



RED LABEL

Les German Look ne sont pas toujours gris métal, ils peuvent également arborer des teintes vives qui mettent en valeur leur caractère ! Preuve en est cette méchante 1200 préparée par l'allemand Wilke. Par Jérémie Verdier, photos Kiki

Vous le savez, l'Allemagne compte un certain nombre de préparateurs spécialisés dans les Volkswagen refroidies par air. Nos amis teutons sont en effet friands de Coccinelle capables de tenir leur rang sur la file de gauche de l'Autobahn ! C'est pourquoi les préparateurs proposent aussi bien des Type 1 pour rouler tous les jours que de gros Type 4 2.9 litres ! Wilke Motorentechnik est un de ces professionnels et sa 1200 est plutôt à classer dans la catégorie des grosses avaleuses de bitume !

ROUGE PORSCHE

La base de cet impressionnant bolide rouge est une 1200 de 1983, acquise par Wilke en 1991. Elle possède d'emblée le style qui sied à un German Look, c'est-à-dire gros feux et gros pare-chocs. Cela ne veut pas dire que les modèles plus anciens ne font pas de bonnes bases, mais il faut reconnaître que leur style est légèrement moins adapté... quoique finalement tout cela reste à l'appréciation de chacun ! Bien entendu, l'esthétique est légèrement remaniée pour une allure plus agressive. Ainsi,

les ailes sont désormais en polyester et plus larges d'environ quatre centimètres. Elles permettent ainsi d'accueillir les sublimes jantes Porsche Cup en 7,5 et 9 x 17, montées pour l'occasion avec des élargisseurs de voie de 30 mm (à l'avant) et 40 mm (à l'arrière). La Cox paraît ainsi beaucoup plus trapue, impression encore renforcée par un droppage sans concession de 16 centimètres ! Mais revenons-en à la carrosserie, qui perd la plupart de ses chromes, les rares restants (cerclages de phares, poignées) étant peints en noir. Au niveau

accessoires, on trouve simplement des rétroviseurs obus et cela est bien suffisant. Pour la teinte, Wilke a fait preuve d'originalité en optant pour un rouge indien de chez Porsche, très vif. Discretion... non assurée !

L'habitacle est lui-même assez voyant, avec notamment des sièges Recaro garnis de cuir noir et rouge. D'une manière générale, cet intérieur est traité d'une façon plutôt sportive, avec un ciel de toit noir et la suppression de la banquette. Le pilote fait face à un volant Viktor de 33 centimètres

et un tableau de bord arborant une instrumentation VDO comprenant température, pression d'huile, et compte-tours. Le tachymètre au look d'origine mais gradué jusqu'à un promoteur 220 km/h est quant à lui signé Wilke. La console centrale supporte, elle, une jauge de température de culasse, une montre et un voltmètre. On peut difficilement faire plus complet ! Pour la sécurité, Wilke fait confiance à une paire de harnais (rouge bien sûr...), et pour l'ambiance musicale, à une source JVC secondée d'un chargeur de CD, d'un amplifica-

teur Alpine et de haut-parleurs Alpine et Focal. Une installation très efficace à n'en pas douter... tant que l'on ne sollicite pas trop le moteur ! Celui-ci est en effet à ranger dans la catégorie "monstre", dépassant sans sourciller les 7000 tours !

7400 TOURS/MINUTE

Assemblé sur une base Type 4, ce four-attache atteint une cylindrée de 2366 cm³, grâce à l'emploi de pistons de 103 mm, la course restant d'origine avec ses 71 mm. Cela n'empêche pas le vilebrequin d'être équipé de contrepoids, permettant ainsi l'obtention de régimes élevés. Les bielles sont des modèles spécialement élaborés par Wilke, les pistons étant des Mahle. L'arbre à cames, lui aussi conçu par Wilke, possède une durée de 330°



L'auto affiche clairement ses prétentions avec une insigne "Carrera" et un amusant logo "Wilke Inside".



L'habitacle ne fait certes pas dans la sobriété, mais vous accueille avec des Recaro garnis de cuir et une instrumentation ultra-complète.



Voici le cœur de la voiture, un Type 4 2.4 litres assemblé par Wilke et fournissant selon ce dernier la bagatelle de 214 chevaux !

Les jantes Porsche Cup de 17 pouces sont comme d'habitude, idéales sur un German Look !



et une levée de 12,87 mm et ouvre des soupapes de 49 mm à l'admission et 39 à l'échappement. Les culasses sont des modèles 1.8 litre de 411, considérablement travaillées, notamment au niveau des conduits, entièrement polis. Le taux de compression est amené à 10 : 1, tandis que l'allumage est électronique. L'échappement est confié à un Ahnendorp, et l'alimentation à une paire de carburateurs Weber 48 IDF. Tout cela nous donne tout de même un joli 214 chevaux à... 7400 tr/mn ! Étant donné que la boîte reste une 8 x 35 (donc très courte) à cardans d'origine, on imagine aisément les performances - en accélération et reprise - de l'engin ! Heureusement, le châssis est nettement plus rigoureux que celui d'origine, car outre le droppage radical évoqué plus haut, on trouve dorénavant des amortisseurs Bilstein. Les quatre freins sont évidemment à disques, et ventilés. Les pneus habillant les jantes Porsche restent de classiques Toyo en 205/40/17 et 215/40/17. Bref, voilà une auto qui ne peut que faire vibrer l' amateur de belles mécaniques ! À ce propos, vous la retrouverez, avec un moteur un peu plus gentil, dans le premier numéro de notre magazine technique **VW Tech...**

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

- base Type 4.
- vilebrequin : origine 71 mm avec contrepoids.
- bielles : Wilke.
- pistons : Mahle 103 mm.
- culasses : 411 1,8 litre, conduits polis.
- taux de compression : 10 : 1.
- soupapes : admission 49 mm, échappement 39 mm.
- arbre à cames : Wilke 330°, levée 12,9 mm.
- volant moteur 228 mm allégé.
- alimentation : deux carburateurs Weber 48 IDF.
- échappement : Ahnendorp.
- allumage : électronique.
- refroidissement : type Porsche, hélice Wilke plus légère (20%).
- puissance annoncée : 214 chevaux à 7400 tr/mn.

BOÎTE

- origine 8 x 35

