

ESSAI

L'Audi

## Sport Quattro

## Une symphonie intégrale

Championne du monde et, maintenant, régulièrement battue par la diabolique 205 Turbo 16, l'Audi Quattro n'était plus en mesure de défendre ses chances en rallyes. La Sport Quattro est une synthèse ultime des principes du Dr Plech. Après avoir été tout à fait révolutionnaire, en introduisant la traction intégrale dans le Championnat



PAR HENRI PESCAROLO

du monde, M. Plech me paraît dangereusement traditionnel en repoussant le moteur central. Il est vrai que, pour lui, une voiture de rallye n'est que l'évolution d'une voiture de série, alors que pour ses concurrents, la course n'a rien à voir avec la série ! Je laisserai à MM. Vatanen, Röhr et Cie le soin de prouver qui a raison. Je me bornerai donc à conduire la GT certainement la plus en avance sur son temps, faisant complètement abstraction de l'aspect compétition. C'est quand même grâce à la F.I.S.A. et au règlement imposant à un constructeur de produire 200 exemplaires d'un modèle devant courir, qu'il nous est donné de pouvoir acheter, ou du moins, essayer, des voitures qui n'auraient sans doute jamais vu le jour. La Quattro était devenue trop lourde, plus assez maniable et manquait de puissance ; la Sport conserve évidemment la transmission intégrale en permanence mais, ayant perdu quelques kilos (très peu), quelques centimètres (32 sur l'emplacement) et ayant gagné une centaine de chevaux, on imagine facilement que l'on a affaire à une tout autre chose.

Quand on déboule à 250 kilomètres à l'heure, les usagers de la file de gauche ne persistent pas longtemps. Bien sûr, nous sommes dans les environs d'Ingolstadt, mais je crois que c'est plutôt l'avant de la voiture qui les impressionne. Tout n'est en effet que prises d'air ; du sommet du capot jusqu'au bas du spoiler. Seuls les phares ne sont pas percés ! Ce n'est ni vraiment laid, ni particulièrement beau ; par contre, c'est efficace. Vue de profil, on voit un peu trop que l'on a recollé deux moitiés de Quattro après en avoir coupé un morceau. Finalement, ce qui pourra choquer le futur acheteur, c'est que cette véritable « charge de dynamite sur roues » paraît étonnamment discrète. Personnellement, j'apprécie. Mais je n'ai pas mis 700 000 F dans le commerce !...

Techniquement, vous en aurez pour votre argent. Il est difficile de trouver actuellement une voiture possédant autant de raffinements. Sans revenir en détail sur la fameuse transmission Quattro, on peut rappeler que, sans boîte de transfert, l'arbre secondaire creux entraîne la cage du différentiel dont les pignons commandent la pignonnerie de la partie intérieure de cet arbre menant au différentiel avant, ainsi que l'arbre menant à l'essieu arrière. En virage, l'arbre intérieur tourne plus vite que l'arbre creux ; en ligne droite, l'ensemble tourne à la même vitesse ; en conditions extrêmes, le différentiel arrière et le différentiel central peuvent être bloqués par commande pneumatique. Les quatre roues indépendantes paraissent maigres (9 pouces), étant donné la puissance à transmettre, mais il ne faut pas oublier qu'elles y participent toutes. Quatre énormes disques ventilés et un système ABS dernier cri vous rassureront pleinement. Le moteur est complètement nouveau. La fonte a disparu au profit de l'aluminium pour le bloc. La culasse possède

quatre soupapes par cylindre, qui sont commandées par deux arbres à cames très rapprochés et, pour la première fois, leur disposition dans la chambre est asymétrique. L'air comprimé par le turbo est refroidi par un radiateur et distribué par un système à double flux. Une injection et un allumage entièrement électroniques contribuent à obtenir le rendement optimal à toutes les allures.

## Place limitée

N'étant pas trop préoccupés par le prix de vente, les techniciens ont largement fait appel au kevlar et aux fibres de carbone pour les éléments de carrosserie. À l'intérieur, la Sport Quattro a été traitée comme les autres berlines de la marque : tout est fonctionnel, sobre et luxueux. Mais les sièges sont des Recaro, et l'on peut installer sans aucune modification des harnais présents dans le coffre à la place des ceintures à enrouleur. Il semble toutefois que l'on ait oublié que le premier pilote de la marque mesure plus d'un mètre quatre-vingt-dix ! Avec dix centimètres de moins, mes cuisses ne passent pas sous le volant. On remarquera enfin que les sièges arrière ne sont là que pour le décor, les 30 cm

## PERFORMANCES MESUREES

Vitesse maxi : 256 km/h à 7 250 tr/mn (5<sup>e</sup>) ; compteur : 270 km/h ; 1000 m D.A. : 24,64 sec. 0 à 100 km/h : 5,0 sec. Consommations C.E.E. : 7,9 l à 90 km/h ; 10,4 l à 120 ; 14,8 l en ville.

gagnés l'ont été en sacrifiant l'espace pour les jambes des passagers.

Ne cherchez pas les lève-vitres, ni le réglage des sièges électrique, vous êtes sportifs et n'en n'avez pas besoin. Quant à l'air conditionné, il n'y avait sûrement plus de place sous le capot ! De toute façon, cette voiture ne coûte que 70 millions de centimes et, pour quelques-uns de plus, vous pourrez toujours faire ajouter ce dont vous avez envie !

On a coutume de dire que les gens heureux n'ont pas d'histoire. Mais les voitures parfaites, en ont-elles une ? On nous avait pourtant annoncé la couleur : moins de 25 secondes au kilomètre D.A., et plus de 250 km/h ! Peu de voitures en sont capables. La facilité de conduite est sidérante. J'ai dit de la Testarossa Ferrari qu'il ne fallait pas la mettre entre toutes les mains et je dirais presque de la Sport Quattro qu'il



faut passer son permis de conduire avec ! Quand je pense que, pour quelques ignorants, la sécurité ne passe que par une limitation de vitesse... Qu'ils viennent chez Audi se rendre compte de ce qu'est la vraie sécurité, la sécurité active. Quel que soit le terrain, quel que soit le temps, il est pratiquement impossible de dépasser involontairement les limites de cette voiture. Il faut sortir le chronomètre pour savoir que l'on va vite, très vite même.

Essayons quand même de comprendre. Le moteur d'abord : 306 ch à 6 700 tr/mn., mais 350 Nm (35,7 mkg) dès 3 700 tours. Le temps de réponse du turbo est

encore la chose la plus gênante pour un habitué des gros « atmosphériques ». Les suspensions, souples et confortables, bien amorties, n'appellent que peu de commentaires. Le roulis est bien contrôlé, mais l'angle de plongée est impressionnant. Ce dernier point n'entachant en rien la stupéfiante efficacité du freinage, une fois encore on aurait tendance à dire : R.A.S. ! La direction assistée, précise et directe, facilite les manœuvres, mais laisse le pilote en contact avec la route.

Le Dr Piech tient à ce que ses voitures gardent un caractère sous-vireur : c'est tout à fait le cas avec la Sport.

### Banalement exceptionnelle

Après avoir terminé les mesures sur l'autoroute, j'ai quand même voulu aller chercher les limites de cette voiture. Sur route ouverte, il est réellement difficile de les atteindre. En revanche, sur les chemins de terre, quel plaisir ! Avec le système ABS branché, ce n'est pas parfait. Le sous-virage force à lever le pied au milieu de la courbe, et il faut alors attendre que le turbo retrouve son souffle. En débranchant l'ABS, vous provoquez le sur-virage grâce à un léger blocage des roues arrière et, idéalement placé pour la sortie, la puissance transmise aux quatre roues vous catapulte à une

vitesse défilant toutes les lois de l'adhérence. Sur des chemins très étroits, ces caractéristiques pourront faire croire à un manque de maniabilité, mais essayez donc de passer aussi vite avec une autre voiture !

Finalement, chaque élément pris séparément n'a rien d'exceptionnel. Le moteur, s'il est unique par le nombre de ses cylindres, n'est ni plus puissant, ni plus souple que les autres ; la boîte de vitesses - aux rapports bien étagés - est d'un maniement parfait, c'est presque banal ; la répartition des masses est classique ; les freins, assistés d'un remarquable système ABS, et les suspensions sont à la hauteur des performances sans sacrifier au confort ; enfin, le Cx est celui d'une voiture de rallye.

Pourtant, je suis sorti de cette voiture avec le sentiment d'avoir découvert ce que devait être une voiture de Grand Tourisme. C'est donc dans la transmission qu'il faut trouver toute l'originalité. La traction intégrale ne suffirait pas à elle seule. Mais, complétée d'un ensemble technique de très haut niveau, on obtient un produit peut-être dépassé en compétition mais qui préfigure certainement l'avenir sur la route.

On comprendra peut-être un jour que si cette Audi Sport n'est qu'un exercice de style, c'est grâce à ce genre de recherches qu'un constructeur contribue efficacement à l'amélioration de la sécurité.



*Peut-être trop discrète au goût de certains, son côté raccourci, vue de profil, n'échappera à personne. Qu'importe ce que l'on pense, c'est de l'intérieur que se fait la différence, en dynamique plus qu'en statique. Plus de 300 ch qui « passent » bien dans les quatre roues pour le plaisir de leur propriétaire.*

### LA TECHNIQUE

**Moteur.** 5 cylindres en ligne ; 2 133 cm<sup>3</sup> (79,3 x 86,4) ; rapport vol : 8/1. Pression sural. : 2,05 bars. Puissance : 306 ch DIN à 6 700 tr/mn. Couple maxi : 35,7 mkg à 3 700 tr/mn. Injection Bosch LH-Jetronic ; culasse alliage léger, 4 soupapes par cylindres, angle des soupapes : 25°. Turbo KKK K 27 ; Bloc aluminium. Allumage cartographique électronique. Poids : 145 kg.

**Transmission.** 4 roues motrices en permanence. Différentiel AR et central bloquables. Vitesse à 1 000 tours en 5<sup>e</sup> : 37,3 km/h

**Suspensions.** Mac Pherson et bras triangulés inférieurs.

**Freinage.** 4 disques ventilés. Servo frein hydraulique. Système ABS.

**Roues :** 9J x 15

**Pneus :** 235/45 VR-15

**Cotes/poids**

Longueur : 416,4 cm ; largeur : 180,3 cm ; hauteur : 134,5 cm ; empattement : 220,4 cm ; Voies AV/AR : 151,6/149,2 cm. Poids (à vide) : 1 300 kg.

**Direction.** A crémaillère ; assistance hydraulique ; diamètre de braquage : 10,3 m.

Garde au sol : 9,8 cm.

Réservoir carburant : 90 litres.

Cx = 0,48 ; SCx : 0,80 ; (S = 1,86 cm<sup>2</sup>).

# Pour votre moteur, ce n'est pas le plus petit qui est le moins important.

J&P publicité 8503



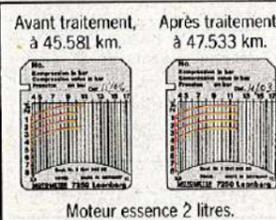
**V**ous n'imaginez pas à quel point Métal 5 est important.

Important pour assurer l'entretien de votre moteur, quel que soit son kilométrage.

Important pour assurer une parfaite remétallisation des pièces soumises à friction dès qu'une trace d'usure y apparaît.

Important pour garder intacte toute la puissance de votre moteur.

Important pour diminuer les surconsommations d'essence et d'huile.



Moteur essence 2 litres.

Une preuve irréfutable : la mesure des compressions. Avec Métal 5, elles remontent et s'équilibrent (voir schéma).

Et d'excellentes compressions, c'est plus qu'important, c'est fondamental. Fondamental comme de mettre de l'essence et de l'huile dans votre moteur.

**Attention :** la technologie et les avantages de Métal 5 ne se décrivent pas en quelques lignes. Nous avons édité à votre attention une brochure technique détaillée et gratuite. Demandez-la à votre professionnel auto ou retournez le coupon ci-contre.

**Métal 5 : l'indispensable entretien moteur.**



Distribué par plus de 4.000 professionnels de l'automobile : grossistes, garagistes, stations-service et accessoiristes. Prix habituellement constaté : 190 F TTC. Durée d'efficacité : 15.000 km ou toutes les 2 vidanges. Points de vente et renseignements techniques personnalisés au : Centre d'information METAL 5, SODITEN S.A. 105, rue de Billancourt - 92100 Boulogne. Tél. : (1) 825.73.73.

16 pages illustrées. 12 questions de consommateurs. 12 réponses Métal 5.

Nom \_\_\_\_\_ Prénom \_\_\_\_\_  
Adresse \_\_\_\_\_  
Code postal \_\_\_\_\_ Ville \_\_\_\_\_

