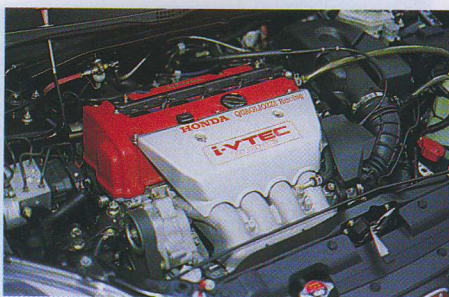


comme il le souligne : "j'ai sans doute perdu l'habitude du groupe N, ça reste une mécanique issue de la série." Quant au moteur, ultra performant grâce au système Honda V-Tec, il laisse au pilote le soin de prendre des tours à haut régime. Ses freins sont hyper efficaces, et ça, en rallye, ça n'a pas de prix... Dernier point à éclaircir : trouver un pilote : Franck, le fils de Michel, est passionné de circuit mais pas du tout pilote de rallye.... A qui le tour ?



Le V-Tec est un gain de puissance et de souplesse incomparable. Le moteur monte jusque 9000 rpm.

Michel QUAGLIOZZI "La passion ne m'a jamais quitté"

"Au salon de Genève 1970, j'ai découvert des techniques et matériaux incroyables pour l'époque, sur le stand Honda : Les japonais présentaient une Civic avec arbre à came en tête, et des moteurs à bloc aluminium. C'était tout à fait hors du commun, dans ces années-là !" C'est ainsi que pourrait commencer le joli conte de fées, une histoire d'amour entre Honda et le concessionnaire de Macon. Discret, presque trop modeste, Michel affiche un grand sourire si l'on se donne la peine de le laisser s'épancher : "J'ai toujours été passionné de "choses à moteur". Mon père travaillait dans l'aéronautique, il m'a transmis tout ce qu'il savait très tôt. J'ai toujours baigné dans ce milieu technique hyper intéressant. Il participait à la recherche sur des moteurs avion, et cette transmission de son savoir m'a énormément aidé à me construire, moi qui n'avais pas un niveau d'études excellent. J'ai fait du kart, de la voiture, j'ai été apprenti chez Renault, ai pu intégrer le monde des Travaux Publics. Bizarre, comme parcours ? Certes, mais terriblement à la pointe du progrès, surtout en ce qui concerne les gros Caterpillar, déjà armés de 4 soupapes par cylindre, dès 1965 ! Tous ces échelons mécaniques franchis m'ont aidé à m'aguerrir et à parfaitement maîtriser l'aspect mécanique des problèmes, selon un certain mode de pensée, avec une expérience inégalable à appliquer dans le monde des voitures. Bref, je me suis toujours éclaté.. en apprenant tous les systèmes hydrauliques, les boîtes de vitesses automatiques, et tous les secrets de fonctionnement des moteurs diesel !"

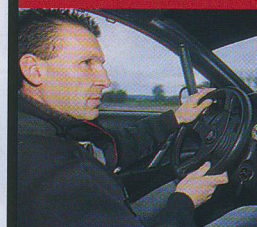
Pilote à son tour sur une Renault 1093, avant de prendre les commandes d'une R8 Gordini, d'une BMW 2002 Ti groupe 1, et enfin d'une Capri RS, voici enfin Michel sur les lignes de départ de courses en Honda Civic, dès 1973. Comme quoi, l'entêtement porte ses fruits...

BEST WORDS

L'ESSAI par Christophe Vaison

Conditions : Circuit de Pouilly en Auxois
- Février 2005 - Température extérieure : +2°C. - 09h30 - terrain glissant, froid et pluvieux.

- Boîte de vitesses bien étagée
- Moteur brillant grâce au V-Tec, souple et puissant, même si le couple paraît faible (24 m/Kg) par rapport à la concurrence, le moteur semble mieux.
- Trop de jeu dans la commande de boîte, une course trop longue d'un rapport à l'autre.
- Freins : hyper mordants, pas besoin de les chauffer !
- ABS conservé : erreur ! Même s'il déclenche tard et reste efficace en mode de conduite "normal", il faudra l'ôter pour les rallyes.
- Comportement sous-vireur. Le terrain était particulièrement piégeux et humide, et l'enrobé très glissant à Pouilly.
- Trop de tours de volant pour le diamètre de braquage resté d'origine.
- Suspension hyper précise et très efficace pour gommer les irrégularités du terrain.



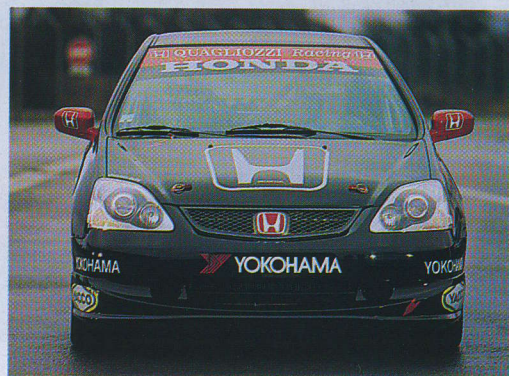
Christophe Vaison : "Le moteur de la Civic a un brio formidable, son freinage et la suspension sont hyper performants. C'est la commande de boîte qui me chagrine, mais c'est vrai, ça reste une groupe N."



Encore un petit moteur sur les amortisseurs avant : On peut ainsi très facilement passer d'un circuit exigeant au revêtement impeccable à une spéciale de rallye très bosselée en moins de 10 secondes.



Les roues sont en 17 pouces. Les freins ne paraissent pas hyper performants, pourtant, ils le sont. Si les étriers "1 piston" ne semblent pas à la hauteur, les plaquettes américaines jouent leur rôle : les freinages ont du mordant, et l'endurance est bien présente.



Fiche technique

MOTEUR

Développé par Michel Quagliozzi
Moteur 16 soupapes V-tec + VTC (Variable Timing Control)
Cylindrée : 1998 cc
Injection PGM F1 Honda Racing Japon
Alésage x course : 86 x 86
Compression : 11,5
Puissance : + de 231 chevaux à 7500 tours/min
Régime maxi autorisé : 9000 tours /min

ÉCHAPPEMENT

Collecteur d'échappement 4 en 1 (Japon)
Ligne d'échappement construction M. Quagliozzi

FREINAGE

Freins ventilés AV diamètre 300 mm

HONDA Civic Type "R" 2.0 litres Gr N-

(épaisseur 25 mm)

Freins pleins AR diamètre 260 mm (épaisseur 10 mm)

Frein à main hydraulique à 2 maître-cylindres homologués

ROUES

Roues en 17 pouces

POIDS

Poids : 1213 Kg d'origine

1075 Kg homologués

1078 Kg constatés sur la Honda Civic essayée (sans essence)

SUSPENSIONS

Suspension AV : de type Mac Pherson

Amortisseurs réglables en détente à distance (gaz et huile)

Ressorts spécifiques

Suspension AR : double triangle superposé sur bras tiré

Amortisseurs alu réglables en détente à distance

Développement Quagliozzi Racing en exclusivité : le réglage à distance mémorisable s'effectue électriquement.

TRANSMISSION

Rapport de pont autorisé :

6,333 et 5,462 (12 x 76 et 13 x 71)

Différentiel autobloquant à charge partiel

DIVERS

Barre stabilisatrice

AV : 25,4 mm

AR : 22 mm