

ESSAYÉE POUR VOUS

par Henri MORISI
et Etienne MOITY

FERMETE, VIVACITE, SOBRIETE!



L'Audi 80 GL est équipée de quatre phares à iode qui la différencient des autres modèles de la gamme.

Dans les virages franchis à vive allure, l'Audi 80 prend fortement appui sur la roue extérieure tout en conservant la trajectoire choisie par le pilote.



La fusion des marks

● Bien peu d'automobilistes pourraient répondre avec précision à la question : que représente pour vous Audi ? En fait, la réponse n'est pas simple, bien que cette marque automobile allemande entre dans sa 65^e année. En 1889, Auguste Horsch fondait sa propre usine. Il la quittait vingt ans plus tard pour créer un nouveau groupe. Ce dernier fut la source de nombreux malentendus : les deux firmes portaient le même nom, celui du fondateur. Pour éviter toutes confusions, la recherche d'une raison sociale différente s'imposait. Le fils de l'un des collaborateurs d'Auguste Horsch trouva la solution, il proposa le mot latin Audi dont la signification correspond à celle du mot allemand horsch (écoute). Rapidement, les modèles Audi s'illustrèrent dans diverses manifestations automobiles. En 1920, la 14/50 utilisait déjà un groupe en

aluminium avec chemises amovibles, 1930 marquait le regroupement des marques Audi-DKW-Horch-Wanderer sous une seule appellation : Auto-Union. Les calendres s'ornèrent alors de quatre anneaux entrelacés, symbole du nouveau groupe. La guerre modifia quelque peu le genre de fabrication et ce n'est qu'en 1949 que la société Auto-Union reprit ses activités à Ingolstadt, les autres usines, situées à Berlin et en Saxe, ayant été démantelées. Une importante aide financière fut apportée par la Daimler-Benz en 1958. Six ans plus tard, cette société cédait plus de la moitié de ses parts à Volkswagen et, finalement, en 1966, VW recevait de la marque de Stuttgart le solde des parts. Volksburg devenait ainsi propriétaire à 100 % du capital social du groupe Auto-Union. Autre fait marquant, en 1969, une nouvelle société se crée : NSU rentre dans le groupe qui devient alors Audi - NSU - Auto-Union. Voilà pour la petite histoire.

DUS: L'AUDI 80 GL



Cela dit, depuis quelques années, Audi réapparaît sur le marché international de l'automobile. Son dernier produit en date : l'Audi 80, se présente sous cinq modèles en version 2 ou 4 portes et en 1,3 et 1,5 litre de cylindrée avec, pour ces deux moteurs, deux puissances différentes.

A son apparition, en août dernier, chacun considérait cette nouvelle venue comme la réduction de l'Audi 100. On lui reconnaissait aussi une ligne de carrosserie réussie pouvant plaire au plus grand nombre. De plus, les « variantes » cylindrée-puissance la situaient dans la catégorie des voitures moyennes de grande diffusion. Pour le banc d'essai, notre choix s'est porté sur la 80 GL deux portes (la quatre portes n'est pas encore disponible en France) version la plus puissante de la gamme.

Avant de lui faire subir les premiers outrages sur le terrain, un examen de principe s'impose toujours. Le premier contact, la

ITINERAIRE ET CONDITIONS DE L'ESSAI

PARIS-AVALLON par l'autoroute

Pas. un seul nuage à l'horizon, le ciel est bleu, tout est joyeux, le soleil luit, c'est l'approche du printemps. Hélas, notre joie sera de courte durée. A une vingtaine de kilomètres du but de cette première étape, tout redevient gris et, de plus, la chaussée est humide.

213 km en 1 h 20 mn - MOYENNE : 159,7 kmh.
CONSOMMATION : 13,7 L aux 100 km.

AVALLON-CLAMECY-NEVERS

La route est humide et glissante par endroits et nous abordons certains virages avec circonspection. Toutefois les rayons du soleil percent les nuages, les conditions atmosphériques s'améliorent rapidement.

120 km en 1 h 15 mn - MOYENNE : 96 kmh.
CONSOMMATION : 11,2 L aux 100 km.

NEVERS-BRIARE

Notre étape de contrôle de la consommation à vitesse de croisière se déroule sans pro-

blème : il est vrai que nous ne dépassons pas 110 kmh compteur. Nous flanons...

83 km en 59 mn - MOYENNE : 84,4 kmh.
CONSOMMATION : 7,6 L aux 100 km.

BRIARE-CHATILLON-COLIGNY-
COURTENAY-PARIS

Le soleil nous quitte, le ciel se couvre d'épais nuages. Nous sommes pratiquement seuls sur la route. Peu après Nemours, un violent orage nous oblige à réduire l'allure. La circulation est nettement ralentie. Nous rejoignons Paris sous les trombes d'eau. Bien entendu notre moyenne chute mais, fort heureusement, la première portion de cette étape avait été parcourue très rapidement.

190 km en 1 h 42 mn - MOYENNE : 111,7 kmh.
CONSOMMATION : 11,8 L aux 100 km.

**606 km en 5 h 16 mn
à la moyenne de
115 km/h avec 11,8 l aux 100**

L'AUDI 80 GL

CARACTERISTIQUES

MOTEUR : Puissance fiscale : 8 CV.

Emplacement : A l'avant, quatre cylindres en ligne. **Cylindrée :** 1 470 cm³. **Alésage × course :** 76,5 × 80 mm. **Vilebrequin :** A cinq paliers.

Distribution : Soupapes en tête commandées par poussoirs, un arbre à cames en tête entraîné par courroie extérieure crantée.

Alimentation : Un carburateur inversé double corps.

Refroidissement : A eau par pompe et thermostat, ventilateur électrique à mise en route automatique en fonction de la température. **Graissage :** sous pression par pompe à pignons. **Puissance maximale :** 85 ch DIN à 5 800 tr/mn. **Couple maximal :** 12,3 m.kg à 4 000 tr/mn. **Rapport volumétrique :** 9,7 à 1.

TRANSMISSION : Ensemble moteur boîte pont à l'avant, roues avant motrices, embrayage monodisque à sec, boîte de vitesses à quatre rapports synchronisés + M.A.R., levier sélecteur au plancher. Rapports de transmission : 1^{re} : 3,454 - 2^e : 2,055 - 3^e : 1,37 - 4^e : 0,939 - M.A.R. : 3,166. Couple réducteur : 4,111.

SUSPENSION : Roues avant indépendantes type Mac Pherson avec barre stabilisatrice. Essieu arrière rigide avec biellette diagonale de dévers. Ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques et télescopiques à l'avant et à l'arrière.

FREINS : Disques à l'avant et tambours à l'arrière, double circuit et servo-frein à dépression. Frein de stationnement sur les roues arrière.

DIRECTION : A crémaillère. Diamètre de braquage : 10,3 m.

PNEUMATIQUES : 155 SR 13. Jantes de 4 1/2 J × 13 H 2-B.

CARROSSERIE : Ensemble autoporteur. Carrosserie en tôle d'acier, berline deux portes 4/5 places.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE : 12 V. Batterie : 12 V 36 Ah. Alternateur : 55 A.

CAPACITES : Carter moteur : 3 litres. Transmission : 2 litres. Circuit de refroidissement : 6,2 litres. Réservoir de carburant : 46 litres.

POIDS : En ordre de marche : 855 kg. Poids total autorisé en charge : 1 280 kg. Charge tractée autorisée : freinée : 850 kg, non freinée : 450 kg.

première impression sont à nouveau favorables. On remarque immédiatement dans la calandre les quatre phares à iodes et les feux de signalisation encastrés dans le pare-chocs, ce qui ne les protège pas pour autant. A l'arrière un large couvercle dégage un coffre de bonne contenance dans lequel la roue de secours est entreposée debout contre le dossier de la banquette arrière. Les portières s'ouvrent sous un angle satisfaisant et l'accès aux places arrière réclame le basculement des dossiers avant. En se contorsionnant quelque peu et en se prenant parfois les pieds dans les ceintures de sécurité, lorsqu'elles n'occupent pas la position repos, on réussit à prendre place sur une banquette plutôt mince. Toutefois, même si les occupants avant, au demeurant bien installés sur des sièges fermes mais correctement dessinés, munis d'appuie-tête réglables, sont de grande taille, l'espace réservé aux genoux est acceptable à moins, bien entendu, d'appartenir à la catégorie des « grands ». Les glaces arrière fixes ne sont pas appréciées, il n'en est pas de même pour les poignées de maintien au pavillon très pratiques. Les ceintures de sécurité ne posent pas de problèmes pour l'emploi, c'est assez rare, pour être signalé. La surface vitrée permet une bonne visibilité mais le rétroviseur jour et nuit pourrait être plus grand.

Dirigeons maintenant nos regards sur la planche de bord. Sous les yeux du pilote, et protégés par une petite visière, se dégagent : une montre centrale, le compteur de vitesse avec totalisateur sans partiel à gauche, le cadran recevant les divers témoins lumineux, la jauge de carburant et le thermomètre d'eau à droite. Deux leviers sous le volant commandent l'un, à main droite, les essuie-glaces deux vitesses plus battements intermittents et le lave pare-brise couplé, l'autre, à main gauche, l'inversion codes-phares et les feux de direction.

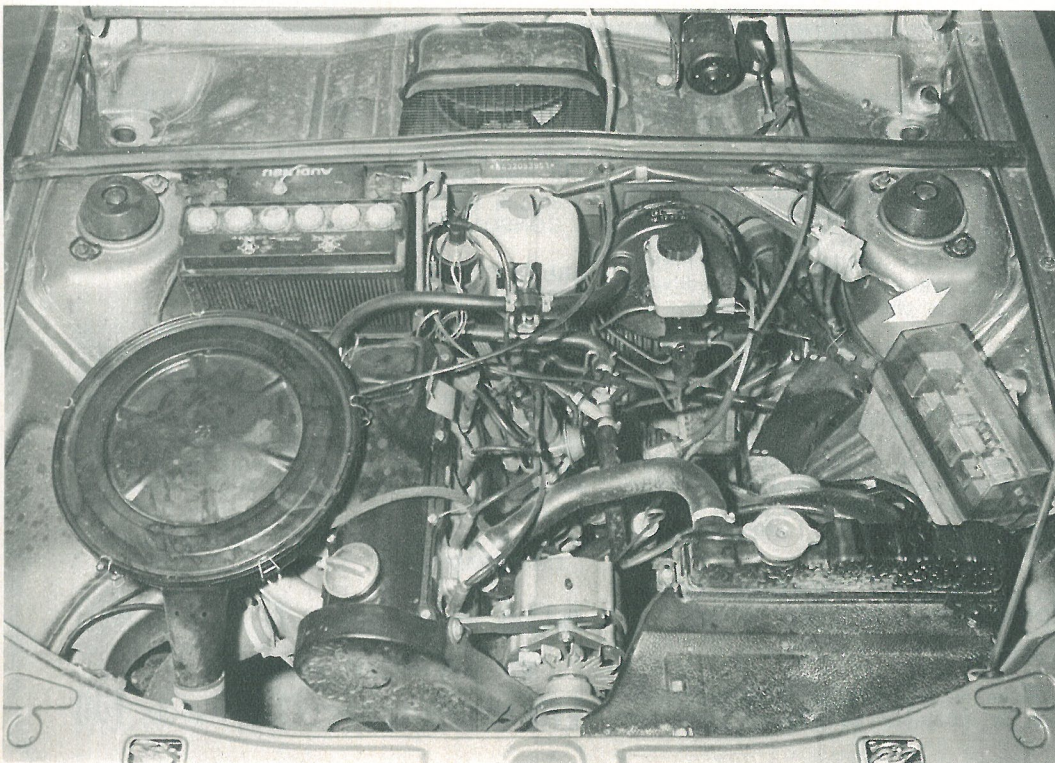
Contact, le tableau s'allume, les commandes du chauffage, l'allume-cigares, les petites touches interrupteur des feux de ville de la lunette arrière dégivrante (en série sur la 80 GL) le signal « danger » sont éclairés sans que soit possible le réglage de l'intensité par rhéostat. Un bon point pour l'aspect pratique du système de chauffage ainsi que pour les ouïes d'aération orientables. Notons, enfin, la petite tablette sous la planche de bord à gauche et le vide-poches, avec éclairage intérieur et fermant à clef.

MOTEUR

Une bonne santé

L'ouverture du capot dévoile le centre nerveux de la 80 GL. Légèrement incliné vers la droite, les quatre cylindres en ligne, dis-

On remarque particulièrement, sur la droite, le boîtier amovible des fusibles ainsi que la bonne accessibilité des principaux organes du moteur.

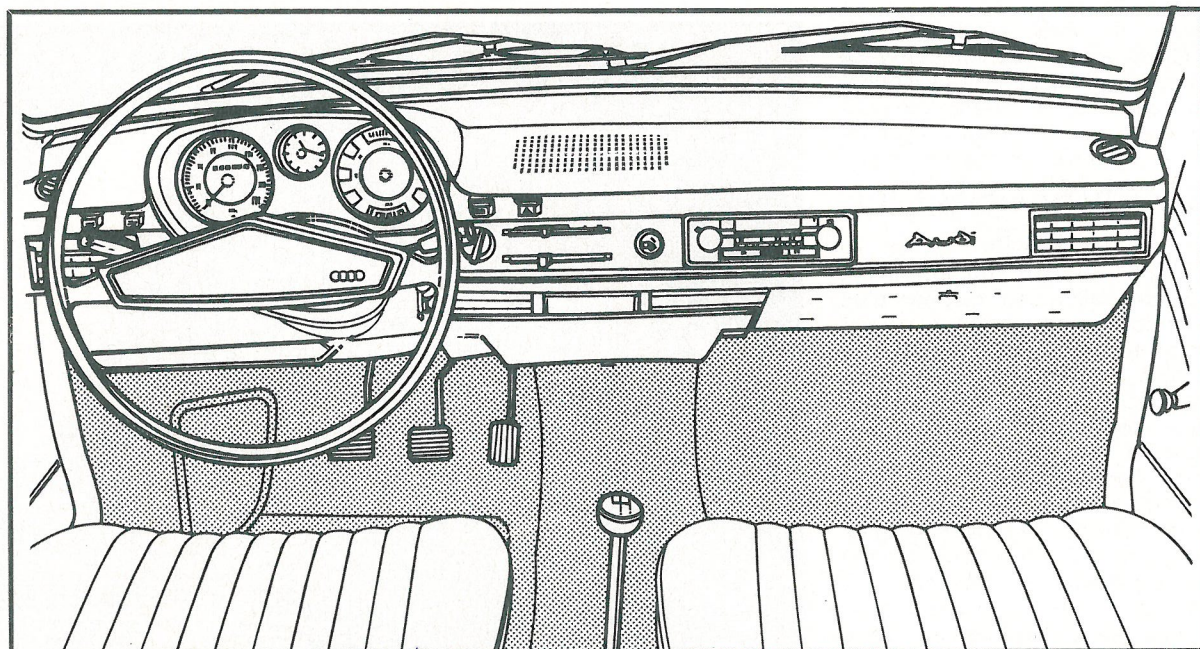


Les dossiers avant se basculent pour permettre l'accès aux places arrière.

Les instruments de contrôle sont disposés sous une visière antireflets. Les commandes du chauffage et de la climatisation, bien placées, sont à la fois très accessibles et d'un emploi facile.

posé en avant de l'essieu, est équipé d'un arbre à cames en tête entraîné par courroie extérieure crantée, solution de plus en plus utilisée par la plupart des constructeurs. L'accessibilité aux différents organes ne permet pas de commentaires particuliers. On remarque cependant la présence d'un boîtier recevant la batterie des fusibles de protection et autres accessoires électriques placé sur la joue de l'aile gauche, et qui, en cas d'ennui, peut être remplacé rapidement d'un seul bloc. Le refroidissement, du type le plus classique, comporte un ventilateur électrique à mise en route automatique en fonction de la température.

L'heure de vérité est arrivée, l'autodrome de Linas-Montlhéry, la route, les chronomètres nous attendent. Ils vont jouer le rôle de juges. Aux 85 ch du 1 470 cm³ de s'affirmer. Après 4 jours d'anneau, ils assurent une vitesse maximale de 163,8 kmh. L'aiguille du compteur, très optimiste, est bloquée sur 180. Les accélérations reflètent une montée en régime pour le moins rapide avec 18 s et 33 s 4/5 aux 400 m et 1 000 m. Les reprises, depuis 40 kmh en quatrième, sont moins franches comparativement mais dénotent cependant une bonne nature avec, sur les mêmes bases, 19 s 2/5 et 36 s 4/5. La pleine charge détermine une



pénalité qui se chiffre par près de 5 kmh en vitesse pure. La perte est plus sensible en accélérations et en reprises comme l'indique notre tableau des courbes et performances. La route, d'ailleurs, confirmera tous ces résultats sans équivoque.

Incontestablement, le moteur, vivant et vivace, agrmente la conduite du véhicule et lui confère un côté sportif attrayant. Dans les hauts régimes, sur les intermédiaires et sur la quatrième, au-dessus de 130 kmh, un

ronflement sourd s'installe dans l'habitacle, devenant fort gênant à la longue. La suppression de ce défaut devrait être un des premiers soucis des techniciens. Cela dit, le moteur accepte sans rechigner les différentes dénivellations, seule la charge le fait renâcler dans les rampes de fort pourcentage.

Au fil des kilomètres, on regrette, en particulier sur les terrains accidentés, l'absence du compte-tours (disponible en option) qui, en renseignant le pilo-

te, réfreinerait son ardeur et éviterait les éventuels sursrégimes dans bien des cas tant la bonne volonté et la disponibilité du moteur sont attrayantes. La vitesse maxi sur autoroute dépasse largement les valeurs relevées à Linas-Montlhéry (plus de 170 kmh). En ville, l'élasticité autorise une conduite calmée et tranquille en descendant très bas sur la quatrième, mais comme sur la route, il faut se gendарmer pour ne pas faire « joujou » avec le levier de vi-

Cinq valises prennent place dans le coffre et représentent 228 dm³.



LES CONCURRENTES

AUDI 80 GL 2 portes	8 CV	1 470 cm ³	170 kmh	16 390 F
AUDI 80 GL 4 portes	8 CV	1 470 cm ³	170 kmh	16 990 F
RENAULT 16	9 CV	1 565 cm ³	150 kmh	14 600 F
AUSTIN MAXI	10 CV	1 748 cm ³	145 kmh	15 990 F
OPEL REKORD II 2 portes	10 CV	1 698 cm ³	162 kmh	16 650 F
MORRIS MARINA 1800 TC	10 CV	1 748 cm ³	161 kmh	16 690 F
TOYOTA 1600	9 CV	1 588 cm ³	165 kmh	16 820 F
CHRYSLER 180	10 CV	1 812 cm ³	170 kmh	16 995 F
OPEL ASCONA 2 portes	11 CV	1 897 cm ³	170 kmh	17 140 F
CITROEN D SPECIAL	11 CV	1 985 cm ³	165 kmh	17 200 F
FORD CONSUL STANDARD	10 CV	1 699 cm ³	140 kmh	17 320 F
PEUGEOT 504	11 CV	1 971 cm ³	162 kmh	17 370 F
RENAULT 16 TS	9 CV	1 565 cm ³	165 kmh	17 700 F
FIAT 132 1600 S	9 CV	1 592 cm ³	165 kmh	17 760 F
VW 70 - 90 ch	9 CV	1 605 cm ³	158 kmh	18 100 F

L'AUDI 80 GL

tesse ni avec l'accélérateur.

Quant à la consommation, face aux performances et à la moyenne, elle se maintient toujours dans les normes plus qu'acceptables (voir le film de l'essai).

TRANSMISSION

R.A.S.

L'Audi 80 GL, traction avant comme chacun sait, dispose d'un ensemble moteur-boîte à l'avant en porte-à-faux, ce qui place la boîte à l'arrière du groupe avec le différentiel dans l'axe des deux demi-arbres de transmission. Rien de très original, ni de particulier, quatre rapports avant synchronisés, levier au plancher, le tout forme un ensemble des plus classiques. La synchronisation, au demeurant très efficace, témoigne toutefois d'une légère fermeté à l'enclenchement dans le sens retour 3-2 et 2-1. L'échelonnement satisfait pleinement, mais attention au sursrégime, le moteur acceptant volontiers de pousser très haut les intermédiaires. Nous conseillons aux futurs utilisateurs, s'ils n'ont pas choisi l'option compte tours, de se référer à notre diagramme des vitesses et de ne pas se laisser entraîner par leur enthousiasme devant la spontanéité de la réponse dès l'ouverture du papillon du carburateur. Au compteur, pour notre essai 1 000 m départ arrêté, les valeurs suivantes ont été relevées sur les trois premiers rapports : 60-95-130 km/h.

DIRECTION

La stabilité

Placée très haut derrière le moteur, la direction à crémaillère à démultiplication variable s'inscrit dans la colonne « positif » du bilan. Ni trop dure, ni trop molle, avec un rayon de braquage court, elle assure des manœuvres sans problème et une conduite aisée, même à grande vitesse. Peu sensible aux qualités du revêtement, elle est, de plus, très précise et obéit à toutes les impulsions du conducteur. Il est vrai que la conception de la géométrie du train avant lui ôte bon nombre de soucis en lui demandant uniquement de diriger la voiture.

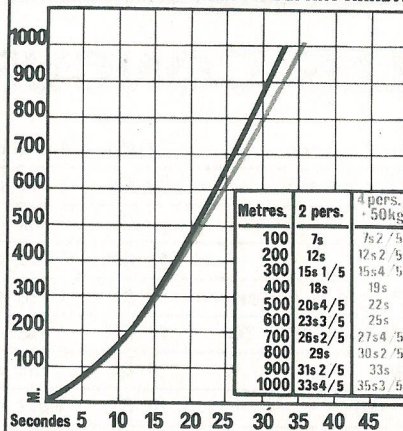
FREINS

Attention à la charge

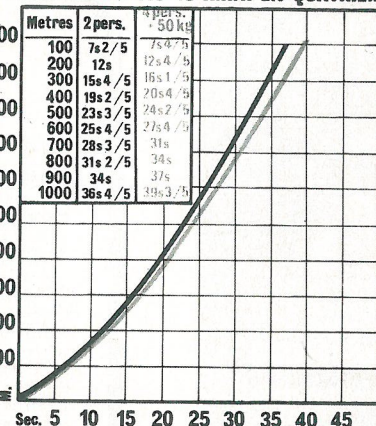
La principale particularité du système de freinage mixte, disques à l'avant et tambours à l'arrière avec servo-frein à dépression, se situe au niveau du double circuit. Dans le cas d'une rupture de canalisation ou d'une fuite de liquide, à l'avant ou à



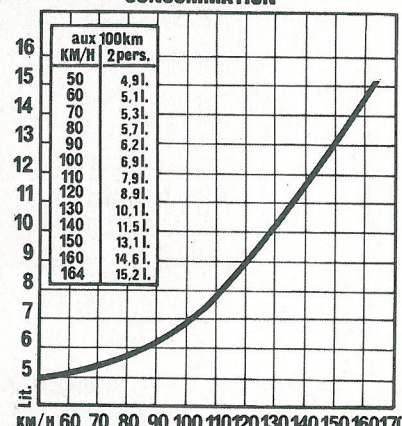
ACCÉLÉRATIONS 1000 M DÉPART ARRÊTÉ



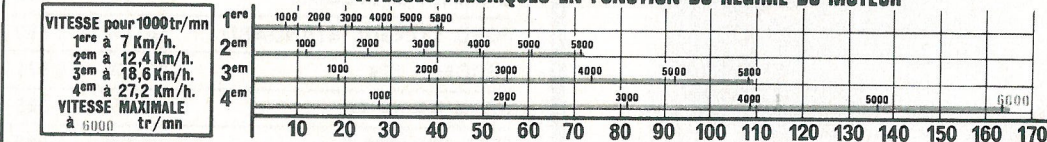
REPRISES DEPUIS 40 KM/H EN QUATRIÈME



CONSOMMATION



VITESSES THÉORIQUES EN FONCTION DU RÉGIME DU MOTEUR



Le graphique représente les possibilités offertes par chacun des rapports de la boîte de vitesses en fonction du régime moteur. En suivant les indications données, chaque conducteur pourra déterminer sa manière de conduire sans effectuer de sursrégime, aussi bien en montant les rapports, qu'en rétrogradant.

l'arrière, ce montage permet de conserver une possibilité de freinage sur les roues diagonalement opposées. Malgré la présence du servo-frein réduisant au minimum l'effort à la pédale, on peut sans aucune difficulté doser et obtenir la progressivité désirée. La stabilité directionnelle durant la période de freinage ne prête pas le flanc à la critique, comme la tenue à chaud d'ailleurs. En usage intensif, on note simplement un allongement de la course de la pédale. Les distances d'arrêt sont correctes, seule la charge influe sur la qualité de la décélération et réclame un surcroît d'attention.

TENUE DE ROUTE

Une belle tenue de parade

La tenue de route de la 80 GL s'inscrit en tête des qualités de ce véhicule. Les diverses difficultés routières sont abordées avec une désinvolture que l'on aimerait rencontrer sur des véhicules d'une catégorie supérieure. Les réactions restent toujours franches et ne déroutent en aucune manière le pilote. D'un caractère neutre dans la plupart des cas, l'Audi 80 GL, en phase « limite », décroche très légèrement de l'arrière avant de devenir sous-vireuse. Saine sur sol mouillé, elle demande toutefois, dans ce cas très précis, une

légèreté conjuguée accélérateur-vitesse-direction,

SUSPENSION CONFORT

Fermeté de maintien

La suspension ne décide pas uniquement du confort. Elle confère aussi à la voiture son équilibre, elle participe à la tenue de route. Sur ce dernier point, le résultat est convaincant : l'adhérence est bonne, sauf dans les démarrages intempestifs où le délestage du train avant provoque un patinage des roues motrices. Sans entrer dans des détails techniques fastidieux, on peut certifier que la nouvelle géométrie du train avant augmente la sécurité active. Sur les revêtements détériorés ou mal nivelés et, en particulier, sur les légères ondulations rapprochées, la suspension avant sautille. Ensuite l'essieu arrière rigide suit fidèlement les réactions avec une sécheresse qui n'est pas toujours goûtée des passagers, d'autant que la banquette, par sa minceur, ne peut la compenser. A grande vitesse, le passage de ces ondulations amène un tremblement et un sautellement des deux trains avec des pertes intermittentes de l'adhérence des roues motrices. En revanche, sur un sol convenablement plan, le confort de l'ensemble reste très acceptable. Ajoutons au crédit

CONCLUSION

Dans sa catégorie, l'Audi 80 GL ne se présente pas les mains vides. Son équilibre, sa vivacité, sa sûreté sont ses atouts maîtres. Elle intéressera sans nul doute les utilisateurs recherchant une certaine joie de vivre automobile et, surtout, désireux de posséder une voiture différente de celle de M. Tout-le-monde. Bien armée pour séduire, une légère amélioration du confort la rendra encore plus attrayante et attachante.

POUR

- TRES BONNE TENUE DE ROUTE
- RAPPORT PERFORMANCES-CONSOMMATION INTERESSANT
- DIRECTION PRECISE
- Voiture très agréable
- Prix compétitif

CONTRE

- SUSPENSION FERME ET SAUTILLANTE
- MOTEUR BRUYANT A HAUT REGIME
- GLACES ARRIERE FIXES
- COMPTE-TOURS EN OPTION
- Roue de secours difficile à atteindre

Mesures effectuées sur l'autodrome de Linas-Montlhéry (anneau de 2 548,24 m) *

Une personne à bord	4 personnes à bord
1 ^{er} tour : 56 s 3/5 : 162 kmh	1 ^{er} tour : 58 s 2/5 : 157 kmh
2 ^e tour : 56 s 1/5 : 163,2 kmh	2 ^e tour : 57 s 4/5 : 158,7 kmh
3 ^e tour : 56 s : 163,8 kmh	3 ^e tour : 57 s 3/5 : 159,2 kmh
4 ^e tour : 56 s : 163,8 kmh	4 ^e tour : 57 s 3/5 : 159,2 kmh

VITESSE MAXIMALE : 163,8 kmh

400 m DEPART ARRETE : 18 s

1 000 DEPART ARRETE : 33 s 4/5

CONSOMMATION MAXIMALE : 13,7 L

CONSOMMATION MINIMALE : 7,6 L

CONSOMMATION EN VILLE : 12,5 L

Vit. compteur (kmh)	40	60	80	100	120	140	160	180
Vit. réelle (en kmh)	36	53,5	74,5	93,4	111	129,2	147,9	163,8

* Compte tenu du ralentissement occasionné par la forme de l'anneau de vitesse de Linas-Montlhéry, les résultats obtenus pour la vitesse maximale doivent être augmentés de 3 % pour déterminer la vitesse maxi possible sur route.

de la suspension qu'en aucun cas la trajectoire de la voiture n'est perturbée, bien au contraire. Dans les courbes et les virages plus ou moins serrés, la caisse s'appuie fortement sur la roue extérieure avant en écrasant le pneumatique sans infliger de perte de contact au sol pour la roue intérieure. La présence d'un essieu arrière rigide peut sembler curieuse mais, en ce domaine, seul le résultat compte et l'Audi 80 n'est pas un cas unique. A titre indicatif, notons les Lancia, Primula et Renault 12. En résumé, on regrette surtout une fermeté que certains compensent en baissant la pression des pneumatiques. A notre avis, cette solution n'est pas valable car elle transmet un mouvement de roulis désagréable. En charge : quatre personnes à bord avec bagages, quitte à être secoués, il convient de modifier la pression (en respectant les données constructeur portées sur le couvercle du bouchon de réservoir de carburant) afin de conserver la tenue de route. L'équipement, pour sa

part, participe pleinement à la notion du confort, regrettons, pour la tranquillité du pilote, que le compte-tours soit fourni contre supplément. A ceci s'ajoute les sourdes sonorités du moteur à haut régime ainsi que les bruits de roulement sur les pavés.

LES PRIX

Prix catalogue	16 390 F
Frais de transport et de préparation	710 F
Carte grise	160 F
Vignette	240 F

Total 17 500 F

OPTIONS	
Compte-tours	255 F
Simili cuir	180 F
Toit vinyl	450 F
Toit ouvrant mécanique	900 F
Boîte automatique	1 800 F
Repose-tête drap	195 F
Peinture métallisée	510 F