



Été 2008

Spécial été

Martine à la plage

...et les photos pour le prouver!

5 façons de bronzer **COOL**

Honda S2000 Turbo

Ford Mustang GT Super Snake

Mazda Miata Turbo

BMW M6

Audi TT Turbo

Mitsubishi Lancer Evolution I

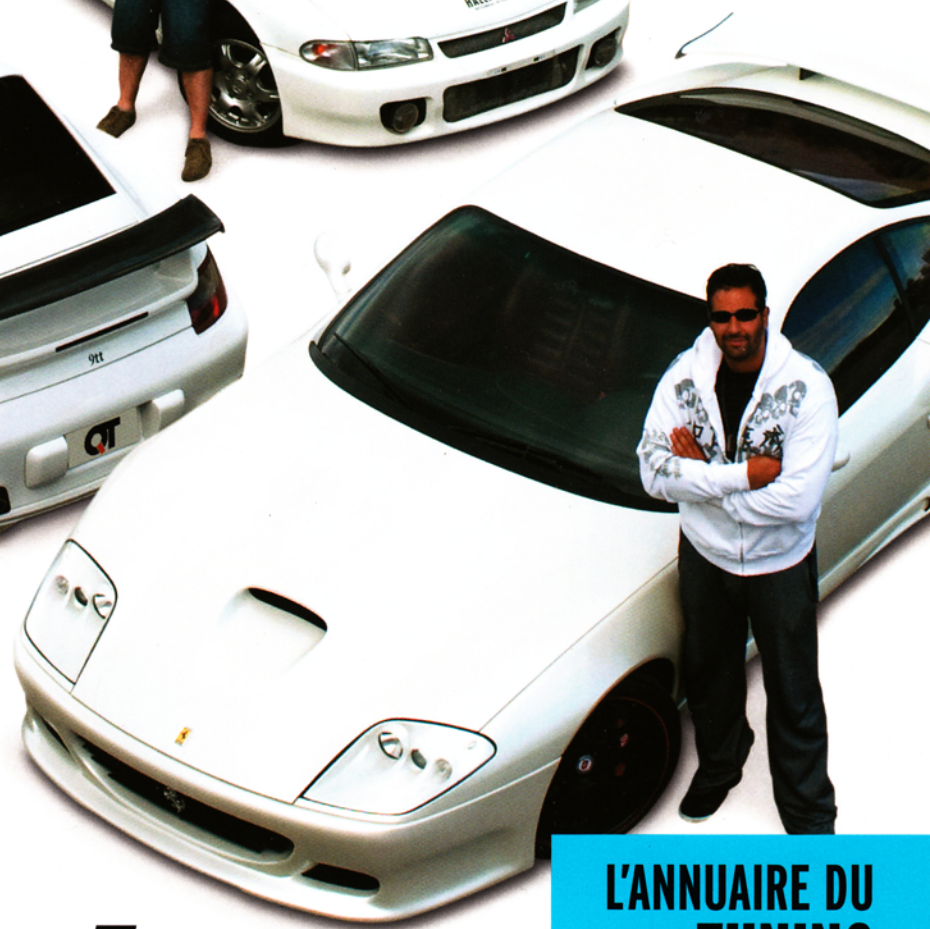


5,95\$

Auto Journal inc. 1730, 55^e avenue
Lachine (Québec) H8T 3J5
PP40025669 [www.quebectuning.com] PAP10866



Porsche 911 Turbo



Ferrari 575 Maranello

3 bolides

3 visions

L'ANNUAIRE DU
TUNING
PRÉSENTÉ PAR



www.mazda.ca

5 FAÇONS

de bronzer plus rapidement



Soyons clair, les voitures cabriolets ne sont pas aussi nombreuses que celles dont le toit est fixe. Alors en trouver une performante et modifiée par-dessus le marché au sein de la communauté locale n'a pas été chose facile, croyez-nous. Mais on a retroussé nos manches et on a quand même réussi à dénicher cinq exemples différents de bolides qui décoiffent allègrement.

Honda S2000 Turbo

Ballant de fiabilité et de performance

↳ Vincent **Aubé** ✉ Jeremy Alan **Glover** 🌐 www.hivolume.com

Du côté japonais, plusieurs voitures peuvent voir leur toit enlevé. Peut-être est-ce une coïncidence, mais en ce début d'été, on rencontre beaucoup de Honda S2000 sur nos routes. Nombre d'entre elles présentent des modifications extérieures. Un plus grand nombre encore cache sûrement des petites surprises sous le capot. Celle de Jean-René Auger, un développeur Web qui a attrapé la piqure en regardant aller son frère Marc-André, mécanicien, est un beau mélange de performance et de m'as-tu-vu. Celui qui a fondé HiVolume.com avec son fréro et un autre investisseur qui ne se graisse pas les doigts est venu nous montrer sa S2000 jaune citron quelques jours avant qu'on imprime cette édition de QT.

Poing levé

Personnellement, les voitures jaunes, ce n'est vraiment pas ma tasse de thé. Mais bon, ça en prend, comme on dit. Au moins, la S2000 est plus une voiture-jouet qu'autre chose, et c'est tant mieux qu'elle soit voyante. Avec les nombreux autocollants et le travail effectué au vaporisateur (*airbrush*) sur le capot, on ne peut pas parler de discrétion. D'ailleurs, ce piston accompagné d'un poing levé est la philosophie de la compagnie, c'est-à-dire

tout l'effort que ça prend pour obtenir plus de puissance. Bref, les techniciens de HiVolume mettent l'accent sur la performance. Vu que cette Honda est la voiture-phare de la compagnie, il est normal que son apparence soit soignée.

Beau moteur!

Précisons que cette S2000 achetée sur eBay – monsieur – est un modèle 2001 dont le propriétaire original avait modifié le jaune d'origine pour une variante perlée. Mais l'image du millésime 2005 ayant rajeuni, on a changé le toit, les feux et le pare-chocs arrière, deux embouts d'échappement, les phares (qui ont subi une conversion HID), et quelques détails dans l'habitacle. La grosse nouveauté stylistique de ce printemps a été d'épurer le compartiment moteur au possible, voiture d'exposition oblige! On a donc relocalisé tous les fils, le régulateur de vitesse, la soupape de contrôle d'aspiration, la boîte à fusible, le système ABS et plein d'autres trucs dans les ailes avant et derrière le pare-feu (plus lisse qu'avant). Pas très commode, me direz-vous. J'en conviens, mais c'est plutôt réussi comme *look*! Comme vous pouvez le constater, il y a quelques touches de chrome ici et là. La batterie, quant à elle, se trouve sous le coffre – ainsi qu'une autre dans ce même coffre, pour [+]

«La grosse nouveauté stylistique de ce printemps a été d'épurer le compartiment moteur au possible»





l'usage de la chaîne audio-vidéo. Sous son roadster, Jean-René a ajouté un aileron avant et des bas de caisse signés RaceCarbon. Pour bien dissimuler le refroidisseur eau-air, Jean-René a installé une grille de calandre de Grillcraft. Et, probablement ce qu'il y a de plus «bling» sur la voiture, les portes papillons, de LSD, s'ouvrent bien grand. Ma foi, elles ne sont pas trop difficiles à manipuler!

Un vrai go-kart

La S roule sur des roues Gram Lights 57 PRO enveloppées de caoutchoucs Toyo, des T1-S pour être plus précis (225/40R18 à l'avant et 245/35R18 à l'arrière). Sous les roues, on remarque l'ensemble plus gros de freins à disque à 4 pistons Wilwood à l'avant. À l'arrière, on y est allé plus sobrement en ne changeant que les garnitures de freins par des Project U. La suspension, elle, porte dur, mais l'agilité «kart» de la S2000 n'est qu'améliorée par cet aspect. On a donc opté pour un ensemble réglable Variant 3 de KW. Pour solidifier encore plus la caisse – comme si ça prenait ça –, une barre antirapprochement JJC surplombe le moteur.

Si on jette un coup d'œil à la liste de modifications liées à la performance de ce 4-cylindres Honda, c'est presque décourageant pour un journaliste : ça n'en finit plus ! À part le turbocompresseur GT35R de Garrett, qu'on aperçoit très bien à cause des autres composantes cachées, le radiateur Koyo en aluminium poli, la calasse mauve et chrome, la soupape de surpression SteedSpeed, la conduite d'échappement de 3 pouces de diamètre faite sur mesure, et j'en passe, la chose la plus étrange est cette grosse bombonne chromée à l'avant du compartiment. À quoi sert-elle? La technologie CryO2, conçue par DEI, s'occupe d'injecter du gaz carbonique liquide dans la tuyauterie du refroidisseur eau-air. En plus, cette injection permet de refroidir le liquide de la transmission en plus des conduits d'essence. Cette application est intéressante parce qu'on la trouve très rarement sur nos voitures. Jean-René m'a affirmé que les Américains aimaient bien le CryO2 parce que ça

leur permettait de rouler leur voiture sans arrêt en course d'accélération et de demeurer constants. De plus, le prix du CO₂ est moins cher que celui de la nitro. Sans parler du fait que le fameux liquide n'est jamais injecté dans le moteur.

L'essai

Il fallait l'essayer, cette S2000. Je dois admettre qu'au premier contact avec les pédales d'embrayage, de freins et d'accélérateur, j'étais un peu confus. L'embrayage était tellement dur que j'avais l'impression que c'était bloqué. C'est assurément dû au travail de Bully Clutch sur l'embrayage. La pédale de freins, plus molle, a nécessité quelques coins de rue d'adaptation. L'autre pédale, on s'en fout, on l'écrase, et c'est le bonheur. Avec le levier de vitesses hyper court, ça donne une S2000 pas si facile à conduire aux premiers tours de roues, mais je peux voir où tout ceci nous mène. Avec une telle configuration mécanique, il est certain que la bête de Jean-René Auger peut tenir tête à beaucoup de bolides sur nos routes. Je me serais quand même attendu à plus de brutalité. Faut dire qu'il faut faire monter les révolutions moteur en hauteur pour faire crier l'engin. C'est une Honda après tout !

Dans cet habitacle, on remarque tout de suite l'écran ACL Alpine de 5,8 pouces dans le tableau de bord. Ce dernier, en plus d'afficher la carte des environs, de jouer des DVD et même d'afficher ce qu'il y a derrière la voiture, peut aussi afficher les informations propres à la voiture (température du moteur, pression du turbo, etc.) On prend place dans des sièges Bride Vorga – les premiers exemplaires en Amérique selon Jean-René – et le support ne manque pas. Dans la valise, on retrouve la deuxième batterie qui s'occupe de tout le système audio (beaucoup trop long à énumérer). On peut même apercevoir le caisson de grave qui a pris la place des outils fournis par Honda. À fureter sur le site de Hivolume.com, on s'aperçoit assez rapidement que la S2000 a fait le tour de plusieurs événements de tuning autant locaux que nord-américains. Surveillez la scène, vous risquez de rencontrer Jean-René.

plus de photos & fiche technique : quebectuning.com

