Scirocco X1 Turbo : 217 km/h dans un super coupé VW

Traduction d'un article tiré d'un magazine US sur la transformation d'une brûlante Scirocco Blanche.
La Scirocco qui a servi de base au projet est une Wolfsburg Edition de 1984 avec moteur 1,8 litres à injection.



Ceux qui se mettent à modifier une Volkswagen ou, n'importe quelle autre voiture, trouveront nécessaire de choisir un ou deux itinéraires de base à l'accomplissement de leur projet.
Le premier, favorisé par la prudence et un budget serré, doit procéder par étapes, laissant assez de temps entre les travaux et/ou le remplissage du compte en banque.
Le second est de fixer des objectifs à l'avance et faire en une fois tout les travaux exigés par le projet, cette méthode est la plus rapide, plus risquée et naturellement plus coûteuse.
Paul de Encico (Californie) a choisie la seconde voie avec sa Scirocco de 1984, mais a réduit au minimum le risque en confiant à la majorité du travail à la société ATS (Automotive Performance

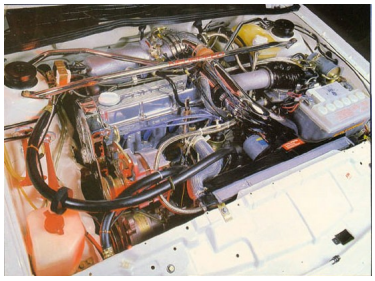
Systems).
Le résultat est ce magnifique Scirocco Tempête Blanche de l’Arctique que vous pouvez admirer sur ces photos. Img 04
Comme toute autre voiture fortement modifiée la Scirocco de Paul, demande et exige des sacrifices, mais la récompense est une voiture qui fait au juste ce que son propriétaire veut.

L'extérieur est comme un gâteau glacé. Il comporte le kit carrosserie Kamei X1 avec des dérives d’ailes. Les pare-chocs ainsi que les phares sont de type Europe, et proviennent de l'usine

VW. Ces équipements sont bien connus pour augmenter la perception de vitesse sur la voiture sur lesquels ils sont posés.

Connaître la vraie histoire de cette Scirocco exige d'ouvrir sans plus attendre le capot.
Evidemment la plus importante modification à l'intérieur du compartiment moteur est l'adaptation d'un kit Callaway turbo + échangeur air/air avec remplacement de la pipe d'échappement en provenance de

chez Mandrel Racing.



Le turbo délivre jusqu'à 1,03 bars de poussée sur des pistons forgés de chez Carillo, un arbre à cames

spécifique en provenance d'Europe attaque les soupapes qui restent d’origine. Les besoins en carburant sont gérés par une commande de puissance Neuspeed et un régulateur de pression aussi en provenance d’Europe.
Pour maintenir la mécanique a un niveau de température acceptable la lubrification est assurée par de l’huile synthétique qui va céder ses

calories par l'intermédiaire d'un imposant radiateur d'huile de 14,5 x 28 centimètres. Le refroidissement de l'eau étant jugée trop juste le radiateur d'origine va être bientôt remplacé par une unité plus importante.
Un disque Sach Racing et un plateau d'embrayage VW Motorsports transmettent la puissance de 210 CV du moteur à la boîte 5 vitesses.

Le pignon de cinquième a été remplacé par un autre au rapport à la démultiplication plus longue pour la conduite de tout les jours et pour les démonstrations de vitesse. Mais Paul pense remettre le pignon d'origine.
APS a été chargé de la modification de la suspension, tout d'abord en positionnant deux barres anti rapprochement (supérieure et inférieure) de chez

Neuspeed, des ressorts plus court et plus raides et de plus grosses barres antiroulis. Les amortisseurs sont des Bilstein réglables. Les jantes sont des Gotti en 3 parties chaussées par des Yokohama A008 en 205/50/15. Les freins sont fournis par VW Motorsports à l'avant des disques ventilés et des tambours à l'arrière. L'intérieur n'a reçu que des modifications mineures, les

changements se sont limités à l'installation d'un volant Momo Corsa, un manomètre de pression du turbo et de couvre pédales alu.Paul avait comme intention au départ que sa Scirocco soit une voiture d'exposition, beaucoup de détails ont été soignés dans ce sens. Pratiquement tout ce qui n'est pas peint a été poli et beaucoup de temps et de

préparation ont été consacré à donné un aspect immaculé.
Nous avons parlé de demandes et de sacrifices, les résultats sont là. Les 13,9 secondes pour atteindre les 160 km/h départ arêté et les 217,26 km/h en vitesse de pointe requièrent du carburant de la meilleure qualité (avec quelques indices d'octane

supplémentaire pour garantir la longévité du moteur). Toutes les commodités de conduite en ville ont été sacrifiées pour atteindre les objectifs fixés. Les arbres de transmission courants ont également donnés des signes de faiblesse, puisque la puissance supplémentaire du moteur a démontré une tendance

à user prématurément les cardans.





Noter l’importation aux US d’un spolier

avant avec support de plaque et des phares européen.



Paul pense que le résultat est à la hauteur de l’effort, parce qu’il a, ce qu’il attendait au juste : c'est-à-dire une voiture qui gagne des trophées lors d’expositions

ou d’épreuves de d’accélérations. Inutile de dire, mais le Scirocco est également un pur amusement en utilisation sur route ouverte.