contrôle de la synchronisation et les monter sur les nouveaux carburateurs.
- Monter le renvoie de commande d'accélérateur d'origine.
- Monter la nouvelle biellette de renvoie de commande d'accélérateur du kit (réf : 56441U)

MONTAGE DU KIT COUPE SRT 77 SIMCA RACING TEAM

- Relier les deux biellettes de carburateur par une corde à piano et supprimer la tirette de starter.
- Monter le ressort de rappel d'origine, voir figure 1 page 9, l'accrochage inférieur s'effectue sur une épingle à réaliser et à monter sur le tirant des carburateurs.
- Monter la tôle de liaison carburateurs trompettes du kit (réf : 56277F)
- Monter les trompettes d'aspiration d'air du Kit (réf : 56260J) après les avoir équipé de leur grille du kit (réf : 56262G) maintenue par un collier SERFLEX ou à défaut par le collier (réf : 40960L), ajouter une rondelle plate sous chaque écrou de fixation des trompettes.
- Monter impérativement des bougies d'une équivalence thermique aux CHAMPION N62R ou MARCHAL H32RG
- IMPORTANT : ne pas réutiliser les bougies d'origine.
- Inverser le montage du tirant d'alternateur (écrou soudé et bord tombé vers arrière voiture) ceci pour éviter interférence, interposer des rondelles d'épaisseur entre la patte de l'alternateur et le tirant pour rattraper le désalignement. Orienter le silentbloc du support de tendeur vers le haut.
- Maintenir la jauge à huile dans son guide en brasant sur le guide et la jauge une rondelle permettant l'accrochage d'un ressort réf : 22297J) voir figure 3 page 10
- Les vis de fixation des supports moteur devront être impérativement remontées au Loctite.

OPERATIONS BOITE DE VITESSE PONT

DEPOSE :

- Désassembler complètement la Boîte-pont, voir manuel de réparation page F3/VI-1

INTERVENTIONS :

- Sur carter de boîte, meuler le bossage représenté sur la figure 4 page 9 afin de permettre la libre rotation du pignon de 1^{ère} vitesse sans risque de frottement (le pignon de 1^{ère} fourni dans le Kit est d'un diamètre supérieur à l'origine).
- 3 rapports de couple conique peuvent être montés :
8 x 35 (réf : 28012M) 9 x 35 (réf : 30299G) et 9 x 37 (réf : 34491H)
- Sur boîtier de différentiel, réaliser une rainure de graissage des satellites.

REPOSE :

- Monter l'ensemble arbres et pignonnerie en remplaçant les pignons de 1^{ère}, 3^{ème}, et 4^{ème} ainsi que l'arbre primaire d'origine par ceux du Kit, voir manuel de réparation page F3/VI-8.
 - Pignon de 1^{ère} (réf : 56362C)
 - Pignon de 3^{ème} (réf : 53363D)
 - Pignon de 4^{ème} (réf : 56364E)
 - Arbre primaire (réf : 56365F)
- Assembler le différentiel en utilisant
 - L'axe de satellite moleté (réf : 22376Y), de préférence
 - Les satellites forgés (réf : 57213Y)
 - Les planétaires forgés (réf : 57212X) du kit
- Les vis de fixation de la couronne sur le boîtier doivent être montées à la LOCTITE
- Le réglage de la précharge des roulements du boîtier de différentiel doit être de : 0.07mm
- Le battement de denture de 0.08 à 0.10mm
- Monter le nouveau disque d'embrayage (garniture FERODO 792) du Kit (réf : 56276E)
- Réaccoupler la boîte pont au bloc cylindres.

MONTAGE DU KIT COUPE SRT 77 SIMCA RACING TEAM

OPERATIONS SUSPENSIONS AR

- Amortisseurs spéciaux
- Adjonction d'une barre stabilisatrice

INTERVENTIONS :

- Contrepercer au diamètre 12mm la traverse de l'axe de bras de suspension, le contreperçage doit être effectué unitairement, voir figure 5 page 10. Cette opération permet une plus grande latitude de réglage de la géométrie.
- Supprimer à l'aide d'une grignoteuse ou d'une cisaille les bords tombés des déflecteurs d'étriers de freins, ne laisser qu'une partie plane.
- Percer au diamètre 8.2mm le bras de suspension, voir figure 6 page 11. Cette opération a pour but de fixer par la suite la biellette de barre stabilisatrice.
- Déposer les ressorts de suspensions et intercaler entre la coupelle caoutchouc du ressort et la traverse de suspension une cale livrée dans le kit (réf : 26251D)
- Remplacer les amortisseurs par ceux du kit (réf : 55279R)
- Percer 4 trous au diamètre de 8.5mm dans le plancher, voir figure 7 page 11. Cette opération permettra le centrage de chaque contre plaque de fixation de la barre stabilisatrice.
- Poper les deux contre plaques de fixation des deux paliers de barre stabilisatrice livrées dans le Kit (réf : 56254G), voir figure 8 page 11

POSE DE LA BARRE STABILISATRICE : voir figure 8 page 11

- Mettre en place la barre stabilisatrice en utilisant les pièces du Kit
 - Barre stabilisatrice (réf : 26252E)
 - Tasseau élastiques (réf : 29736Y)
 - Pontet (réf : 29737Z)
 - Palier (réf : 29738A)
 - Contre plaque (réf : 34267X)
 - Demi palier de blocage latéral (réf : 55257B)
- Assembler également à chaque extrémité de la barre les biellettes du Kit (réf : 32141P). Ces biellettes ne seront fixées aux bras de suspension qu'après repose de l'ensemble groupe motopropulseur et suspension arrière assemblés.
- ATTENTION : vérifier que la barre peut osciller sans contact avec le tube de refroidissement ou son support, si nécessaire meuler ce support ou ajouter une contre plaque (réf : 34267X)

OPERATIONS SUSPENSION AV & DIRECTION

RESSORT AV :

- Désassembler complètement le ressort. (lame de ressort)
- Nettoyer soigneusement chaque lame et chaque intercalaire afin d'éliminer toute trace de peinture et de graisse.
- Meuler les angles vifs de chaque lame, les poncer si nécessaire pour supprimer toute aspérité.
- Réassembler le ressort en graissant abondamment les lames et intercalaires avec de la graisse MOLYKOTE .

CREMAILLERE :

- Désassembler la crémaillère, voir manuel de réparation page H1/VII-1 et nettoyer soigneusement chaque pièce.
- Réassembler en remplaçant le pignon d'origine par celui di Kit de 10 dents (réf : 56282V) et en supprimant le ressort de rappel, les deux clips et les deux coupelles du ressort de crémaillère.
- Au tour, réduire la longueur du poussoir de 2 mm

MONTAGE DU KIT COUPE SRT 77 SIMCA RACING TEAM

- Avant remontage de chaque pièces, bien graisser avec de la graisse MOLIKOTE.

FREINS AV :

- Supprimer à l'aide d'une grignoteuse ou d'une cisaille les bords tombés des déflecteurs d'étriers, ne laisser que la partie plane.

TRAVERSE AV :

- Dessouder, sans les détériorer, les supports de crémaillère.
- Couper et rabattre le bord tombé de la traverse située dans le prolongement de chaque support d crémaillère.
- Réaliser sur la partie AV de la traverse les perçages suivant les figures 9 page 12 et 13
- Sur chaque support de crémaillère :
 - Supprimer les bords tombés
 - Couper et rabattre les 3 pattes
 - Souder les semelles réalisées suivant figures 10 pages 12 et 13
- Réaliser 2 plaques selon figure 11 pages 12 et 13 et souder sur chacune 2 vis de diamètre 8 longueur 25 mm.
- Souder ou braser sur la traverse, aux endroits de fixation des supports de crémaillère les cales réalisées selon figure 12 page 12 et 13, ces cales sont destinées à rattraper la planéité de la traverse.
- Fixer sans les bloquer les supports de crémaillère sur la traverse.
- Fixer la crémaillère sur la traverse, ne pas la bloquer.
- Monter le ressort sur la traverse en veillant au bon centrage du ressort, toutes les vis doivent être montées à la LOCTITE.
- Remonter l'ensemble suspension AV et direction sur la voiture.
- Régler et bloquer les fixations de la crémaillère sur la traverse.

AMORTISSEURS AV

- Remplacer les amortisseurs d'origine par ceux du Kit (réf : 56272A).

TRIANGLES SUPERIEURS

- Pour la fixation des triangles sur caisse, remplacer les cales d'origine par celle du Kit (réf : 56248J)

OPERATION CARROSSERIE

INTERVENTIONS POUR OPERATION MECANIQUE :

- Sur la partie extérieure de chaque passage de roue, augmenter de 10mm environ la profondeur des 2 emboutis servant au débattement de l'axe de triangle de suspension AV.
- Renforcer par des boulons la fixation de chaque support supérieur d'amortisseur AV, voir figure 13 page 14
 - Sur aile AV du support 3 boulons de diamètre 6mm
 - Sur aile AR du support 2 boulons de diamètre 6 mm
 - Dans l'axe du support 2 boulons de diamètre 8 mm
- Fixer à l'intérieur du compartiment moteur, sur le passage de roue un réservoir (réf : 37501N) et le raccorder au bouchon de couvre culbuteur par une durite, ce réservoir permettra la récupération des vapeurs d'huile moteur.

MONTAGE DES ELEMENTS POLYESTER ET CARRENAGE AV :

- Se conformer aux figures 14 à 22 pages 14 à 17
- Références des ailes carrosserie, fixation par rivets pop (réf : 90678Q)
Extension d'ailes ou élargisseur.
AV.D= 56270L AV.G=56295S AR.D=56274C AR.G=56299E
Spoiler = 56268N
Carénage inférieur (droit et gauche) = 56269P

REPOSE DE L'ENSEMBLE GROUPE MOTOPROPULSEUR SUSPENSION AR :

- Reposer sur voiture l'ensemble motopropulseur suspension AR
- Monter avec un joint neuf l'ensemble collecteur d'échappement et silencieux du Kit (réf : 56273B). La patte support de silencieux est à fixer sur l'une des équerres de fixation du carénage d'origine et un perçage devra être effectué dans la jupe.
- Le carénage moteur d'origine ne doit pas être remonté.

REGLAGE DE LA GEOMETRIE DES TRAINS AV ET AR

- Avec pneumatiques de série 145 FF x 13 pouces en 1.6 à 2 bars
- Avec plein d'essence

TRAIN AV

- Carrossage : $-1^{\circ}30'$ + ou $- 0.10'$ Chasse : 7° + ou $- 1^{\circ}$
- Pincement : 3 + ou $- 0.5$ mm (1.5 mm par roue) variation de pincement sous 50 mm d'affaissement : 0mm

TRAIN AR

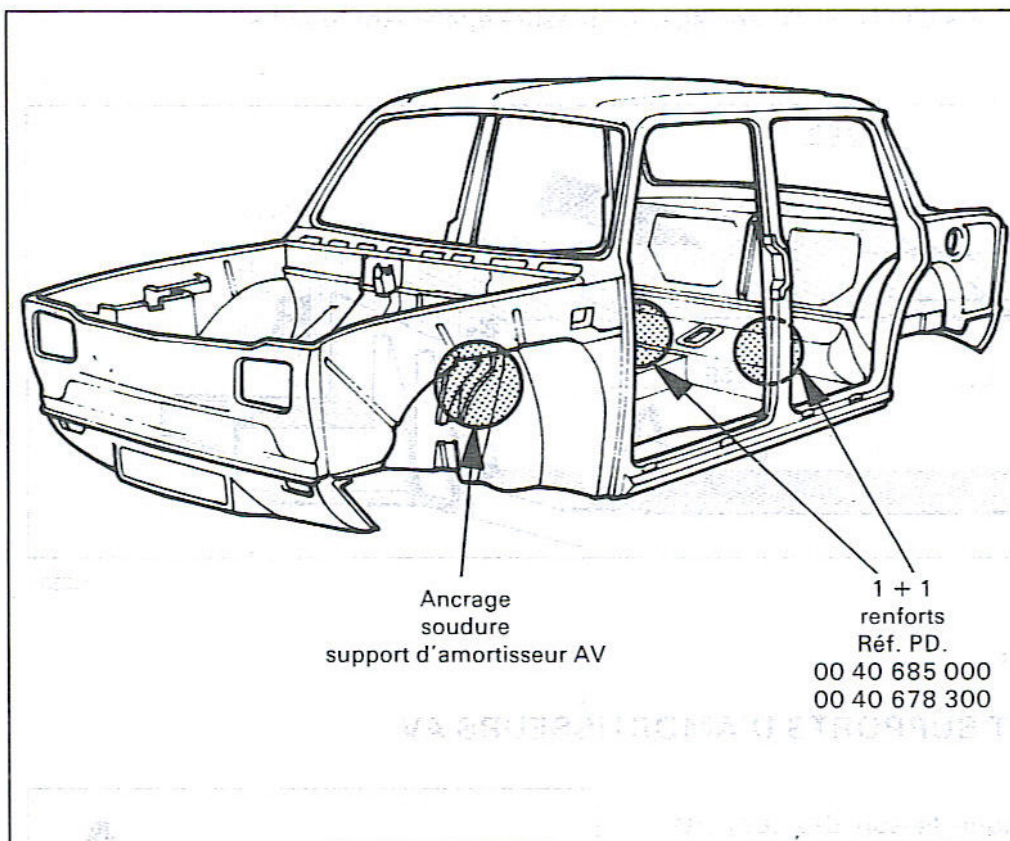
- Carrossage : $-3^{\circ}30'$ + ou $- 0.30'$ (avec ressorts neufs)
- Pincement : 5 + ou $- 0.5$ mm (2.5mm par roue)
- Veiller au bon alignement des trains AV et AR et à la symétrie des réglages.

MISE AU POINT MOTEUR

- Réglage des culbuteurs : moteur froid : Adm 0.25mm Echapp : 0.30mm
- Bougies : Champion N62R Marchal : H32RG
- Allumeur Ducellier 6628 ou SEV Marchal 41153102, point d'avance 12°
- Carburateurs ; Weber 40DCOE (voir caractéristique ci dessous)
- Buse =31 Niveau : 8mm
- Gicleurs principaux : 135 Gicleur de pompe jet : 40
- Ajustage d'automatisme : 190 Décharge : fermée
- Gicleur de ralenti : 45F8

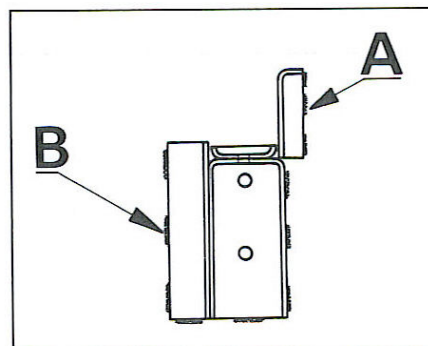
Référence notice de montage : 85447

- Cette caisse devra faire l'objet des transformations suivantes :



RENFORCEMENT SUPPORTS D'AMORTISSEURS AV

- Effectuer sur chaque liaison des supports d'amortisseurs AV, des cordons de soudure MIG ou à défaut de soudure ARC (Fig. 3).



A = 3 ancrages de 10 mm
B = 8 ancrages de 15 mm

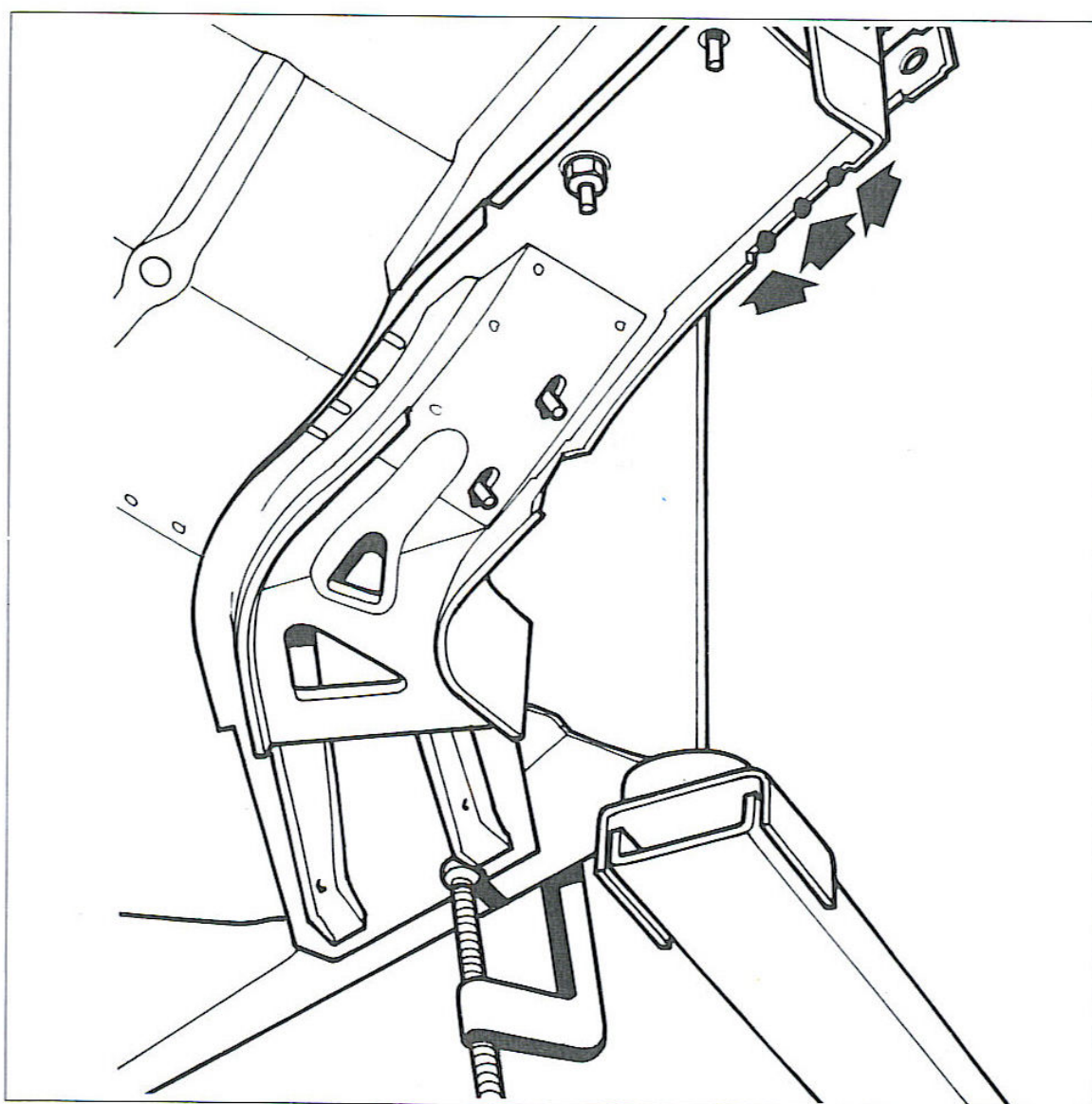
RENFORCEMENT PARTIE AV DE CAISSE

A partir de la caisse n° 42 5060867, dans le but de renforcer le passage de roue inférieur, trois ancrages de soudure à l'arc sont effectués à la liaison renfort «crash» passage de roue-traverse de suspension (figure 1).

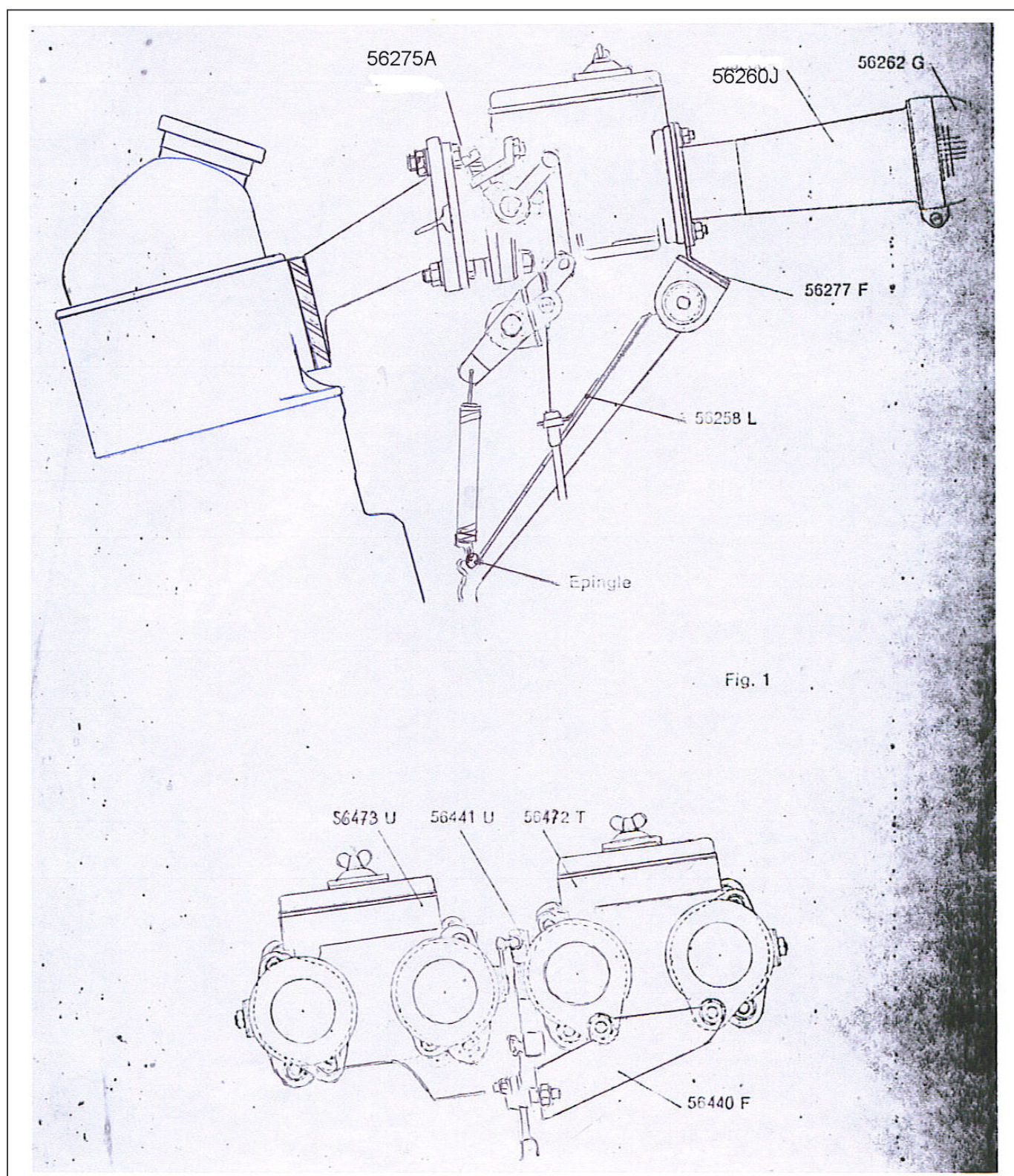
Ces ancrages doivent être impérativement effectués lors du remplacement d'une partie AV de caisse et doivent être accompagnés du montage des pontets de fixation de bras supérieurs de suspension AV (voir page G1-2).

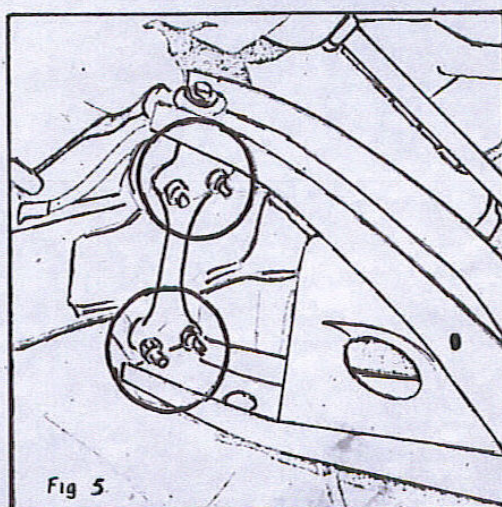
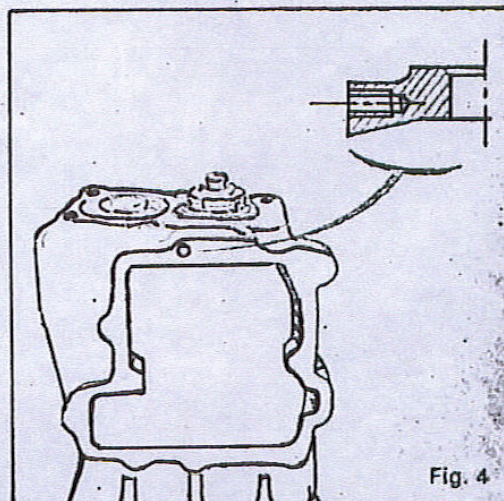
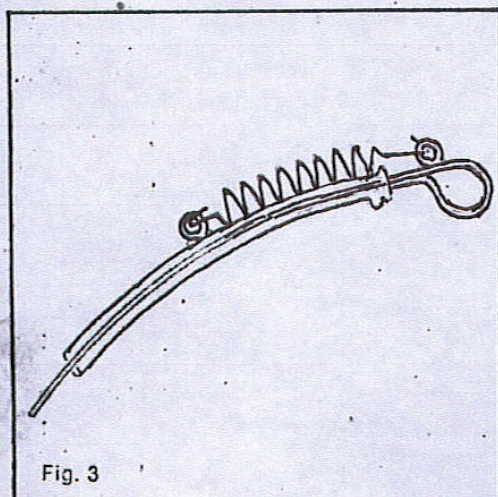
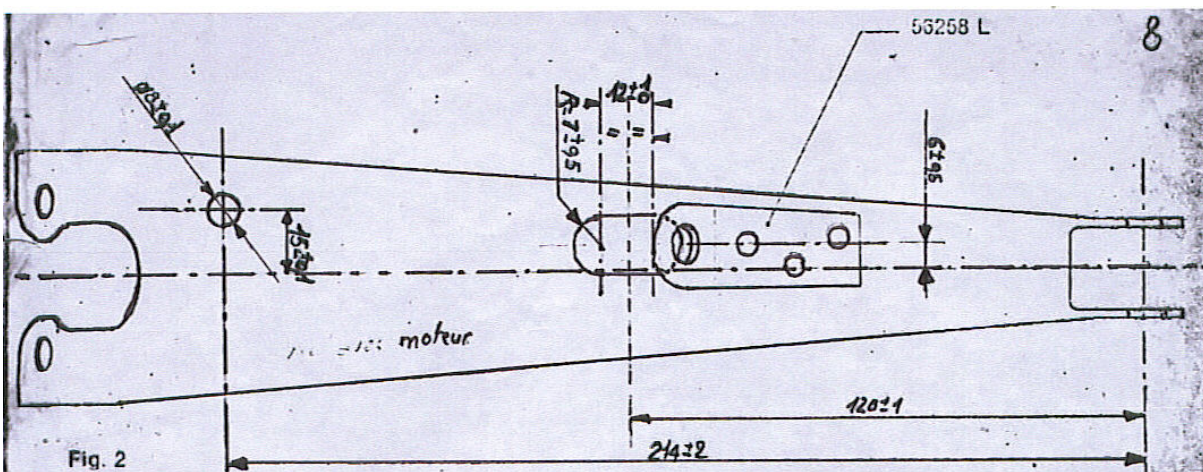
Nota :

Sur les véhicules utilisés dans des conditions particulières, cette amélioration peut être effectuée à titre préventif.



MONTAGE DU KIT COUPE SRT 77 SIMCA RACING TEAM





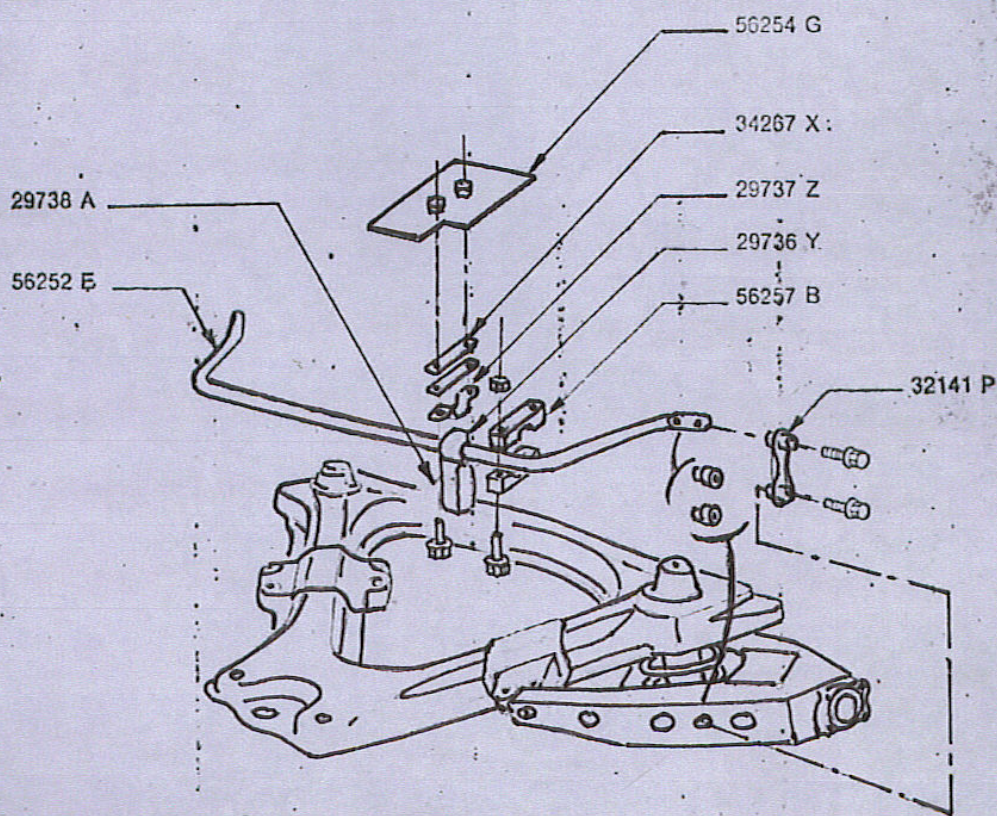
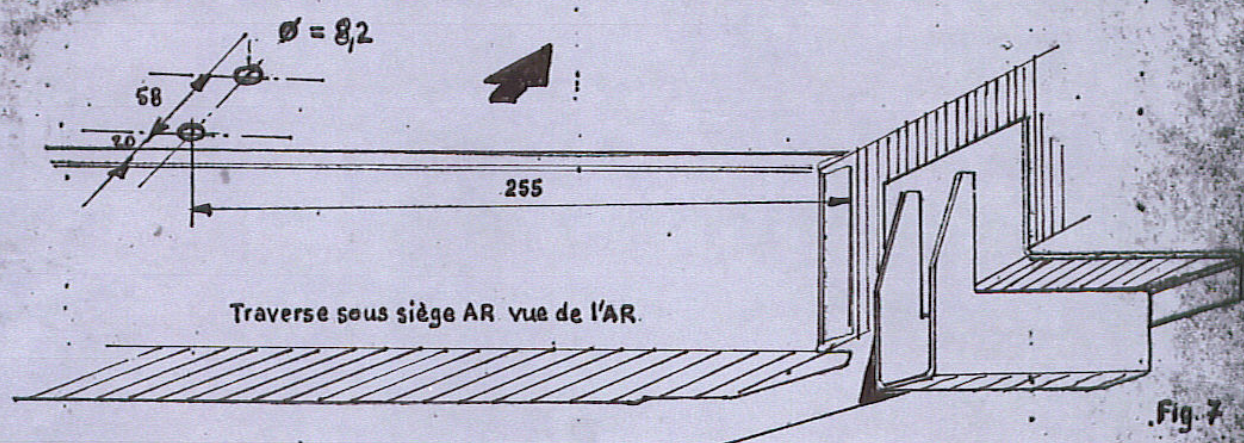
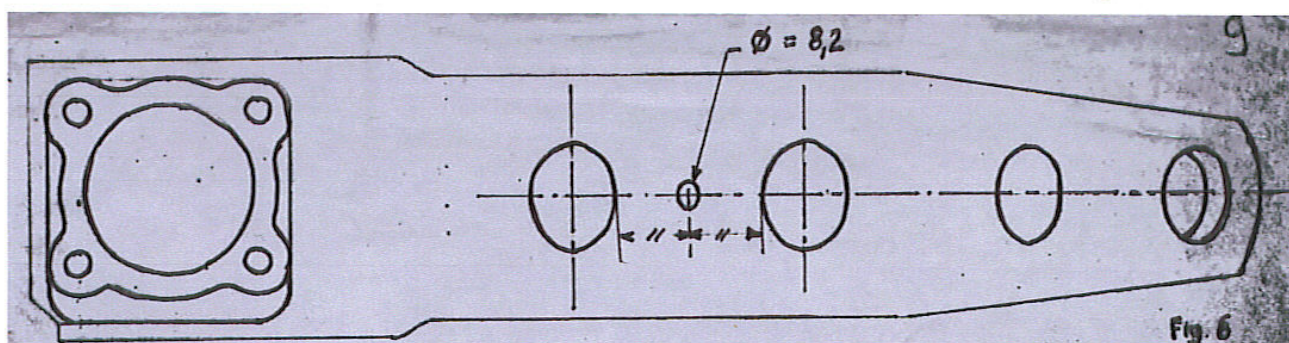


Fig. 9

Schéma de percage de la traverse AV

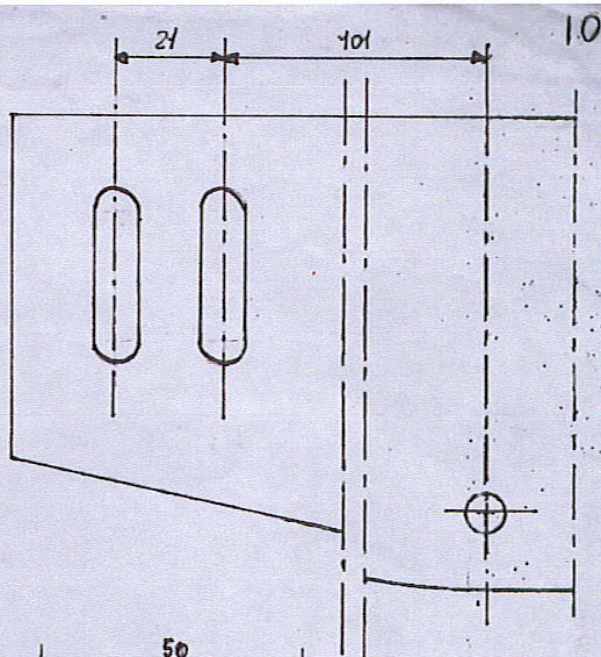


Fig. 10

Semelle à souder sur le support D. de cre maillera

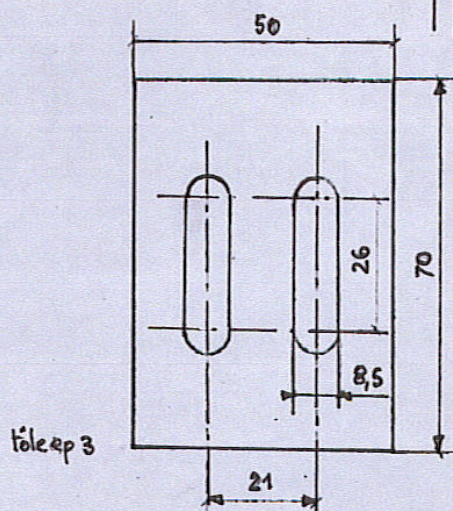


Fig. 11

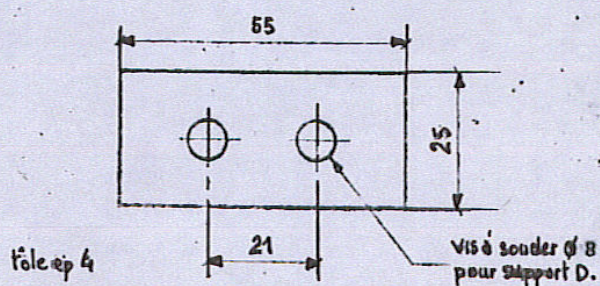
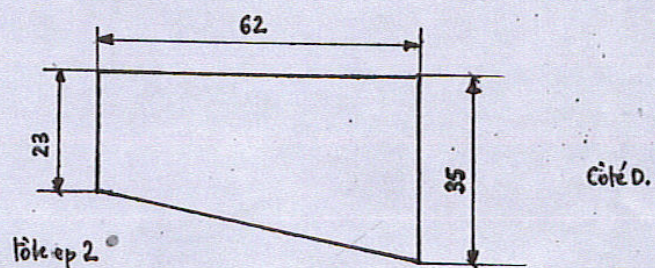
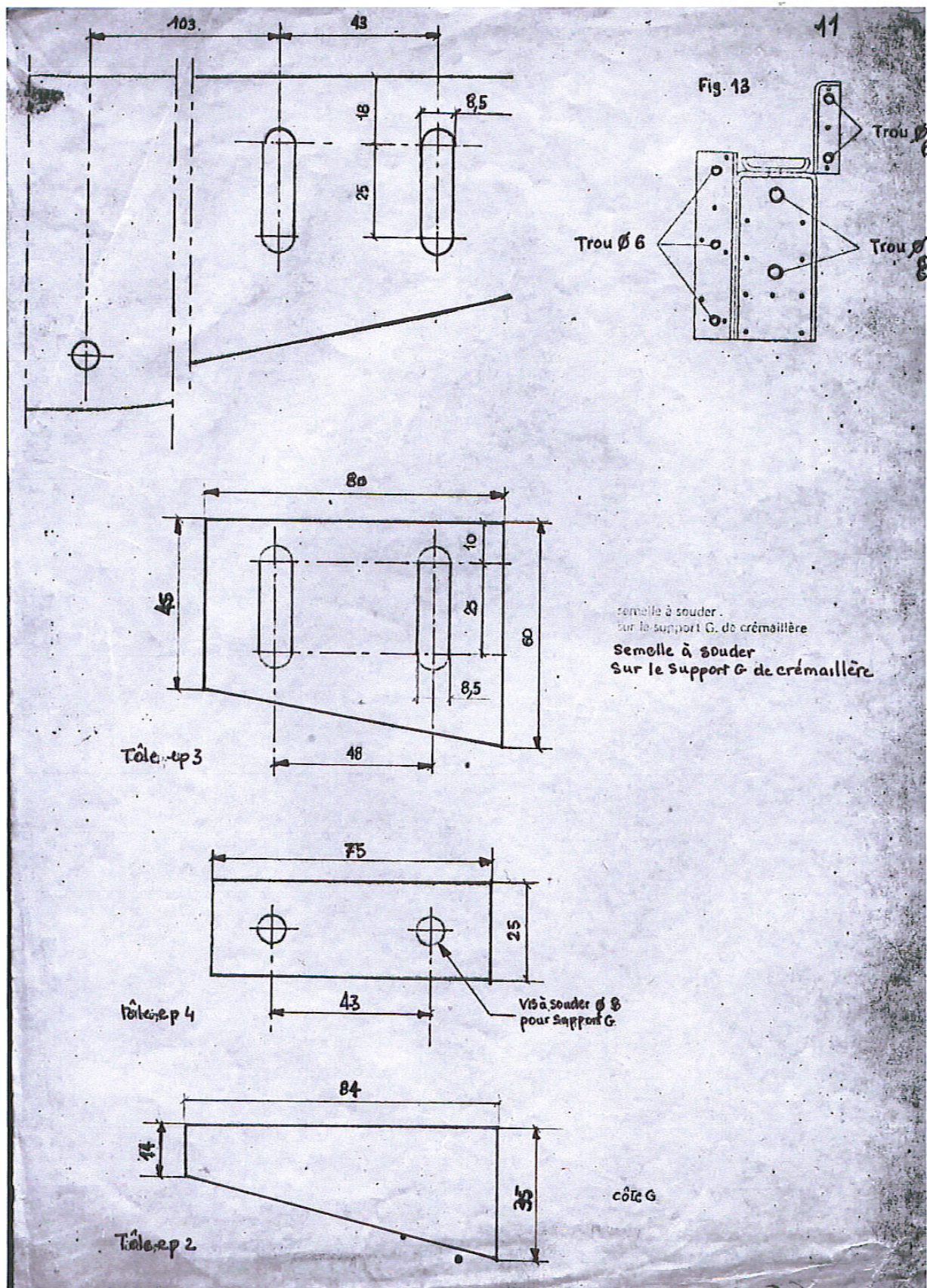


Fig. 12

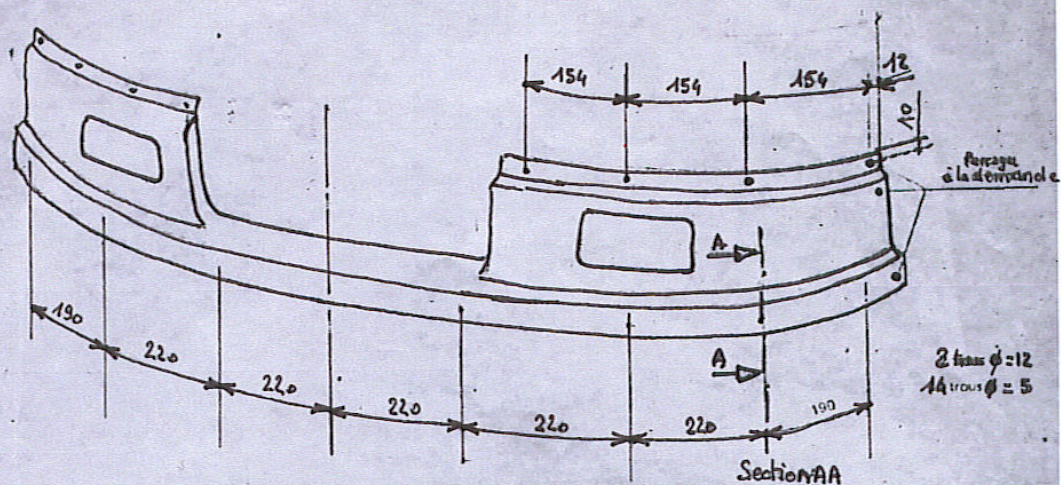
Cotes à souder sur traverse pour compenser la différence d'épaisseur du doublage





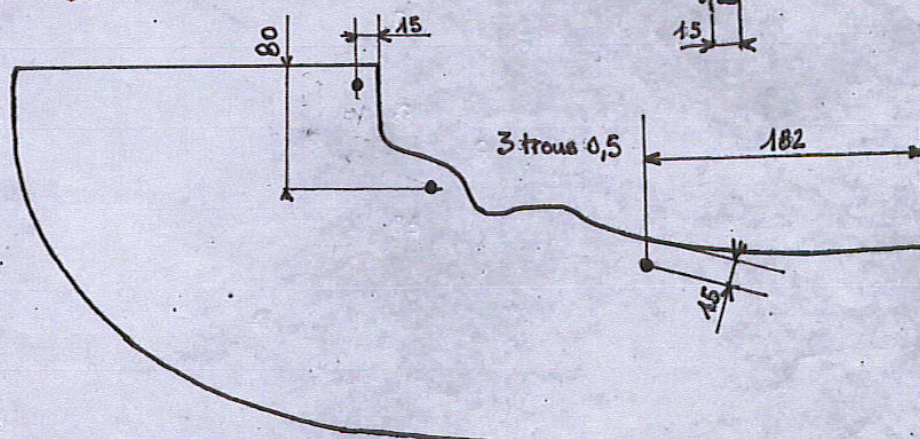
PERÇAGE SPOILER

Fig. 16



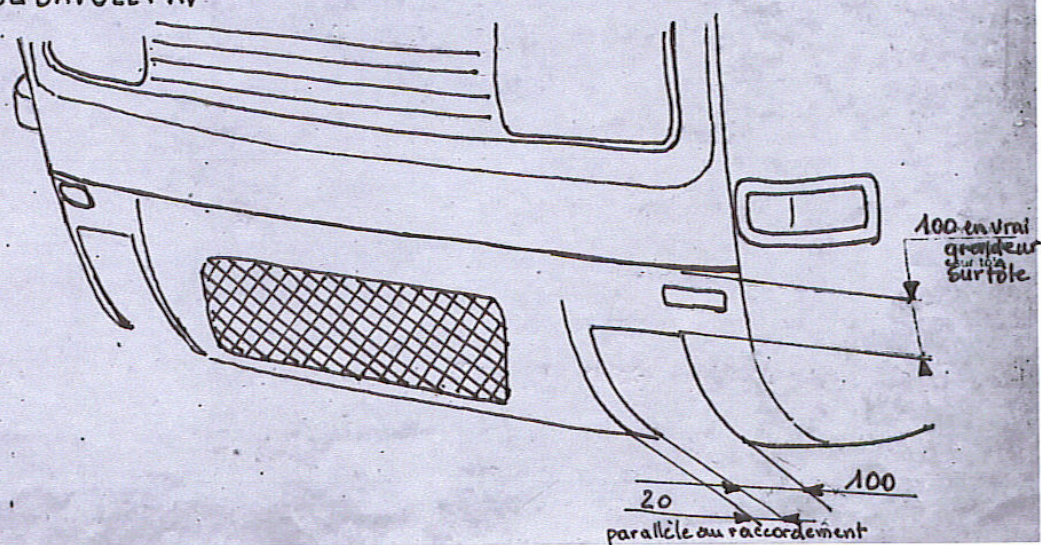
PERÇAGE TOLE DE CARENAGE INTERIEUR

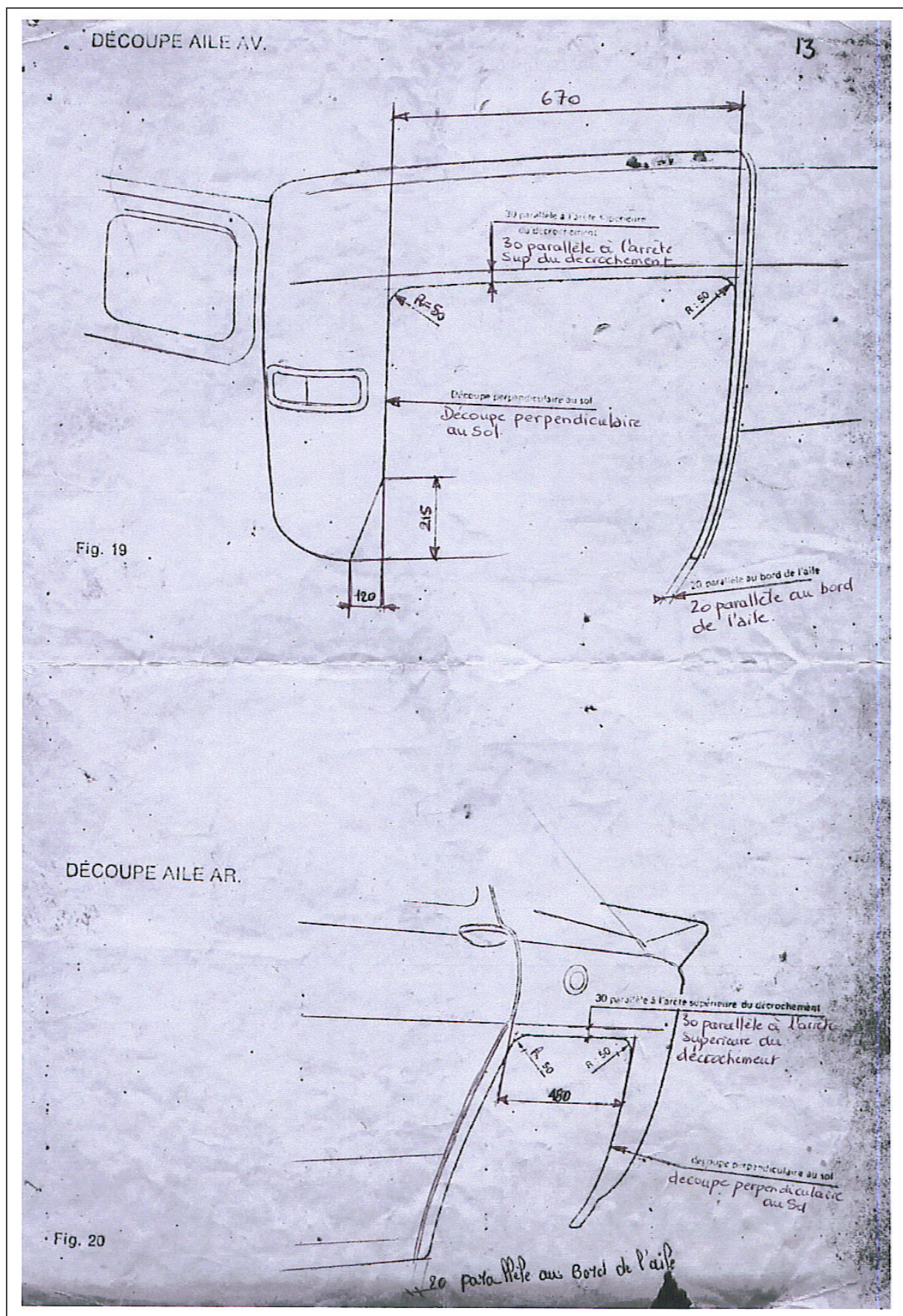
Fig. 17



DECOUPE DU BAYOLET AV

Fig. 18





PERÇAGE EXTENSION AILE AV

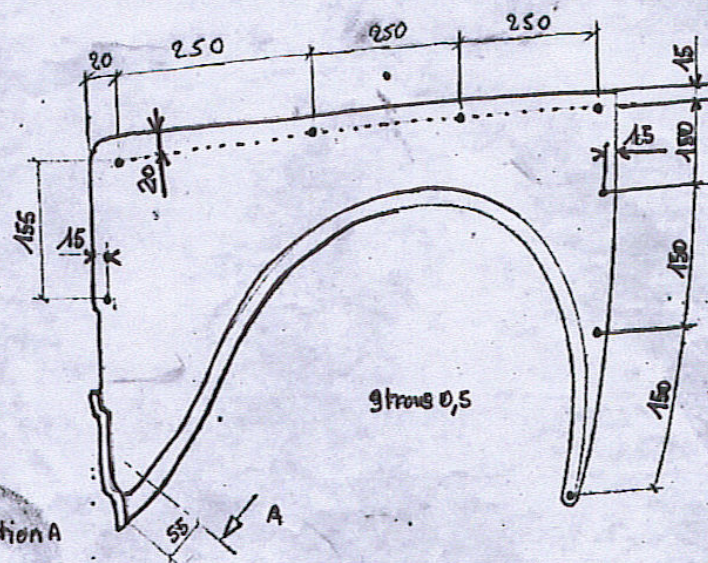


Fig. 14

Section A

PERÇAGE EXTENSION AILE AR.

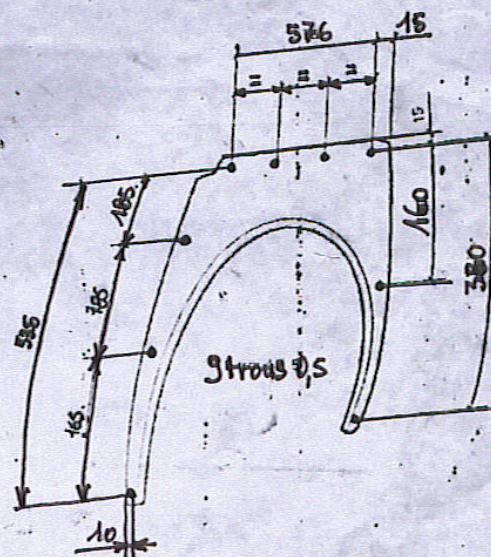
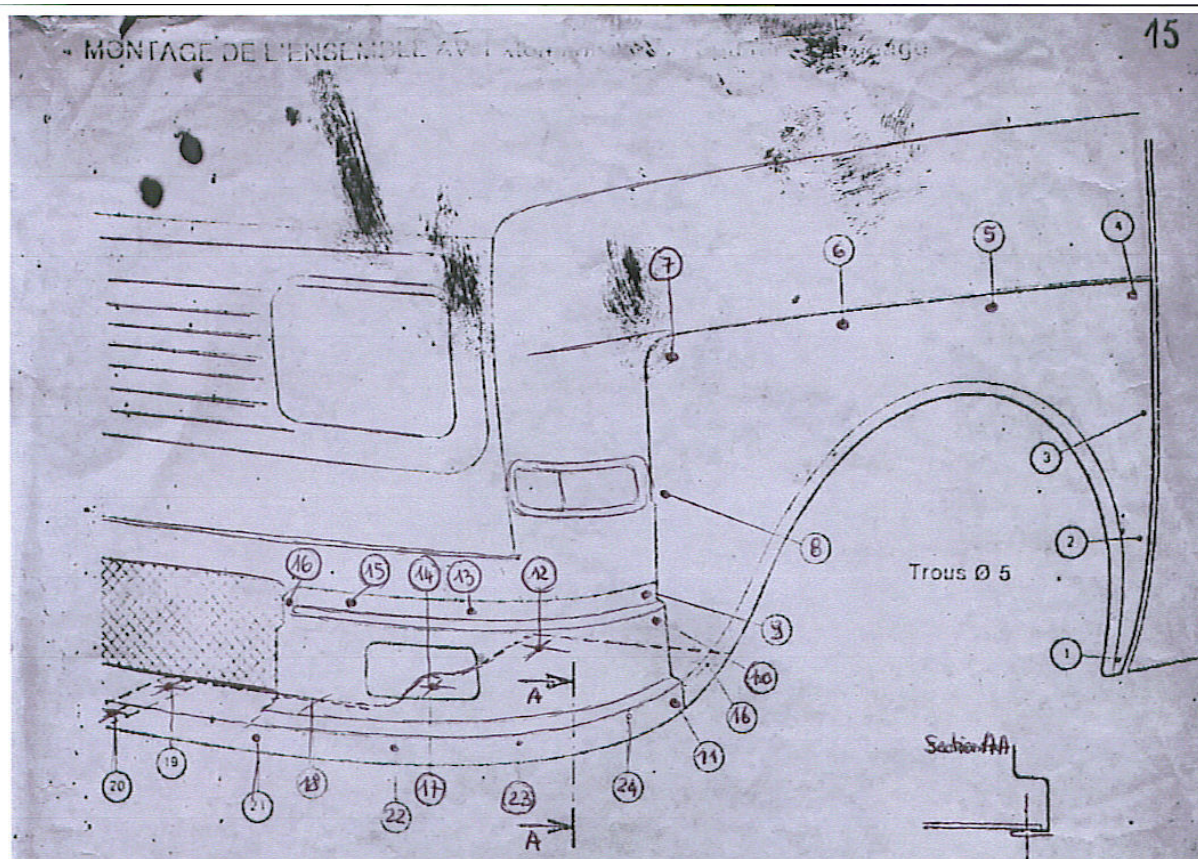


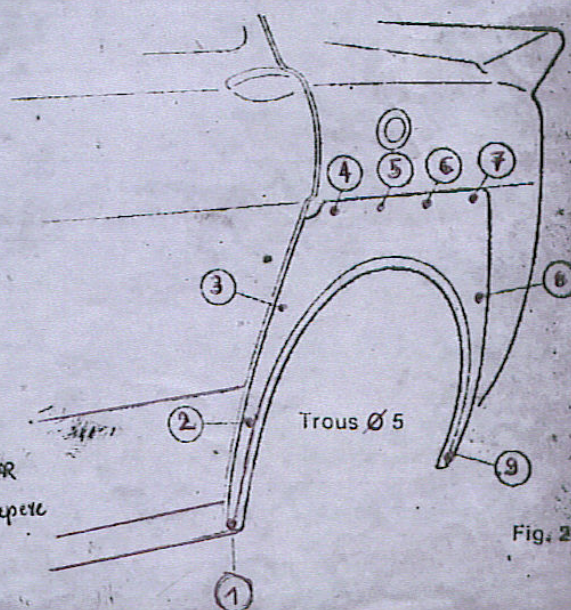
Fig. 15



ORDRE DES OPERATIONS

- N° 1 : Alignement extension aile avec *neutre et pied AV*
 N° 2 : Contre-perçage et fixation des Repere
 N° 3 : Positionnement du spoiler et blocage par pinces
 du spoiler et extension aile
 N° 4 : Contre-perçage et fixation des repères (dans l'ordre ci-après)
 9-10-11-7-2-1-3-5-6-8-12-13-14-15-16-18-21
 17-19-20-22-23-24

MONTAGE DE L'EXTENSION D'AILE AR.



ORDRE DES OPERATIONS

- extension d'aile avec neutre et pied AR*
 N° 1 : Alignement extension d'aile avec neutre et pied AR
 N° 2 : Contre-perçage et fixation des Repere
 dans l'ordre ci-après : 4-7-12-3-5-6-8-9

Dessins pris dans le manuel atelier de la Rallye3

DECOUPE DU BAVOLET

- Effectuer sur le bavolet AV 1 + 1 découpes (Fig. 4).

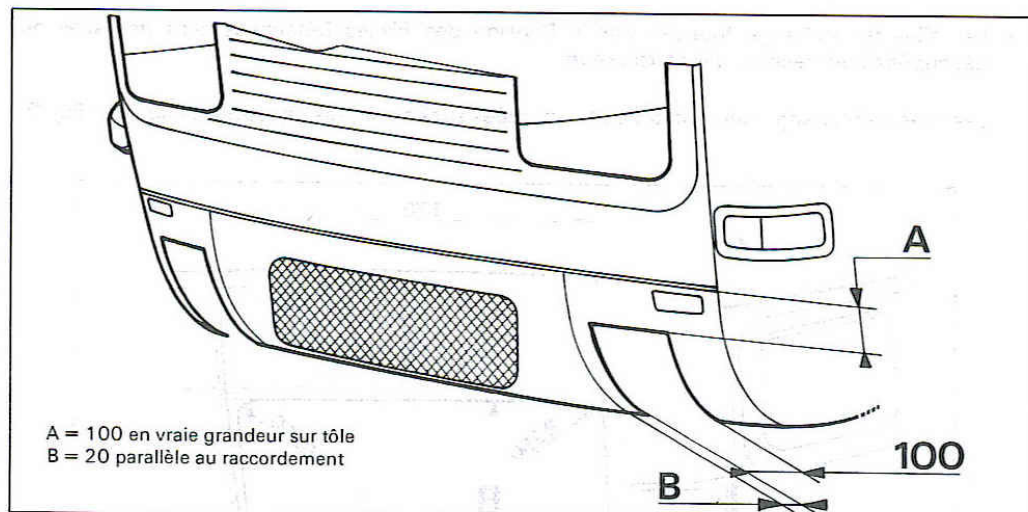


Fig. 4

A.3388

DECOUPE DU PANNEAU AR

- Pour permettre le passage de l'échappement transversal, couper le panneau AR dans sa partie inférieure suivant la Fig. 5 et relever le bord à l'horizontal (A).

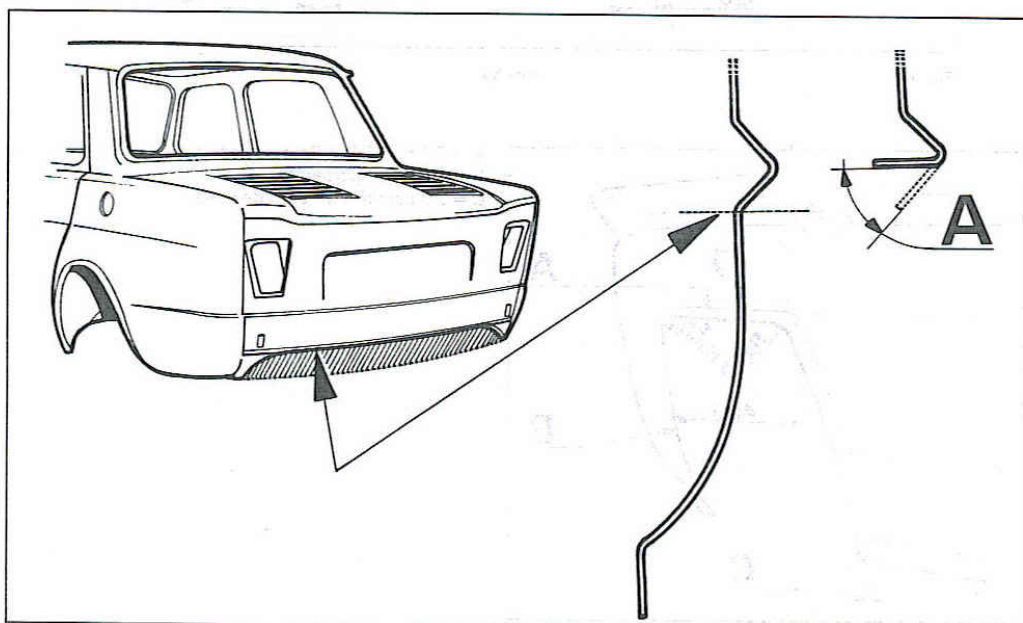


Fig. 5

A.3389

247,6 en 4^e à 1000 tr/s

166 km/h à 6000

145x13 = 172 cm

MR BLEY G. Le Castellas

06290 HOUJINS

Tél VAR 764625

KIT COMPETITION

GROUPE II

POUR RALLYE 2

10000 l 27,6
17200 B 600:1000 km/s1300 27,6
1960 4700:1500 km/s
028

Composition du KIT

MOTEUR:

- arbre à cames Groupe II à levées et croisements spécifiques,
- nouveau collecteur d'admission à 4 conduits droits et bride souple,
- deux carburateurs double corps WEBER 40 DCOE munis de trompettes à grille,
- collecteur et silencieux d'échappement spécifiques type rallye,
- disque d'embrayage à garniture renforcée haute friction,
- diverses pièces moteur spécifiques:
 - coupelles inférieures de ressorts de soupapes,
 - poussoirs de tiges de soupapes,
 - guide d'arbre de commande de pompe à huile, commande d'accélérateur.

BOITE DE VITESSES:

- pignonnage à 4 rapports rapprochés, homologués FIA Groupe II:
- 1^o - 0,307 - 2^o - 0,472 - 3^o - 0,656 - 4^o - 0,806 - MAR 0,291.

SUSPENSION:

- 4 amortisseurs Koni spéciaux,
- nouvelle barre antidive AR, diamètre 19 mm,
- cales de ressorts AR,
- cales de triangles supérieurs AV.

DIRECTION:

- pignon de crémaillère de 10 dents pour direction directe, tours de volant butée à butée 2,25 (au lieu de 3,25).

CARROSSERIE:

- 4 extensions d'ailes en polyester pour montage de jantes de 6 pouces, fixées par vis sur la caisse,
- spoiler AV en polyester, avec prises d'air pour refroidissement des freins AV.
- carénage inférieur en tôle d'aluminium destiné à améliorer l'aérodynamisme et la portance AV.

NOTA:

- En complément de ce Kit, il existe un jeu de 4 jantes en alliage léger de 6 pouces, destinées à recevoir des pneumatiques taille basse.
- Tous les éléments de ce Kit sont homologués en Groupe II.

RÉFÉRENCES PIÈCES DÉTACHÉES CHRYSLER-PARTS

56242 C KIT COMPLET

Pièces composantes du KIT

- 56243 D Coupelle inférieure d'appui de ressort
- 56246 G Poussoir de soupape
- 56248 J Cale de triangle de suspension AV
- 56251 D Cale de ressort de suspension AR
- 56252 E Barre stabilisatrice AR
- 56254 G Contre-plaque de palier pour barre stabilisatrice
- 56257 B 1/2 palier de blocage latéral pour barre stabilisatrice
- 56258 L Tube d'arrêt de gaine de commande de carburateur
- 56260 J Trompette d'aspiration
- 56262 G Grillage de trompette d'aspiration
- 56263 H Arbre à cames assemblé
- × 56264 A Tubulure d'admission 588^F
- × 56266 C Pipe de sortie d'eau de culasse 114^F 54
- 56267 D Palier extrême d'arbre de pompe à huile
- 56268 N Spoiler AV
- 56269 P Carénage AV
- 56270 L Élargisseur d'aile AV D
- 56272 A Amortisseur AV
- × 56273 B Échappements complets 170^F 40^{TR}
- 56274 C Élargisseur d'aile AR D
- × 56275 D Bride de carburateur 229^F 74^{TR}
- 56276 E Disque d'embrayage

- × 56277 F Plaque de liaison des carburateurs assemblés 65^F 86
- 56279 R Amortisseur AR
- 56282 V Pignon nu de crémaillère
- 56295 S Élargisseur d'aile AV G
- 56299 E Élargisseur d'aile AR G
- 56362 C Pignon de 1^{re} assemblé
- 56363 D Pignon de 3^e assemblé
- 56364 E Pignon de 4^e assemblé
- 56365 F Arbre primaire de boîte de vitesses
- 56439 S Roue à chaîne
- × 56440 F Support de renvoi de commande d'accélérateur
- × 56441 U Bielette de renvoi
- × 56472 T Carburateur menant réglé compétition 843^F 86 12
- × 56473 U Carburateur mené réglé compétition

Pièces de série

- 20528 T Coupelle d'appui de ressort de soupape
- 29736 Y Tasseau élastique de barre stabilisatrice AV
- 29737 Z Pontet de barre stabilisatrice AV
- 29738 A Support de barre stabilisatrice
- 29941 W Bagues
- 32141 P Bielette assemblée de barre stabilisatrice
- 34267 X Contre-plaque support de barre stabilisatrice AV
- 57212 X Planétaire
- 57213 Y Satellite

Attention: le véhicule équipé du Kit compétition Groupe II, est un véhicule transformé, non homologué par le Service des Mines. Il est en conséquence rappelé au propriétaire du véhicule ainsi modifié qu'il ne peut l'utiliser que sur circuits ou routes fermés.

CHEZ VOTRE

CONCESSIONNAIRE

CHRYSLER
FRANCE

Carrossage AV N°g 1°30
AR 11 3°30
Pincement AV AR 2mm
Chasse AV positif 7°30

graphie: 3 R.C. PARIS 66.201.4075. B

ESSAI

RALLYE 2 KIT 110 CHEVAUX

une (très) bonne surprise



Décidément, le kit fait fureur. Depuis longtemps, les préparateurs proposaient toutes sortes de kits pour toutes sortes de voitures. Voici que les firmes elles-mêmes s'y mettent. Chrysler France, faute de présenter la Rallye 3 tant espérée, lance un kit pour la Rallye 2. Peugeot met la dernière main à un kit pour la 104. Et André Chardonnet, importateur des Autobianchi en France, suit le mouvement en annonçant pour février ou mars, un kit comme celui qui équipait les A 112 groupe 2 du Monte Carlo. 110 chevaux pour la Rallye 2, 85 chevaux pour la Peugeot et l'Autobianchi, mais des objectifs... et des poids différents. En attendant de pouvoir vous présenter la Peugeot et l'Autobianchi, voici l'essai d'une Rallye 2 équipée du Kit 110 chevaux.

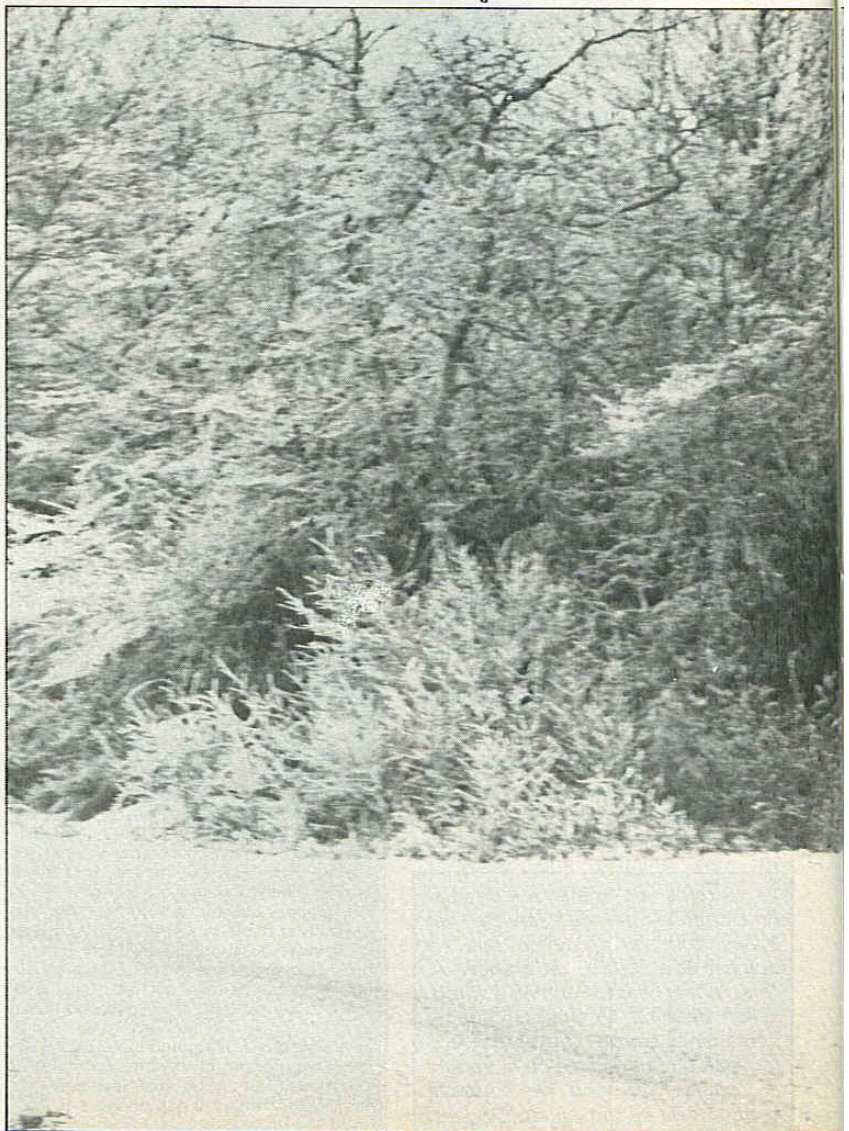
Disons le tout de suite, cette Rallye 2 « kitée », élaborée par Chrysler France pour réagir contre la meute des Golf GTI, RS Alpine, et autres 104 ZS et A 112 Abarth qui font un clin d'œil concurrent à ses clients sportifs, est une réussite : Chrysler a frappé fort et juste.

La Rallye 2 kitée n'est pas seulement une belle réussite technique : elle s'inscrit dans un plan sportif élaboré par Marc Seguin, qui permettra aux possesseurs de Rallye 2 kitée de faire des rallyes avec des prix extrêmement intéressants à la clef : c'est simple, les possesseurs de Rallye 2 kitées qui s'aligneront dans les 8 rallyes retenus pour la « Coupe SRT 77 » se partageront... 18 millions de prix auxquels s'ajouteront les prix des organisateurs !

Mais surtout, les jeunes pourront disposer pour décrocher ces gros lots, d'une arme redoutable, et pour un prix abordable, puisqu'une Rallye 2 entièrement montée avec le kit 110 chevaux coûtera environ 30 000 F tout compris. Rarement un tel effort a été consenti par un constructeur pour s'attirer la clientèle des jeunes pilotes, qui jusqu'à présent, n'avaient d'autre alternative qu'entre la Rallye 2 groupe 1, sympathique, efficace mais... limitée en performance et vraiment trop commune, et toutes sortes de Rallye 2 groupe 2 élaborées à grands frais par toutes sortes de préparateurs. D'emblée Chrysler vient de faire mieux et moins cher. J'ai pu longuement essayer cette Rallye 2 kitée dans la très belle épreuve spéciale de Saint-Jean-en-Royans, une des grandes classiques du rallye de Monte Carlo.

Moteur-boîte : une réussite

Un rapide examen de la composition du kit montre que les transformations restent assez simples : un arbre à cames complété par 2 gros carburateurs a permis de gagner 24 chevaux, alors que la culasse reste de série. C'est un très bon résultat. D'autant que les 110 chevaux sont réels : les performances mesurées (16" 3 au 400 mètres départ arrêté, 30,8 secondes au 1 000 mètres) autant que les impressions ressenties au volant l'attestent. Le résultat



est d'autant plus positif que c'est toute la courbe de puissance qui s'est remplumée. Plus rien à voir avec le 1300 de série, si creux, malgré ses 86 chevaux, qu'on a l'impression que l'accélérateur n'a que 2 positions : fermé et ouvert à fond. Le moteur kité est « plein » à tous les régimes dès qu'on accélère un tant soit peu il réagit avec une vigueur étonnante soulignée par le son magnifiquement rageur et stimulant de l'échappement. Et surtout, ce groupe 2 n'est pas « pointu », sa plage d'utilisation est très étendue : dès 4000/4500 tours, il répond franchement, et jusqu'à 7200 tours et plus (l'affolement des soupapes se produit vers 7500 tours).

Il faut dire que ce moteur est parfaitement servi par une boîte non seulement dotée d'une commande rapide et précise, mais surtout, idéalement étagée pour une boîte 4 vitesses. Par rapport à la boîte de série, la 1^{re} est plus longue, la 2^e est celle d'origine, la 3^e et la 4^e sont plus courtes. Destinée au Rallye, cette boîte tire en effet très court (150 km/h à 7200 tours en 4^e), ce qui a permis de rapprocher les rapports (1500 tours environ entre chaque rapport).

En fait, c'est donc l'ensemble moteur-boîte qui est étonnant. J'ai pu effectuer plusieurs fois la montée de St-Jean-en-Royans (20 kms), en racing sur le sec, puis sur la neige avec des pneus cloutés, sans jamais ressentir l'impression classique de manquer de puissance. Au contraire, plus je la conduisais, plus la Rallye 2 kitée me surprenait dans le bon sens et m'enthousiasmait.

Tenue de route : un grand « mieux »

La Rallye 2 que j'ai essayée était équipée de jantes 6 pouces Amil, ce qui justifiait les 4 très belles extensions d'ailes du kit. Si le bequet arrière qui équipe en série la Rallye 2 sert surtout d'enjoliveur, le spoiler avant, en revanche a été étudié le plus sérieusement du monde à la soufflerie Eifel et sa réalisation est de toute beauté ; le panneau avant, en polyester, troué par les 2 orifices de refroidissement des freins avant, se prolonge, sous la voiture par un carénage intérieur en tôle. A part cela, le kit comprend seulement, en ce qui concerne la suspension, des cales, (ces

Une arme fantastique pour les amateurs.

cales en aluminium permettent de compenser l'affaissement des ressorts et de conserver la hauteur de caisse optimale), 4 amortisseurs Koni et une barre arrière réglable (2 positions). Bernard Fiorentino, qui est un metteur au point remarquable, a « pinaillé » les réglages de la géométrie pour obtenir une plus grande efficacité. C'est lui aussi qui a insisté pour qu'une direction directe fasse partie du kit. Les réglages de suspension qu'il a déterminés seront communiqués aux acheteurs du kit, dans une brochure explicative.

Le résultat, ici encore, est très positif, l'amortissement est très bon. La voiture a beaucoup d'adhérence et ne se couche pratiquement pas. En racing, sur le goudron, elle garde, atténué mais toujours perceptible, le petit défaut caractéristique de la Rallye 2 : un court instant d'inertie à la mise en appui qui la fait soupirer dans les virages très serrés. Partout ailleurs elle est neutre. La motricité est vraiment excellente, et la direction, très directe, compense assez bien les faiblesses du train avant : il faut seulement s'habituer à son caractère très « guideur » (2 tour 1/2 de butée à butée). Sur la neige, cette direction permet d'attaquer très fort sans jamais être surpris grâce à la vitesse de réaction qu'elle assure : j'ai rarement vu, dans ces conditions une voiture permettant d'être aussi vif et précis, d'attaquer vraiment très fort avec autant de sérénité.

Coupe S.R.T. 1977

Elle comprend 8 rallyes et 4 circuits. Des prix importants seront attribués à chaque épreuve et en fin d'année. Pour le classement final, les 5 meilleurs résultats de rallye, les 2 meilleurs résultats de circuit seront retenus. Les prix seront cumulables avec ceux attribués dans le cadre des championnats S.R.T. fédéraux, et bien sûr avec les prix attribués par les organisateurs de chaque épreuve. Les mieux classés de la Coupe S.R.T. 77 pourraient participer au rallye de Monte Carlo 1978 en officiels...

Règlement définitif au S.R.T., 26, avenue de la Grande-Armée, 75017 Paris. Tél. : 755.61.65.

Seuls les freins ne m'ont pas inspiré le même enthousiasme que le reste de la voiture. Ils ne faiblissaient pas, mais manquaient à mon avis d'efficacité.

Détail amusant : au premier essai que je fis dans la neige, la voiture était inconduisible : elle soupirait partout. Je jette un coup d'œil aux clous : ils sont complètement arrondis et émoussés à l'avant, bien pointus à l'arrière. Je permute l'avant et l'arrière : la voiture devient merveilleusement maniable, survieuse à souhait. Elle a seulement perdu un peu de motricité... d'où la nécessité d'utiliser toujours des clous en bon état dans les rallyes sur neige. Je dois avouer que rarement une auto m'a inspiré un tel enthousiasme, sinon, récemment, la Volkswagen Golf GTI. En quelques transformations bien étudiées, Chrysler a réalisé une véritable petite voiture de course qui sera, à mon avis, de taille à gagner le groupe 2 et à faire de très bonnes places au scratch dans les rallyes. Et cela pour un prix tout à fait exceptionnel puisque le kit, qui sera commercialisé fin février, coûtera d'après



ESSAI

nos informations 4400 F (ttc) auxquels il faudra ajouter environ 2000 F de main d'œuvre pour le montage et, dans certains cas, le prix des jantes 6 pouces et des pneus.

Reste à souhaiter que cette magnifique groupe 2 (la meilleure Rallye 2 groupe 2 que j'aie jamais essayé), redonne, grâce aux succès qui l'attendent, à Chrysler, le goût de se relancer à fond dans la compétition, avec un véritable service course et des objectifs élevés. En attendant, bravo Chrysler.

Pierre Pagani.

Composition du kit

Moteur : arbre à cames spécial, collecteur d'admission à 4 conduits droits et brides souples, 2 carburateurs Weber 40 DCOE avec trompettes et grilles (un filtre à air est prévu pour les rallyes sur terre), échappement spécial type rallye, disque d'embrayage renforcé, enfin poussoirs de tiges de soupapes.

Boîte de vitesses : à 4 rapports rapprochés (1re 0,307 — 2e 0,472 — 3e 0,656 — 4e 0,806).

Suspension : 4 amortisseurs Koni spéciaux, barre antidive AR de 19 mm à 2 positions de réglage, cales de ressorts AR et cales de triangles supérieurs AV.

Direction : pignon de crémaillère 10 dents (2,25 tours de butée à butée au lieu de 3,23).

Carrosserie : 4 extensions d'ailles en polyester pour montage de jantes de 6 pouces, spoiler AV avec prises d'air pour le refroidissement des freins.

Note : tous les éléments de ce kit sont homologués en groupe 2.

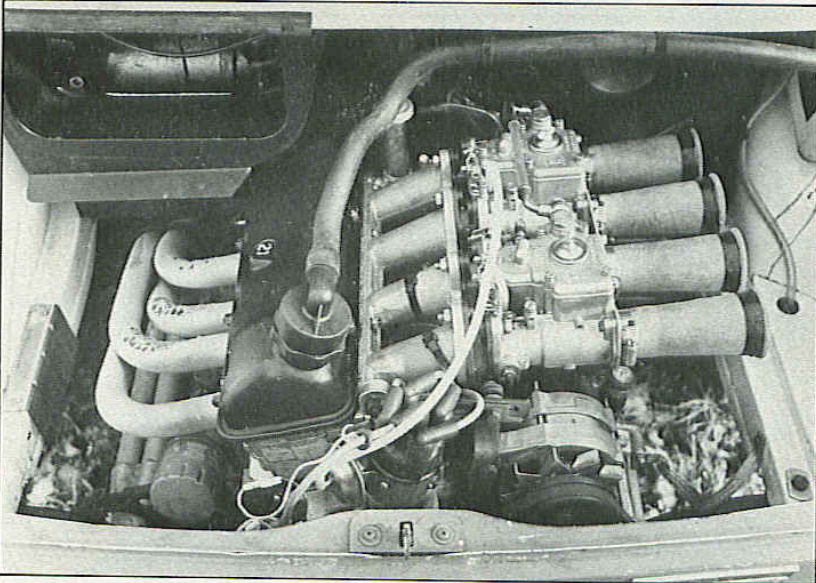
En complément du kit existent des jantes 6 pouces Amil en alliage léger, pour pneus taille basse et le constructeur préconise de monter des aces de satellites renforcés comme les Rallye 2 1977.

Performances

La puissance du moteur est de 110 chevaux Din à 7000 tours (couple maxi : 13 mkg à 4800 tours). Rappelons le poids de la Rallye 2 : 900 kg.
Accélérations : 0 à 400 m : 16" 3; 0 à 1000 m : 30" 8.



Le moteur : 110 chevaux bien nourris et surtout, beaucoup de couple et une boîte très bien étagée.



le kit peugeot

On a déjà parlé du kit Peugeot 104. Une 25 ainsi équipée était au Salon de Genève, en... mars 1976! Les choses ont un peu tardé, mais cette fois, ça y est, il est prêt. Tout a commencé avec le succès commercial de la 104 ZS. Cette petite voiture sportive plaisait : on décida d'étudier les possibilités du moteur tout alu, à arbre à cames en tête, qui l'équipait. C'est ainsi que naquit le groupe 2 qu'on a vu successivement à la Giraglia avec Makinen, au rallye d'Antibes avec Pagani, puis au Tour de Corse avec Makinen et Mikkola. Ces différentes participations permirent de mettre au point le « kit » : mais pour qu'il

soit utilisable en toutes circonstances et pas seulement en course, on décida de s'en tenir à une version « dégonflée » : alors que les groupe 2 du Tour de Corse avaient 110 chevaux, le kit se contentera, lui, de 85 chevaux. En Corse, une troisième voiture, confiée à Jean-Claude Lefebvre, était équipée du kit 85 chevaux : on se souvient qu'il était en tête du groupe 2 lorsqu'il dut renoncer pour une stupide histoire de filtre à huile mal serré.

Voilà pour la petite histoire. Venons en maintenant à l'essentiel, le kit. Il se compose de 3 parties, achetables séparément :

mécanique : culasse, arbre à cames, carburateurs, tubulures adm. et éch. Prix 2250 F ttc, montage compris.

carrosserie : ailes AV et AR, spoiler et bouclier AR. Prix : 4950 F ttc, montage compris.

roues : 4 jantes Amil 6 pouces en alu + 4 pneus et chambres. Prix : 1800 F ttc.

L'ensemble revient donc à 9000 F, ou, si l'on accepte de se dispenser du côté « voyant » de l'affaire, à 4000 F sans les éléments de carrosserie. Il faut noter que pour ces prix, les pièces d'origine (roues, culasse etc.) deviennent propriété du concessionnaire et d'autre part, qu'une 104 ZS neuve, livrée avec les éléments du kit conserve sa garantie.

ESSAI

REVENONS SUR LA RALLYE 2 KITEE

La « Coupe SRT 77 » dans laquelle s'inscrit l'apparition de la nouvelle Rallye 2 Kitée (voir notre essai dans le précédent numéro d'Echappement) et qui, rappelons-le, ne sera ouverte qu'aux possesseurs de Rallye 2 Kitée (le kit, précision importante, ne s'adaptant qu'aux Rallye 2 sorties en 1976 ou en 1977) cette Coupe SRT 77, donc, comprendra 8 rallyes et 4 courses en circuit. Dans notre précédent numéro, nous avons essayé une « Kitée » sur des routes de rallye et dans la neige. Nous revenons aujourd'hui sur cette très belle petite voiture de course, après l'avoir essayée à Monthléry.

Lors de notre essai précédent, la Rallye 2 était équipée d'un couple 9 x 37 et d'une boîte à rapports rapprochés. Dans le cadre de la Coupe SRT 77, on pourra aussi monter un couple 8 x 35 (le plus court) ou le 9 x 35 d'origine, plus long que les deux autres. C'est avec ce dernier et la boîte de série que nous avons pu mesurer une vitesse de pointe de 190,2 km/h. Les accélérations étaient de :

— 0 à 400 m : 16"1. — 0 à 1000 m : 31"1, alors qu'avec les rapports rapprochés et le couple 9 x 37, elles étaient de :

— 0 à 400 m : 16"3. — 0 à 1000 m : 30"8.

Ces performances pourront-elles être améliorées par une quelconque « préparation » supplémentaire ? Le règlement de la Coupe SRT 77 laisse la liberté « d'équilibrer par usinage (perçage exclu) dans la limite... du groupe 1 » des pièces suivantes : vilebrequin, bielles, volant moteur, pistons. Or on sait que le point fort de la mécanique Rallye 2, c'est le bas moteur : autant dire que le fait de faire équilibrer le moteur n'apportera pas grand chose de plus, tant mieux pour ceux qui n'en ont pas les moyens.

Mais revenons au comportement de la voiture kitée en circuit. Notre voiture d'essai était équipée de jantes 6 pouces chaussées de pneus Michelin SB 10 (alors que le règlement de la Coupe SRT 77 prévoit des Kléber...). J'ai retrouvé sur circuit, les qualités qui m'avaient surpris (en bien) sur les petites routes du Vercors : une très bonne adhérence, peu de roulis, un train avant étonnamment directionnel (alors que c'est le point faible de la Rallye 2 de série), bien contrôlé par une direction très directe et précise. Les freins qui ne m'avaient pas paru d'une efficacité parfaite en montagne, se sont révélés irréprochables et même particulièrement efficaces sur le circuit de Monthléry. Toutefois, le circuit permettant de pousser une auto beaucoup plus près de ses limites, j'ai pu constater dans les très forts appuis, un phénomène de rebond de la roue arrière intérieure au virage : rien à voir avec le « cirage » caractéristique des voitures à faible motricité. La Rallye 2 Kitée a une excellente motricité. C'est simplement un problème d'amortissement dans certains



De gauche





cas limites et peut-être ce phénomène ne se produirait-il pas avec une voiture parfaitement réglée. En attendant ce rebond peut être sévère pour une transmission fatiguée : d'ailleurs, sur ce point, Chrysler recommande, dans sa brochure, le montage d'axes de satellites spéciaux, paraît-il montés en série sur les toutes dernières Rallye 2. A propos de modifications recommandées par la brochure, il est autorisé de souder la caisse à plusieurs endroits, selon un plan fourni par Chrysler (!)

Voilà les précisions que nous voulions apporter sur cette nouvelle Rallye 2 qui reste, à nos yeux, une très belle réussite. Si la Rallye 2 de série a des points faibles (train avant imprécis, moteur peu souple, rigidité de la caisse insuffisante, boîte mal étagée) ceux-ci semblent avoir trouvé remède avec le kit qui fait de cette petite groupe 2, malgré son âge, une voiture de course exceptionnelle, maintenant digne de l'inoubliable R8 Gordini.

Pierre Pagani

à droite, Angelo, Philippe Jarry et Bernard Fiorentino trois des pères du kit.



calendrier

Voici le calendrier des 12 épreuves (8 rallyes et 4 circuits) retenus pour la « Coupe SRT 77 ».

AVRIL

9-10 Circuit S.R.T. Paul Ricard.
16-17 Rallye du Rouergue.
23-24 Circuit S.R.T. Croix-en-Ternois.

MAI

30-1er Rallye A.S.A. Luronne

JUIN

11-12 Rallye des Dauphins
17-18-19 Trophée d'Auvergne.
25-26 Rallye d'Antibes.

SEPTEMBRE

10-11 Circuit S.R.T. Dijon Prenois.

OCTOBRE

8-9 Rallye du Gard.
25-26 Critérium de la Châtaigne.
Rallye de Saint Amand les Eaux.

NOVEMBRE

19-20 Critérium des Cévennes.

Rappelons que le règlement complet ou la « Coupe SRT 77 » est disponible au SRT 26, avenue de la Grande-Armée, Paris 17e.