

ESSAI Sport Auto MARS 83

Essai contact « AUDI 80 GTE Espace et rendement » 3 pages



AUDI 80 GTE **ESPACE** **ET RENDEMENT**

ESSAI
CONTACT
sport-auto

PAR JOSÉ
ROSINSKI

Dans sa nouvelle version GTE, l'Audi 80 est équipée du 4 cylindres 1,8 l à injection de la Golf GTI, installé cette fois dans le sens longitudinal. Elle dispose ainsi de 112 ch à 5 900 tr/mn et d'un couple maxi de 15,3 mkg à 3 500 tr/mn.

COMPARATIF	Audi 80 GTE	R18 Turbo
Cylindrée (cm ³) :	1 781	1 565
Alésage x course (mm) :	81 x 86,4	77 x 84
Puissance (ch DIN à tr/mn) :	112 à 5 900	125 à 5 500
Puissance au litre (ch/litre) :	63	80
Couple (mkg à tr/mn) :	15,3 à 3 500	18,5 à 2 500
Poids (kg) :	980	1 040
Rapport poids/puissance (kg/ch) :	8,75	8,3
Vitesse (km/h) :	187	195
400 m :	17"	17"
1 000 m :	31"	31"2
Prix (F)	71 700	71 500

■ A priori, le montage d'une mécanique qui anime une berline compacte et légère dans une limousine plus volumineuse ne constitue en rien une démarche apte à séduire une clientèle sportive ! Il se trouve pourtant que cette règle souffre une exception. En effet, en dépit de ses respectables dimensions, l'Audi 80 GTE n'atteint pas la tonne : 980 kg exactement avec le plein d'essence. Dans ces conditions, elle se trouve quand même dotée d'un fort intéressant rapport poids-puissance, quand on la compare à ceux de ses concurrentes : 8,75 kg/ch, contre 9,2 à l'Opel Ascona 1,8 E et 9,8 à la Volvo 360 GLT qui fournissent l'une et l'autre 115 ch, mais accusent respectivement 80 et 150 kg de plus que l'Audi. La BMW 318i, qui se contente de 105 ch et dépassera la tonne en version 4 portes, est, quant à elle, surclassée dans ce domaine. Finalement, de toutes les berlines de cette catégorie de prix et de dimensions, seule la R18 Turbo résiste à l'offensive Audi. En effet, la Renault accuse un handicap de 60 kg, mais elle le compense par son avantage de

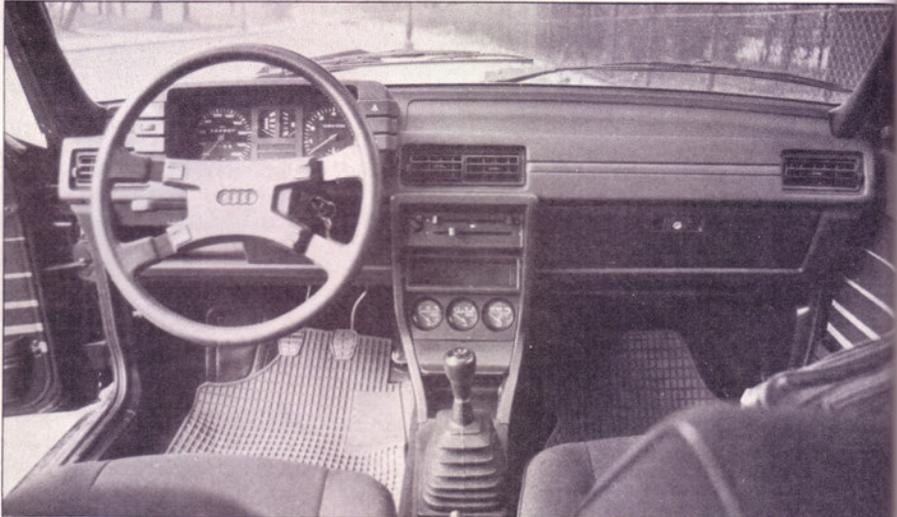
13 ch. Elle ne garde toutefois l'avantage que d'une courte encolure, avec 8,3 kg/ch !

Familiale mais sportive

Les deux rivales ont la même longueur, au centimètre près: 4,38 m ! En revanche, l'Audi présente un empattement supérieur de 9,5 cm, et son habitacle, largement éclairé par ses six fenêtres, est en effet particulièrement spacieux. C'est celui d'une authentique familiale. Pourtant, question tempérament, et malgré son handicap de puissance et de couple (plus de 3 mkg), cette Audi se présente comme une redoutable concurrente pour notre R18 Turbo nationale. Certes, elle concède du terrain en vitesse de pointe: 187 km/h contre 195. En revanche, les deux voitures font jeu égal au 400 m départ arrêté, couvert en 17", et l'Audi prend même un léger avantage au kilomètre, qu'elle atteint en 31" pile, soit 2/10^e avant la Renault. La boîte à cinq rapports, plus rapide et mieux étagée de la voiture allemande (malgré une quatrième un peu trop longue: les intermédiaires plafonnent à 50, 90, 140 et 185 km/h au compteur quand le limiteur de régime entre en action vers 6 500 tr/mn) alliée à son avantage de poids lui permet donc de combler son handicap de puissance dans le domaine des accélérations. Mais ce brillant tempérament ne se pare pas pour autant par un appétit immodéré en carburant, bien au contraire. Sans doute, si l'on se fie (mais il ne faut pas !) aux consommations homologuées, l'Audi 80 GTE consomme un peu plus que la R18 Turbo à vitesses stabilisées et en circuit urbain. Pourtant, en usage intensif, nous avons constaté que le 1800 VW non suralimenté était nettement plus sobre que le 1600 Renault Turbo compressé: on ne dépasse pas 12 l/100 km. Rapporté au grand réservoir de 68 litres ceci représente une autonomie tout à fait épatante, qui n'est pas l'un des moindres atouts de cette efficace grande routière.

Sobriété, austérité

L'Audi 80 GTE fournit 3 ch de moins que la version CD à moteur 1,9 l 5 cylindres qui poursuit sa carrière, mais elle pèse 40 kg de moins. Ceci se traduit non seulement pas un tempérament plus brillant, mais aussi par un comportement mieux équilibré, grâce à une meilleure répartition des masses. Toutefois, ce gain de poids n'est pas uniquement imputable à la différence des moteurs. A la nature luxueuse de la CD, la GTE oppose en effet un caractère spartiate qui, malheureusement d'ailleurs, ne se répercute pas jusque dans son prix de vente. On constate en effet qu'à 71 700 F, elle coûte 200 F de plus qu'une R18 Turbo, qui offre d'origine un système de verrouillage centralisé des portes, des vitres avant à commande électrique et des pneus à taille basse, tous équipements qui ne sont proposés que contre supplément avec la 80 GTE. Cependant, cette dernière, toute dénudée qu'elle soit, offre une finition et une position de





conduite impeccables, supérieures à celles de sa rivale française. Question comportement routier, avec des moyens différents, elles font pratiquement jeu égal. Malgré la position en porte à faux de son moteur, la 80 GTE n'est pas dotée d'une motricité sans défaut: on s'en aperçoit dès qu'on accélère sans précautions sur un rapport court, ce qui est à proscrire quand l'adhérence laisse à désirer. Nul doute qu'à ce point de vue, la dernière version Quattro de l'Audi 80 n'a aucun mal à faire beaucoup mieux que la GTE, dont le train avant est troublé par l'effet de couple. Donc, attention au manque de rappel de la direction, surtout lors des manœuvres de parking et quand on accélère fort alors que les roues sont braquées: il faut s'accoutumer à ramener le volant vers le milieu comme on l'a amené vers la butée. Cette direction s'avère d'autre part douce et précise, mais aussi trop démultipliée: plus de 4 tours de volant, c'est trop, même corrigé par un court rayon de braquage. On aura donc tout intérêt, comme c'est le cas pour la Renault d'ailleurs, à opter

pour la direction assistée plus directe, contre un supplément fort coûteux hélas: pas moins de 3 930 F. On peut d'autre part être surpris par l'équipement pneumatique fort ordinaire de l'Audi, qui, cependant, ne semble pas s'en émouvoir. En effet, son comportement se révèle tout à fait à la hauteur de son brio mécanique. Pourtant, la motricité n'est pas exemplaire, comme déjà indiqué, et de plus, le système de freinage mixte disques avant-tambours arrière est aussi désagréable que sur les autres modèles du groupe VAG qui en sont équipés, en raison des importantes variations de garde qui affectent la pédale. Dans ce domaine, l'Audi est surclassée par la R18 Turbo 125 ch, dont c'est l'un des points forts, il est vrai. Enfin, probablement en raison d'une suspension trop souple du groupe moto-propulseur, il arrive que l'on éprouve des difficultés de sélections de vitesses lorsque la voiture se trouve en appui. Ces quelques imperfections, cependant, n'empêchent pas la discrète 80 GTE de se montrer d'une impressionnante efficacité. C'est ainsi que sur le

TECHNIQUE EN BREF	Audi 80 GTE
MOTEUR	
Type (cylindres) :	4 en ligne
Position :	porte à faux AV (longitudinal)
Distribution (arbre à cames/entraînement) :	en tête/courroie
Alimentation :	injection K-Jetronic
Cylindrée (cm ³) :	1 781
Alésage x course (mm) :	81 x 86,4
Rapport volumétrique :	10
Puissance (ch DIN à tr/mn) :	112 à 5 900
Puissance au litre (ch DIN/litre) :	63
Couple (mkg à tr/mn) :	15,3 à 3 500
TRANSMISSION	
Aux roues :	AV
Boîte (rapports) :	5
CHÂSSIS-CARROSSERIE	
Type :	Berline, 2/4 portes, 5 places
Cx :	0,43
SCx (m ²) :	0,800
Suspension AV :	McPherson (triangles)
Suspension AR :	Essieu de torsion
Freins AV/AR :	Disques ventilés/tambours
POIDS	
(kg) :	980
RAPPORT POIDS/PUISSANCE	
(kg/ch) :	8,75
DIMENSIONS CAPACITÉS	
Empattement (mm) :	2 538
Voies AV/AR (mm) :	1 400/1 420
Long./Larg./Haut. (mm) :	4 383/1 682/1 365
Jantes :	5 1/2 J 13
Pneumatiques :	175/70 HR 13
Réservoir d'essence (litres) :	68
PERFORMANCES (mesurées)	
Vitesse maxi (km/h) :	187
400 m départ arrêté :	17"
1 000 m départ arrêté :	31"
CONSOMMATION	
Usage intensif (litres/100 km) :	environ 12
PRIX	
(F) :	71.700
Direction assistée :	3.930
Puissance fiscale (CV) :	9



circuit routier de Montlhéry, qui nous sert de base de comparaison, elle a pratiquement égalé les chronos de la R18 Turbo 125 ch, et aussi de la Golf GTI qui, à mécanique égale, pèse pourtant quelque 80 kg de moins! Mais avec son empattement plus long et son train avant plus précis, l'Audi se révèle plus facile à conduire que son illustre petite cousine, sinon plus amusante. Une sacrée référence.

**ESSAI
CONTACT**
sport-auto