

AUTOWORKS
1973-2013

WWW.AUTOWORKS-MAG.NET

N°25
Déc. Jan
2013



AUTO WORKS

Nouvelle formule !

+POSTER  **Magazine**



**Scion
FR-S**

Rocket Bunny



KANSAI ALLSTAR DRIFT GP

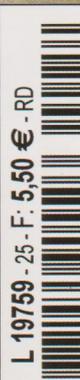
TECH

DO IT YOURSELF
MONTAGE
ÉLÉMENT FIBRE
LE HAUT MOTEUR



JAP PERFORMANCE PARTS

DRIFT CHALLENGE 2012 ROUND 3-4 & 5, SUPER GT ROUND 7 &



DOM : 6,20 € - BEL/LUX : 6 € - CH-F : 8,80 € - ITA/PORT CONT. : 6,4 €
CAN/US : 7,50 \$ - N° CALUS : 780 cfp - POUYS : 650 cfp

L 19759 - 25 - F - 5,50 € - RD

**RW
GC**

ORIGINE : UK 

JAP PERFORMANCE PARTS



C'est monsieur **Subaru** qui va faire des bonds en lisant cet article : une Impreza 2 roues motrices propulsée par un 6 cylindres en ligne Nissan... Ils sont fous ces **Anglais** ! Et God qu'on aime ça !

Texte : Jean-Christophe Pepino Photos : Ludovic Clini

ANARCHY IN THE UK!

THE RWD IMPREZA MONSTER



JAP PERFORMANCE PARTS SUBARU IMPREZA

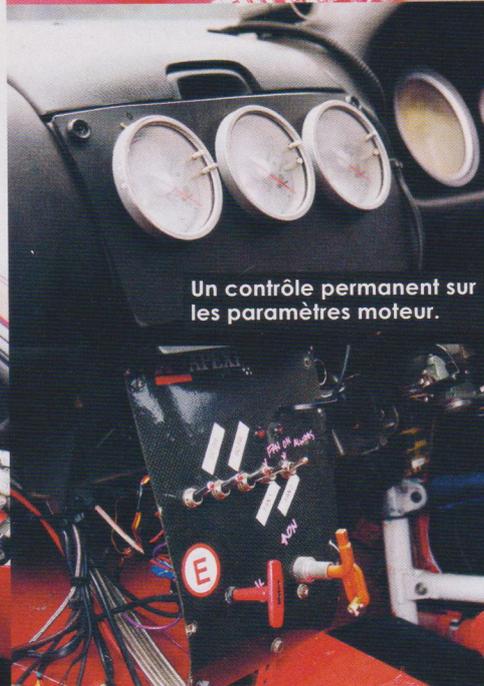
Back to the UK ! Yeah ! Voilà un petit moment que nous n'avions pas retraversé la manche, et honnêtement, cela nous manquait ! Pas pour la pluie ni la nourriture, vous vous en doutez bien, mais plutôt pour les autos hallucinantes et les personnages atypiques que l'on peut y rencontrer ! Un rapide trajet sous la Manche, quelques kilomètres sur les terres de Sa Majesté (ne pas oublier de rouler du bon côté !) et nous voilà aux portes de Jap Performance Parts. Sajid Moghal, patron de l'entreprise familiale, nous accueille les bras ouverts et se charge de nous présenter les lieux avant de nous conduire à l'objet de notre visite... JPP est une mine d'or en termes de pièces d'occasion (voir double page sur le garage). A côté des Anglais, le pauvre Ali Baba et sa petite caverne ont l'air bien ridicule ! Sajid est d'ailleurs certain de pouvoir reconstruire n'importe quelle Lancer, de l'Evo IV à l'Evo X, en ne piochant que dans le stock courant. L'équipe n'a pas attendu bien longtemps avant de passer de la théorie à la pratique, et a jeté en 2009 son dévolu non pas sur une Mitsu, mais sur sa sœur ennemie, une Impreza STi.

The Impreza megamix

Comme souvent dans ce genre de projet un peu fou, tout part d'un défi saugrenu. Sajid dispose d'un côté d'une STi Type R V4 propre qui n'arrive pas à trouver preneur et de l'autre, d'une R33 GTS de drift greffée d'un gros turbo. En moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, les deux voitures sont mises à nu, l'échange d'organe peut commencer ! « L'idée était de créer quelque chose de nouveau. La plupart des gens se focalisent sur Nissan et Toyota et cela commençait à devenir ennuyeux. Je voulais marquer les esprits et montrer que nous étions capables de construire une auto radicale ! » nous explique Sajid. Autre règle du jeu : les pièces utilisées doivent tant que possible provenir du magasin. A priori, l'équipe a de la marge ! La première version de cette « Super Subaru » embarque le moteur et la boîte de la Nissan, et conserve le train arrière de l'Impreza. Le tunnel d'origine de la Sub' et l'implantation de la direction gênent l'installation du RB25, mais malgré un bloc qui déborde légèrement du compartiment moteur, l'ensemble fonctionne à merveille. La robe de l'Impreza est à l'image de l'auto : plurielle. Les galbes sont affirmés grâce aux nouvelles épaules larges HT qui reprennent le design



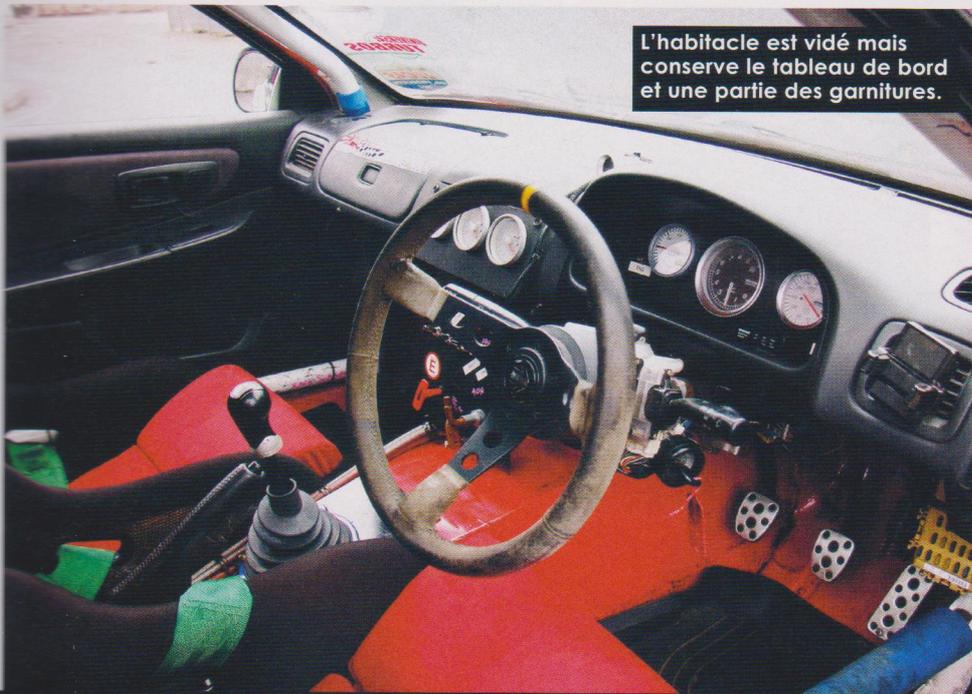
Une vraie plaque japonaise, c'est assez rare pour être noté !



Un contrôle permanent sur les paramètres moteur.

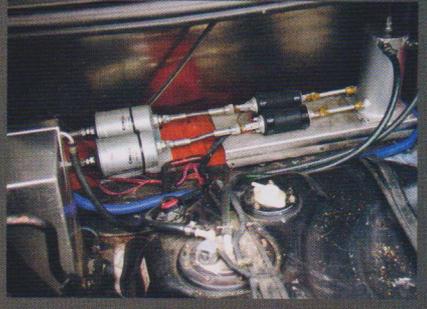


Même équipement pour le pilote comme pour le passager.

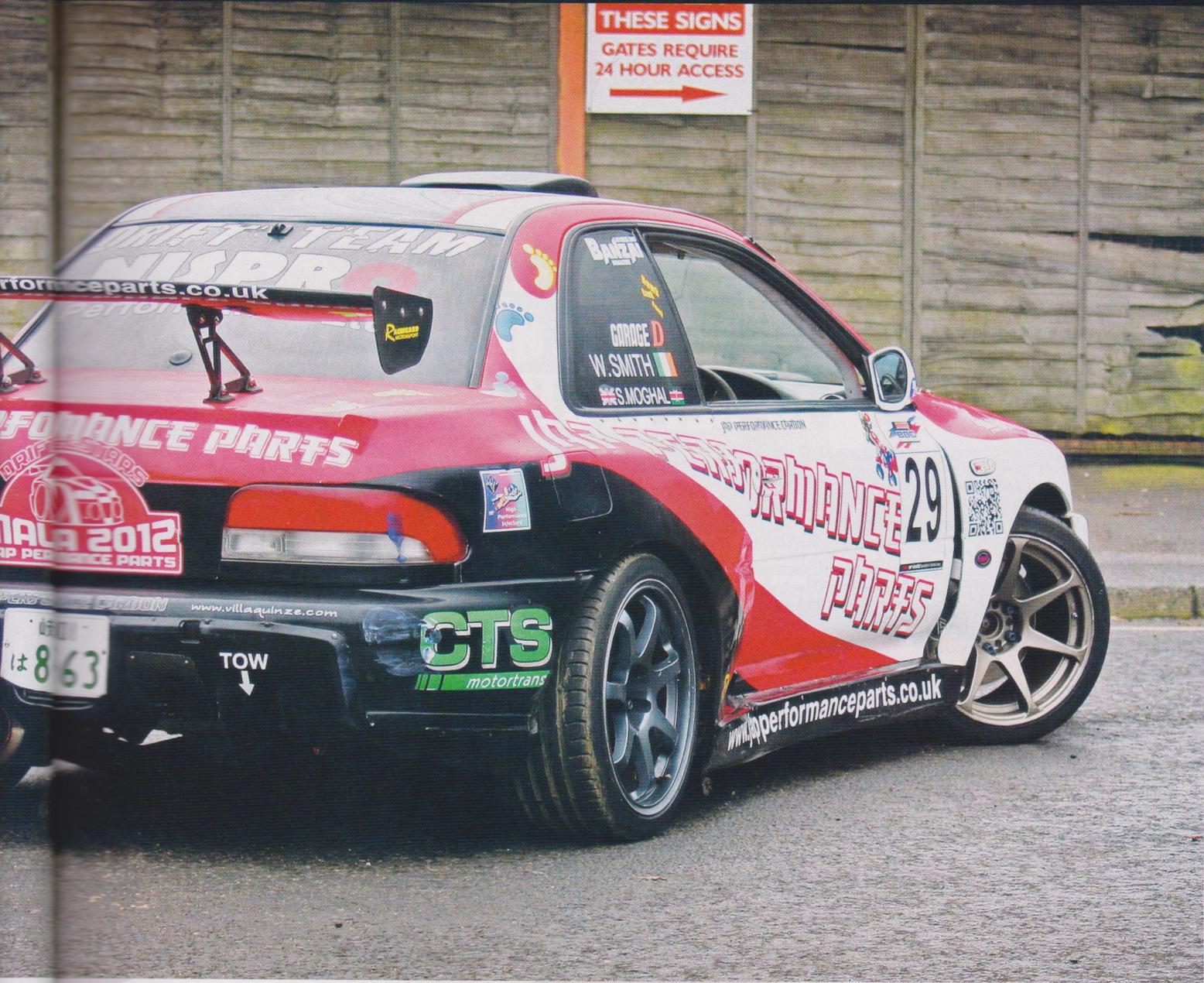


L'habitacle est vidé mais conserve le tableau de bord et une partie des garnitures.

GRANDE SOIF
 Un réservoir de Honda S2000 dans le coffre d'une Subaru Impreza ? Voilà qui n'est pas courant ! C'est pourtant là que viennent s'abreuver les deux pompes externes haut débit Walbro avant d'expédier le carburant sous pression, merci le régulateur réglable, vers les injecteurs ASNU de 600cc. Ce set-up assure une alimentation constante au RB et s'avère suffisant jusqu'à environ 600ch. Au-delà, il faut opter pour des injecteurs plus conséquents.



UNE SUB' AU CŒUR DE SKYLINE « MADE IN UK » !



des fameuses ailes de 22B. Afin de laisser plus de place à l'énorme échangeur GReddy, le pare-chocs avant est remplacé par un modèle d'Evo V copieusement ajouré. Derrière, c'est une Evo X qui sert de donneuse, tandis que les bas de caisse sont empruntés à une Evo VIII ! Pour être francs, nous sommes surpris de voir à quel point l'ensemble est équilibré, presque naturel ! L'identité « rallye » est affirmée avec une prise d'air de toit type WRC et une paire de rétroviseurs « bulle ». Une casquette de capot de STi V2 et un spoiler arrière *aftermarket* complètent cette jolie panoplie. Une fois terminée, la propulsion est alors confiée à Walton Smith, pilote irlandais, pour participer aux compétitions nationales de drift. En 2010, le train arrière reçoit un pont et des cardans de Nissan Silvia S14. Les 450ch du RB massacrent du pneu encore une saison entière avant que la fièvre de la modification ne reprenne Sajid.

Objectif 500

Au début de l'année suivante, le moteur est déposé. Le bloc reçoit des nouveaux organes de RB26 (vilebrequin et pistons) et profite ainsi d'une légère augmentation de sa cylindrée. L'escargot GReddy TD06 reste de la partie mais de nouveaux périphériques font leur apparition : répartiteur d'air sur mesure, papillon d'admission de 90mm, *swirl pot*, etc. Le *cooling* n'est pas laissé pour compte et la mécanique peut désormais compter sur des radiateurs d'eau Mishimoto, d'huile Trust et de fluide de D.A. Evo IV OEM pour rester à bonne température. Pour supporter le couple du 2,6 litres, une boîte de vitesses Getrag 6 rapports (GT-R R34) équipée d'une pignonnerie Quaife ainsi que d'un embrayage bi-disque OS Giken sont installés aux fesses du RB. Le tunnel central est également modifié pour accueillir le mastodonte. Ces nouvelles modifications portent leurs fruits puisque JPP remporte la compétition de drift du Jap Fest 2011 et se classe 3^{ème} du championnat européen Drift Allstars ! *Melting pot* réussi !



510CH AUX ROUES ARRIÈRE DE CETTE STI !

Le popotin de la STi ne fait pas rire !



Angle de chasse augmenté.

SUBARU IMPREZA WRX STI TYPE R GC8

Car specs

Puissance (ch)	510
Couple (mKg)	NC
Poids (Kg)	NC
Rapport Kg/ch	NC

Moteur / Transmission

RB25DET
 Vilebrequin RB26DET OEM
 Pistons RB26DET OEM
 Turbo GReddy TD06 25G WG ext.
 Ligne d'échap. inox Blitz Nür Spec
 Collecteur d'échap. inox sur mesure
 Répartiteur d'air sur mesure
 Papillon d'admis. 90mm aftermarket
 Débitmètre Nissan Z32 OEM
 Réservoir Honda S2000 OEM
 Pompe à essence Walbro x2
 Swirl pot aftermarket
 Régulateur de press. aftermarket
 Injecteurs 600cc ASNU
 Intercooler GReddy
 Radiateur d'eau Mishimoto
 Radiateur d'huile Trust
 Radiat. de D.A. Mitsubishi Evo IV OEM
 Gestion moteur Apexi Power FC
 Embrayage bi-disque OS Giken
 BV 6 rapp. Nissan 350Z OEM
 Cloche de boîte sur mesure
 Arbre de transmission sur mesure
 Pont et cardans Nissan R33 GT-R OEM

Châssis / Trains / Freinage

Combinés filetés Tein
 Direction STi v10 avec rot. Whiteline
 Bras av. inf. et sup. sur mesure
 Fusée arr. sur mesure
 Tunnel central sur mesure
 Etriers av. Brembo STi v11
 Etriers arr. 4 pistons Evo X FQ360
 Jantes CTS Hyper Zero :
 Av. : 17x8J / Arr. : 18x9J
 Pneus av. : Avon 235/45R17
 Pneus arr. : Achilles 265/35R18
 Elargisseurs de voie arr. +50mm

Intérieur

Siège baquet Kevlar Bride
 Harnais Takata 4 points
 Arceau 6 points avec renforts
 Manos GReddy
 Compte-tours Pivot avec shift light

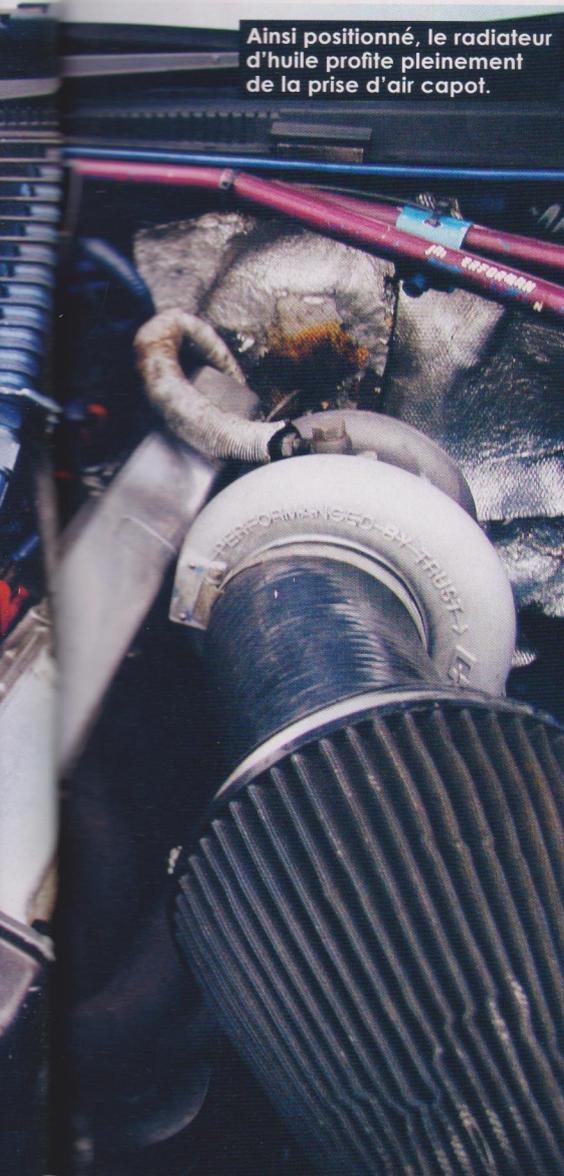
Extérieur

Ailes av. et arr. HT réplique STi 22B
 Bas de caisse Mitsubishi Evo VIII OEM
 Pare-chocs av. Mitsubishi Evo V OEM
 Pare-chocs arr. Mitsubishi Evo X OEM
 Prise d'air capot Impreza STi v2 OEM
 Price d'air de toit type WRC
 Spoiler arr. GT aftermarket

Divers

Véritable plaque japonaise !

Ainsi positionné, le radiateur d'huile profite pleinement de la prise d'air capot.



Toujours plus !

Les excellents résultats de l'auto ne se sont pas obtenus sans souffrance. La transmission a connu de nombreux soucis au cours de la saison et l'équipe a décidé de revoir l'ensemble pour 2012. Une boîte de 350Z se charge dorénavant de passer les poneys à l'arrière, vers un pont et des cardans de R33 GT-R. Voilà de quoi avoir l'esprit tranquille un bon moment ! En plus d'être une star des revues spécialisées et d'avoir fait la belle à la télé (Discovery, Motors TV, etc.), l'Impreza JPP est une vraie baroudeuse : Dubaï, la Biélorussie, Malte, la Norvège, l'Irlande, la France, la Suisse ou encore les Pays-Bas... Rien ne l'arrête ! Avis aux dresseurs français, Sajid n'exclut pas de revenir faire un tour dans l'hexagone pour participer à des manches du championnat local. Préparez vos machines, ça risque de chauffer !



HOME SWEET HOME

L'habitacle a été conçu autour du pilote, afin de lui assurer sécurité et confort. Les sièges Bride enveloppants et les harnais Takata assurent un maintien parfait tandis que l'arceau 6 points le protège en cas de pépin. De nombreux renforts (croix arrière et double barre latérale côté pilote) ont été ajoutés pour rigidifier l'ensemble.

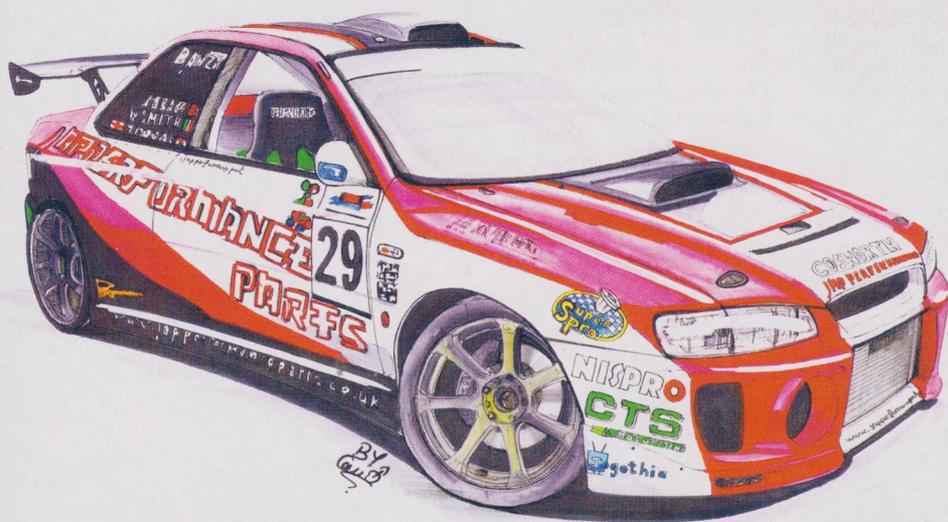


Illustration de Guillaume Pons.

INFORMATION

SUBARU IMPREZA

JAP PERFORMANCE PARTS

L'équipe au complet. Cela fait du monde !

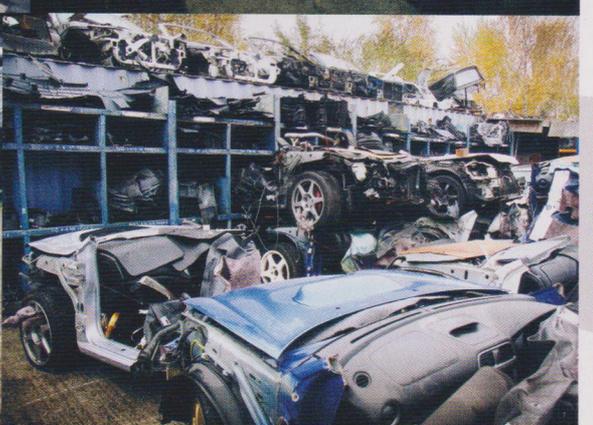


WWW.JAPPERFORMANCEPARTS.CO.UK

C'est en 2005 que Sajid Moghal, passionné de sportives japonaises, décide de lancer Jap Performance Parts. Le but est alors de proposer aux clients des pièces d'occasion de qualité. Sajid a compris que beaucoup de personnes ne pouvaient pas s'offrir certains produits *aftermarket* neufs mais ne souhaitaient pas non plus installer des pièces bas de gamme de marques douteuses. L'oiseau prend réellement son envol lors du premier voyage de Sajid au Japon, lorsque celui-ci dénêche un contact sur place capable de lui expédier des pièces. Problème, Sou Kawabara baragouine à peine l'anglais et Sajid ne comprend pas un mot de japonais... Ce handicap passé, les deux hommes se lancent à toute vapeur dans le projet en cherchant notamment à mettre la main sur des autos faiblement kilométrées pour en ponctionner les organes. L'essentiel de l'activité est centré sur les sportives courantes : Mitsubishi Evo, Impreza STi, Nissan Skyline et Silvia et Honda Type R (Civic et Integra). L'Angleterre, qui était au début le seul terrain de chasse de JPP, ne représente aujourd'hui plus que 25% des ventes. C'est vous dire le succès de l'entreprise ! Avi, responsable des ventes et guide lors de notre visite, nous explique dans un français parfait que les demandes en provenance de l'hexagone sont toujours plus nombreuses et que l'entreprise est désormais rodée avec les envois outre-Manche. Plutôt séduisant !



Un mouchoir pour essuyer la bave ?





Le coin des suspensions...
No comment.

Jamais vu ça !

Le magasin a été conçu pour rappeler les shops d'occasion japonais. Pour le coup, faites-nous confiance, c'est réussi ! JPP veut proposer à ses clients une « expérience » et pas seulement leur donner l'occasion de dépenser de l'argent. « Les clients passent souvent des heures à flâner dans les allées et à farfouiller dans le stock de pièces ! » ajoute Sajid en nous pointant les étagères débordantes de trésors en tous genres. Une salle entière est dédiée au stockage d'étriers Brembo ! Et l'on trouve la même chose pour les lignes d'échappement, les jantes, etc. Encore plus incroyable, nous tombons sur un container entier rempli de cardans de Subaru ! Les moteurs et les boîtes, tous révisés, s'étalent à perte de vue... Cet endroit est tout simplement surréaliste ! Taquin comme pas deux, nous demandons à Avi de nous trouver deux pièces de moteur Subaru bien spécifiques. Il ne lui faudra pas plus de 2 minutes pour nous les mettre sous le nez ! Si vous rêvez d'aller au Japon mais n'êtes pas enchanté à l'idée de passer 12 heures en plein ciel, faites donc un saut chez JPP ! A une heure et quelques de Douvres ou encore 5 minutes en train de Gatwick, vous vivez une expérience unique qui fleure bon l'archipel nippon ! Même pas la peine d'emporter votre traducteur avec vous, Avi et là pour vous aider !



Avouez qu'il y a de quoi devenir fou !