

AUDI 200 QUATTRO 20V



Elle est même nettement plus performante que la V8.



A l'exception du mauvais dessin des sièges, c'est le grand luxe dans l'habitacle. L'instrumentation de bord mérite une mention spéciale.

LA LIMOUSINE MUSCLÉE

Chez Audi du moins officiellement le haut de gamme, le porte-drapeau, c'est la « V8 », 32 soupapes. Toutefois, la 200, Quattro comme cette V8 d'ailleurs, mais turbo bien sûr, et dorénavant à quatre soupapes par cylindre, est, paradoxalement, encore plus musclée. Alors, comment choisir entre ces deux sœurs rivales ?

■ La 200 Quattro « 20V », à 20 soupapes donc compte tenu de son traditionnel 5 cylindres en ligne, c'est d'abord un moteur assez extraordinaire, à plus forte raison avec l'apparition de cette culasse à quatre soupapes. En fait, pour en trouver l'origine,

il faut remonter au salon de Francfort 83, lorsque fut dévoilée la fameuse Quattro Sport,

produite seulement à 200 exemplaires (Groupe B) et dite courte, en raison de son empattement réduit de 30 cm par rapport au coupé Quattro originel, celui qui lança la transmission intégrale.

Oh, bien sûr, ce pur-sang qui, à l'époque, avait exigé une fastidieuse mise au point, s'est assagi. Sa puissance n'est plus de 306 ch obtenus à 6 700 tr/mn pour un régime maxi de 7 300 : elle est descendue à 220 atteints 1 000 tr/mn plus bas, même si le maxi autorisé reste très élevé, 7 000. Du coup, sa mirobolante puissance au litre de cylindrée de 143 ch (supérieure à celle d'une Ferrari GTO !) est revenue à 99 ch. Pas mal tout de même pour une luxueuse limousine... Son couple de près de 36 mkg culminant à 3 700 tr/mn, lui, a chuté aussi mais il reste encore 31,5 mkg délivrés dès un régime incroyablement bas, moins de 2 000 tr/mn, soit encore 14,2 mkg au litre,

contre la valeur exceptionnelle de 17 auparavant.

Mécaniquement, cela s'est traduit de la façon suivante. Le bloc-cylindres n'est plus en aluminium mais en fonte. On avait pourtant murmuré que toute la gamme des 5 cylindres ferait appel à l'alliage léger mais il n'en a rien été. La culasse est, en gros, toujours la même (on la trouve aussi sur les 90 20V), avec l'arbre à cames d'échappement entraîné par courroie à partir du vilebrequin. Cependant, l'arbre d'admission n'est plus animé par de bruyants pignons à partir du premier cité mais grâce à une chaîne plus silencieuse. Les poussoirs de soupapes ne sont plus mécaniques mais hydrauliques à réglage automatique. Si la course a été conservée (86,4 mm), l'alésage, lui, a été sensiblement augmenté (81 mm

Suite page 135

VITESSE MAXI (km/h)	242
1 000 m	
DEPART ARRETE (s)	28,4
CONSOMMATION SPORTIVE (litres aux 100 km)	18
PRIX (F)	334

LA TECHNIQUE

MOTEUR

Type (cylindres) - disposition	5 en ligne, en porte-à-faux
Bloc	fonte
Nombre de soupapes par cylindre	4
Arbres à cames (entraînement)	double (courroie + chaîne)
Alimentation/allumage	gestion intégrale
	Bosch Motronic (injection)
Turbo (pression maxi)	KKK (0,83 bar, gérée électroniquement) + échangeur air/air
Cylindrée (cm ³)	2 226
Alésage x course (mm)	81 x 86,4
Rapport volumétrique	9,3
Régime maxi (tr/mn)	7 000
Puissance maxi (ch à tr/mn)	220 à 5 700
Couple maxi (mkg à tr/mn)	31,5 à 1 950
Puissance au litre (ch)	99
Couple au litre (mkg)	14,2

AERODYNAMIQUE

S (m ²)	2,07
SCx (m ²) - Cx	0,68 - 0,33
Cz avant/arrière	0,16 - 0,08

POIDS

Total (kg)	1 592
Répartition avant/arrière (%)	59/41
Rapport poids/puissance (kg/ch)	7,2

PNEUMATIQUES

Dimensions	215/60 ZR 15
Jantes	7 1/2 J 15 (alliage)

CARROSSERIE-CHASSIS

Type	berline, 4 portes
Suspension avant	McPherson
Arrière	triangles obliques + simples biellettes transversales
Direction	à crémaillère, assistée
Tours de volant - Démultiplication	3 1/2 - 18,7
Diamètre de braquage (m)	11,7
Freins avant (diamètre en mm)	disques ventilés (310)
Arrière	disques (245)
Antiblocage	Bosch (hors service avec blocage de différentiel AR) + coupure manuelle)

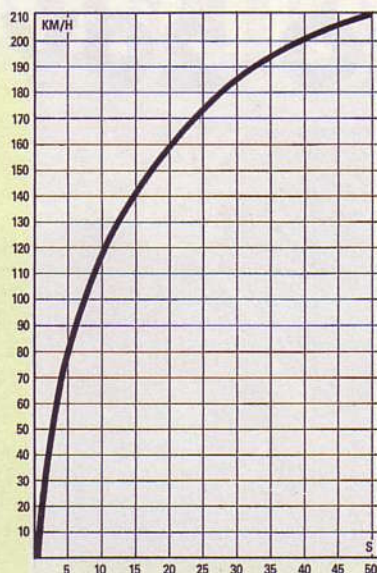
TRANSMISSION

Type	intégrale
Répartiteur du couple moteur	différentiel Torsen
Répartition initiale AV/AR (%)	50/50
Blocage de différentiels	central (Torsen) + AR 100% (manuel, en-dessous de 25 km/h)
Boîte de vitesses	à 5 rapports
Rapports de boîte (1 ^{re} /2 ^e /3 ^e /4 ^e /5 ^e)	3,600/2,125/1,360/0,967/0,730
Rapport de pont	4,111
Vitesse à 1 000 tr/mn (1/2/3/4/5)	7,9/13,4/20,9/29,4/39,0
Maxi sur intermédiaires (1/2/3/4)	55/94/146/206

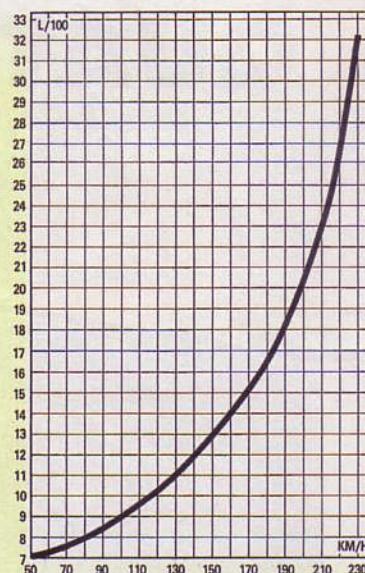
DIMENSIONS-CAPACITÉS

Empattement (mm)	2 695
Voies avant-arrière (mm)	1 514 - 1 511
Longueur - largeur - arrière (mm)	4 913 - 1 814 - 1 422
Porte-à-faux avant-arrière (mm)	1 078 - 1 140
Coffre (dm ³)	570
Réservoir d'essence (litres)	80

ACCÉLÉRATION VITESSE/TEMPS



CONSOMMATION STABILISÉE



km/h	secondes
50	2,2
60	3,2
70	4
80	4,9
90	6
100	7,4
110	8,8
120	10,3
130	12
140	14,2
150	17
160	20
170	23,3
180	27,1
190	31,3
200	39,2
210	50

LES PERFORMANCES

VITESSE MAXI

(km/h) 242

ACCÉLÉRATIONS

400 m départ arrêté (s)	15,2
1 000 m (s)	28,4

REPRISES

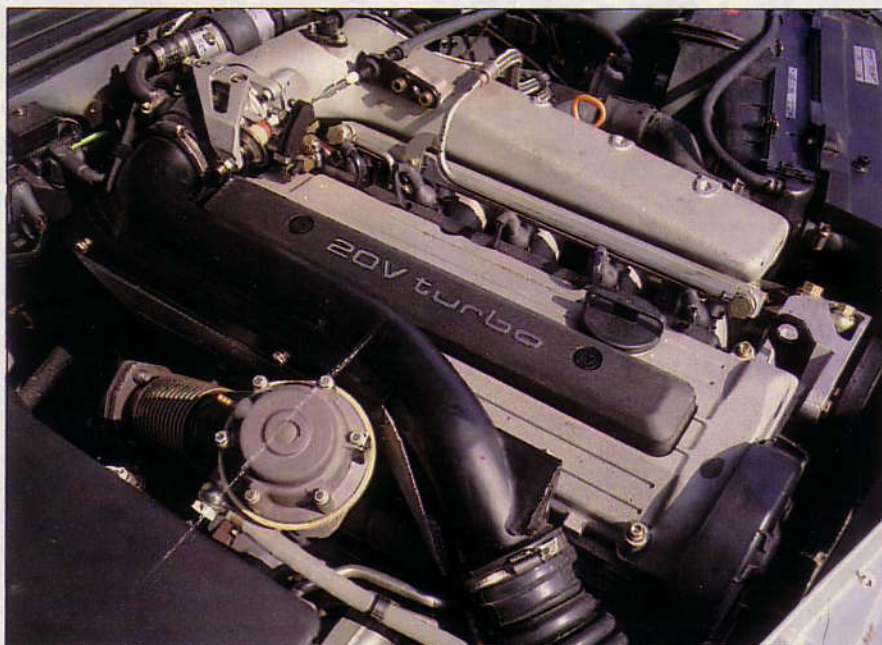
Depuis 50 km/h en 4° : 400 m (s)	15,4
1 000 m (s)	29,1
En 5° : 400 m (s)	17,4
1 000 m (s)	32,7
De 80 à 140 km/h en 5° (s-m)	16,2 - 501
De 80 à 120 km/h en 5° (s-m)	10,1 - 279
en 4° (s-m)	7,1 - 196
en 3° (s-m)	5,2 - 144

CONSOMMATIONS

Sportive (litres aux 100 km)	18
Autonomie (km)	400

km/h (en 5°)	Litres aux 100 km
50	7
60	7,2
70	7,5
80	8
90	8,4
100	9
110	9,5
120	10,2
130	11
140	12
150	13
160	14,1
170	15,1
180	16,5
190	18,2
200	20,4
210	22,9
220	26,5
230	32

ESSAIS TECHNIQUES : Gilles DUPRÉ et Didier FOUQUET



Moteur sensationnel : il bénéficie directement des enseignements de la course.

LE FREINAGE

Avec ABS	Distance (mètres)
----------	-------------------

A PARTIR DE 100 km/h

Limite du blocage à froid 41

Limite du blocage à chaud 42

A PARTIR DE 140 km/h

Limite du blocage à froid 83

AUDI 200 QUATTRO 20 V

contre 79,3): avec la Sport, il ne fallait pas dépasser la catégorie de poids liée à la cylindrée. Enfin, la pression de suralimentation de 1,05 bar est descendue à 0,83 et ce, dans le meilleur des cas, avec sa gestion électronique (cette pression maxi n'est atteinte qu'à pleine charge à bas régime). Bref, ce moteur possède un sacré pedigree.

Autre particularité technique : la transmission intégrale, bien sûr. Contrairement aux autres modèles de la marque proposés systématiquement en deux ou quatre roues motrices, la 200 n'existe plus en traction : comme nombre d'autres constructeurs aujourd'hui, Audi a été le premier à considérer la transmission intégrale idéale pour transmettre un couple aussi élevé que celui délivré par un turbo dès un très bas régime, à partir d'une architecture de

QUALITÉS

- MOTEUR TRÈS RÉUSSI
- EXCELLENTE PERFORMANCE
- INSTRUMENTATION JUDICIEUSE
- Tenue de route sûre
- Habitacle luxueux

DÉFAUTS

- LIGNE FADE
- Pneus de trop petit diamètre

traction et ce, avant tout pour le goudron sec. Cette transmission intégrale est bien sûr celle des autres Audi, caractérisée par son différentiel central Torsen. Seule la V8 diffère avec son différentiel épicycloïdal, répartissant toutefois aussi le couple moteur à raison de 50/50 % entre l'avant et l'arrière.

Les performances sont plutôt étonnantes pour une limousine de 1 600 kg

mais, en fait, pas surprenantes si l'on connaît les hautes qualités de ce moteur dont la suralimentation, parfaitement maîtrisée, fait merveille. Du coup, la V8 (3,5 litres, atmosphérique), haut de gamme officiel, est battue, et sur toute la ligne. Grâce à une meilleure aérodynamique, la « 5 cylindres » est même sensiblement plus rapide, en dépit de son handicap de 30 ch. En accélérations, la V8 est littéralement laissée sur place et elle ne sauve les apparences lors de certaines reprises que grâce au « kick down » de sa boîte automatique. La lecture de notre tableau performance et, encore plus, celle de notre comparatif express est particulièrement significative : la BMW 735i elle-même y laisse des plumes.

Le comportement routier de cette 200 s'inscrit tout à fait dans la philosophie actuelle du constructeur d'Ingolstadt. Difficile de faire la fine bouche devant une grosse berline aussi sûre en toute circonstance. En revanche, ce comportement n'est pas typé sportivement. En clair, son efficacité reste limitée par une tendance prononcée au sous-virage que l'on retrouve sur toutes les Audi. La tenue de route pourrait être largement plus précise et vivante, moins pataude en somme. En outre, alors que le construc-

COMPARATIF EXPRESS

	AUDI 200 Quattro 20V	AUDI V 8	BMW 735i
Type moteur	5 en ligne oui	8 en V à 90° non	6 en ligne non
Turbo	oui	non	non
Cylindrée (cm ³)	2 226	3 562	3 430
Puissance (ch à tr/mn)	220 à 5 700	250 à 5 800	211 à 5 700
Couple maxi (mkg à tr/mn)	31,5 à 1 950	34,7 à 4 000	31,1 à 4 000
Puissance au litre (ch)	99	70	62
Couple au litre (mkg)	14,1	9,7	9,1
Type transmission	intégrale		propulsion
Répartition initiale AV/AR (%)	50/50		
Boîte de vitesses	manuelle	automatique	manuelle
Répartiteur du couple AV/AR	différentiel Torsen central (Torsen) + AR 100 % (manuel, en-dessous de 25 km/h, ABS hors service)	différentiel épicycloïdal central à 100 % (sauf en décélération et freinage) + AR (Torsen)	-
Blocage(s) de différentiel(s)			autobloquant en option
Scx (m ²) - Cx	0,68 - 0,33	0,74 - 0,35	0,70 - 0,33
Vitesse maxi (km/h)	242	239	230*
1 000 m départ arrêté (s)	28,4	30,2	28,9*
De 80 à 140 km/h en 5" (s)	16,2	10,8**	-
De 80 à 120 km/h en 5" (s)	10,1	6,7**	10,2*
En 3" (s)	5,2	6,7**	-
Prix (F)	334 650	419 550	349 600
Puissance fiscale (CV)	11	18	18

* Constructeur ** Avec boîte automatique : Kick down.

LES DÉTAILS DE VOTRE CONFORT

Lave-phares	option
Essuie-glace à 2 vitesses + intermittent à cadencement variable	oui
Réglage des points d'ancrage de ceintures	oui
Appui-tête avant	oui
arrière	oui
Projecteurs antibrouillard	non
2 rétroviseurs extérieurs réglables de l'intérieur	oui, élec.
Lève-glaces électriques avant	oui
arrière	oui
fonction automatique	oui
Verrouillage centralisé des portes	oui
du coffre	oui
Commande à distance	non
Ouverture du coffre depuis l'habitacle	non
Direction réglable au moins sur un plan	non
Réglage du siège conducteur en hauteur	oui
en appui dorsal	oui
Eclairage serrure ou clé de contact	oui
Ordinateur de bord	oui
Réglage radio au/ou sous le volant	non
Lave-glace par diffuseur	non
Température programmable	oui
Air conditionné	oui
Jalousie arrière	option
Eclairage temporisé	oui
Miroir de courtoisie	passager
Rhéostat de tableau de bord	oui
Radio et lecteur de cassette	non
Accoudoir central avant	oui
arrière	oui
Allume-cigare arrière	oui
Dossier arrière fractionné	non
Clé spéciale pour boîte à gants	non
Spots de lecture AV et AR	oui
Eclairage du coffre	oui
du moteur	oui
et boîte à gants	oui
Vide-poches AV central	oui
de portières	oui
Trappe protège-radio	non

Domage que la silhouette paraisse aujourd'hui aussi dénuée de personnalité.

teur a prévu une monte de pneumatiques en 16 pouces de diamètre, le marché français se contentera de 15, les 16 n'étant même pas proposés en option : une décision de marketing paraît-il. Que l'on demande aussi l'avis des techniciens ! Inutile de rappeler que, dans cette classe, cette dimension est dorénavant de rigueur, voir la 605 SV24.

L'habitacle et l'équipement intérieur méritent des commentaires tout à fait particuliers. D'abord, à l'exception du mauvais dessin des sièges, c'est le grand luxe. Il ne manque pratiquement aucun des raffinements que l'on attend d'une telle limousine. Qualité de construction et finition sont époustouflantes.

Mais c'est surtout le tableau de bord qui suscite les remarques. Après s'être enlisé dans l'affichage digital grâce aux cristaux liquides — sur le modèle pointe, la Quattro —

Audi a opéré une spectaculaire volte-face, un retour aux sources

pourrait-on dire. Non seulement l'instrumentation n'a jamais été aussi complète mais il s'agit de cadrans au graphisme sobre, clair et lisible, d'une haute précision (à l'exception de la jauge à essence) et à graduation différenciée, privilégiant les zones critiques. Finalement, on a dorénavant sous les yeux le tableau de bord le plus séduisant de la gamme Audi, un gros effort de style ayant été accompli au passage.

Malheureusement, la personnalité de la carrosserie s'est totalement estompée. Elle apparaît aujourd'hui remarquablement fade. La silhouette a en outre été alourdie par de volumineux pare-chocs à l'américaine.

A près de 90 000 F de moins qu'une « V8 », cette 200 possède les atouts pour faire hésiter un client. L'amateur de luxe feutré choisira la première. Celui qui voudra, tout en économisant plus de piment et de nervosité dans les performances ne se trompera pas en optant pour ce nouveau modèle.

Gilles DUPRE

LES PRIX

	(F)	334 650
Puissance fiscale (CV)	11	
Air-bag	10 700	
Correcteur d'assiette	6 104	
Intérieur cuir	14 698	
Lave-phares	3 174	
Peinture nacrée	8 790	
Système procon-ten	4 444	
Rideaux pare-soleil AR	928	
Sièges AV élec. avec mémoires	9 864	
Sièges AV chauffants	2 930	
sièges AV sport tissu	3 028	
Banquette AR chauffante	3 223	
Sièges AV sport tissu/cuir	10 108	
Toit ouvrant électrique	9 083	
Toit ouvrant manuel	6 104	

