

## Seat Ibiza TDi 130 Power System

Si vous souhaitez transformer votre Seat Ibiza TDi 130 en tueuse de GTi, Sport System a la solution.

Texte : Jacques Warnery - Photos : Yannick Parot.

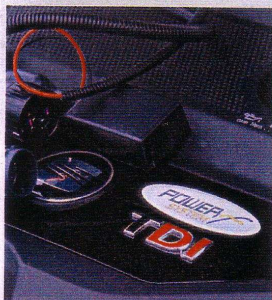
Base : Seat Ibiza TDi 130

Modifications techniques : boîtier additionnel, roues Racing Wheel de 17 pouces.

Autres bases possibles : tous moteurs à injecteurs pompes du groupe VAG.

Préparation moteur : 910 €

|                              | Série                  | Power System           |
|------------------------------|------------------------|------------------------|
| <b>Performances moteur</b>   |                        |                        |
| Puissance :                  | 130 ch à 4 000 tr/mn   | 169 ch à 4 000 tr/mn   |
| Couple :                     | 31,2 mkg à 1 400 tr/mn | 37,5 mkg à 1 400 tr/mn |
| <b>Performances mesurées</b> |                        |                        |
| Vitesse maxi :               | 204 km/h               | 220 km/h               |
| 1 000 m DA :                 | 30 s                   | 28,5 s                 |
| 80 à 120 en 4 <sup>e</sup> : | 9,8 s                  | 8,3 s                  |
| 80 à 120 en 5 <sup>e</sup> : | 11,8 s                 | 9,1 s                  |
| 80 à 120 en 6 <sup>e</sup> : | 14,2 s                 | 12,7 s                 |



Le boîtier additionnel Power System est le cauchemar des GTi !

Il suffit parfois d'un simple boîtier additionnel pour transfigurer une auto. C'est le cas de cette Seat Ibiza dotée d'une électronique signée Power System. La magie des puces permet au 1.9 TDi VW de tutoyer la barre des 170 ch pour un couple conséquent de 37,5 mkg. Résultat : elle lamine la version d'origine dans tous les domaines. 16 km/h sont gagnés en vitesse de pointe, 1,5 s sur un 1 000 m DA et respectivement 1,4 s, 1,5 s et 1,5 s lors des reprises en 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup>.

Des performances qui ne donnent qu'un aperçu du potentiel de l'engin puisque ces temps furent mesurés sous la pluie. Notre exemplaire disposait d'ailleurs de roues Racing Wheel de 17 pouces bien utiles pour tenter de récupérer une motricité mise à mal par la déferlante de couple... Le bloc à injecteurs pompes reprend avec beaucoup plus de vigueur à tous les régimes et le punch est exceptionnel. Le turbo commence son action vers 1 600 tr

mais la poussée la plus violente se situe vers 2 000 tr/min. Des vibrations se font sentir lors de cette brutale arrivée de puissance. Passé ce cap, la mécanique s'emballe jusqu'à une régulation fixée peu avant 5 000 tr. Il n'est pourtant pas conseillé de chercher la zone rouge puisque le moteur s'assoit à partir de 4 000 tr/min. Cette métamorphose mécanique vous coûtera 910 €. Ce n'est pas cher payé pour obtenir des performances supérieures à une Clio RS. Prévoyez cependant une surmonte pneumatique...

*Avec une 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> plus courtes, la Seat Ibiza Power System serait plus efficace encore...*

