

La N7 en Citroën DS



PORSCHE 993 74

Que vaut-elle ?



68 **HUMMER 4X4 XXL**



62 **AUDI SPORT QUATTRO "RECREATION" L'ESPRIT DU GROUPE B**



12 **OSCA 1600 GT TOURING MASERATI DE POCHE**

EDITIONS **LF**
L 18839 - 4X4 - F - 5,60 € - RD



Audi Sport Quattro S1 E2 "recreation", 1985

Les anneaux du Rhin

Jamais voiture de rallye n'aura autant déchâtré les passions que l'Audi Sport Quattro S1. Ultime évolut on du croisement d'une auto de course avec un avion de chasse, elle portait les espoirs de la marque allemande aux anneaux et aura marqué toute une génération. Nous avons croisé un pilote passionné qui a décidé de faire revivre le mythe...

TEXTE - PHILIPPE BERTHOUMYET - PHOTOS - GILLES LABROUCHE





m'enfoncer au fond du dossier alors que le capot se lève devant mes yeux. Un outrage qui semble annoncer un dévissage. Éprenez-vous ! Et la voiture de relancer avec la même vigueur à chaque passage de rapport. Ça pousse en 4^e à la où d'autres perdraient un peu de vigueur. Et la furie continue de plus belle alors que je viens de passer la 5^e ! Mais bon Dieu, quand est-ce que cela va s'arrêter ? Heureusement, le bout de la ligne droite de l'autodrome où nous réalisons cet essai se termine au bout du capot de l'Audi et je n'ai pas le loisir – ou la tentation – d'enclencher la sixième vitesse. Debout sur les freins, la Sport Quattro pique du nez, ce qui annonce la fin de la lecture de mes pauvres vertèbres cervicales. Ce premier essai m'a littéralement coupé le souffle. Alors que je manœuvrais l'auto avant de repartir dans l'autre sens, je me souviens des paroles de Walter Röhrl : « Au volant d'une Audi Sport Quattro S1, tu dois toujours anticiper. En principe, avec cette voiture, la pensée est toujours là... ». Je réalise soudain pourquoi la Sport Quattro déclara autour des pistes depuis plus de trente ans. Et pourtant, en sport automobile, comme dans la vie d'ailleurs, il est parfois difficile d'être et d'avoir été...

Sanglé, le dos bien calé dans le siège baquet de l'Audi Sport Quattro aux commandes de laquelle je me trouve, j'attends le feu vert. L'ampoule indique le cadran du compte-tours alors que mon pied droit accélère la mise en température du 5-cylindres. L'échappement craque à chaque décélération. Le pied gauche enclenché à fond, le droit sur le frein, je lève la 1^{re} dans un verrouillage aussi ferme que soyeux. Le ralenti semble s'être stabilisé et les cadrans affichant les températures sont tous au vert. Mon pied droit retrouve l'accélérateur. Légère pression. Le régime grimpe à plus de 5 000 tours. Au loin, très loin, on me fait signe que la route est libre. OK !

Missile sol-sol

Je lâche tout, pied droit à la tête... Les quatre roues perdent l'adhérence sans la moindre arceuthocure de patinage et la Quattro bondit en avant. Au bout de quelques mètres seulement, je suis déjà obligé de passer la 2^e. À peine le temps de relâcher l'embrayage que l'arrière du compte-tours a de nouveau sauté à l'autorégage de la zone rouge et qu'il me faut déjà enclencher la 3^e sous peine de me faire rappeler à l'ordre par le moteur ! Mes sens sont perturbés : la vue, tant le paysage me saute au visage, et l'audition avec ce moteur qui hurle et sa soupape de décharge qui explose à intervalles réguliers. Ça pousse tellement que j'ai l'impression qu'une étreinte main invisible me comprime le poitrine, qu'elle

Le top du top

Bien que la traction intégrale fut mise au point et révélée au monde par Audi avec les coupés Quattro qui défrayèrent la chronique et les classements des rallyes du Championnat du Monde à l'aube des années 1980, l'arrivée gagnante de Peugeot avec la 205 Turbo 16 au plus haut niveau de la compétition impose au constructeur allemand de rebagir. Dès 1983, Audi profite du assés du règlement du Groupe B pour mettre en production 200 exemplaires de sa Sport Quattro. Une "spéciale homologation" dont va dériver la future version destinée à défendre les couleurs de l'usine en rallye. Plus courte, plus agile et plus puissante que les précédents coupés, elle se doit d'indiquer la boulimie de victoires du Lion de Sochaut. Héros de main de maître par les finlandais volants de service que sont Ari Vatanen et Timo Salonen, Audi s'adjoint les services du grand Walter Röhrl, alors au sommet de son art et qui fera partie de la très petite caste des pilotes capables de dompter le caractère de la furie aux arènes. L'ultime version S1 E2 de la lignée des Audi Quattro Groupe B n'est peut-être pas la plus élégante mais certainement la plus impressionnante. Elle représentait à l'époque une débâche de technologie sans précédent dans l'histoire du rallye avec sa carrosserie en kevlar, ses étriers et ses ailerons aérodynamiques et son moteur 5-cylindres qui délivrait 180 ch. Pour ceux qui n'ont jamais eu la chance d'entendre hurler ce moteur, contactez >

MYTHIQUE DANS SA LIVRÉE JAUNE,
L'AUDI SPORT QUATTRO S1 E2
FAIT REVIVRE LA LÉGENDE DU GROUPE B.



COURIR EN AUDI SPORT QUATTRO "RECRÉATION"

OÙ COURIR ?

Juozze catégorie créant à ce jour réservée aux répliques de voitures de course d'époque, il vous faudrait vous contenter des manifestations qui foisonnent depuis quelques saisons.

Les propriétaires de l'auto présentée dans nos pages a ainsi pu participer à l'ERF's Rallye, au Tour de Corse ou encore aux Vins de Champagne.

L'ami Correas est aussi l'organisateur d'un rallye VHS, le Poggio Classia Rallye, limité à 100 engagés. Sa 3^e édition s'est déroulée en juin dernier mais rendez-vous et déjà les dates des 21, 22 et 23 juin 2015.

COMBIEN ÇA COÛTE ?

Sauf que les 217 exemplaires des versions civiles de la Sport Quattro sont jalousement conservés et gardés par

leurs heureux propriétaires, la cote de ce modèle est devenue les centaines de milliers d'euros. Alors que d'ins de la valeur de l'une des 22 versions course au rang desquelles on trouve les S1 E2 ou la construction - bien légère - du rallye. Sachez cependant que le budget de montage de l'auto de notre essai s'est élevé pour plus de 150 000 € et que rien que l'achat des trois voitures



deuxième série déposés les 90 000 €.



1 **TRIPMASTER**
Dans la partie, à droite du volant, sont logés les commandes du matériel de navigation. Le tout est recouvert d'une plaque en carbone kevlar.



2 **PÉDALIER**
Après et parfaitement disposées pour jouer du talon-pointe ou du freinage pied gauche, les pédales ont été réalisées spécifiquement.



3 **SOUPAPE DE DÉCHARGE**
La soupape de décharge du turbo, aussi bruyante que nécessaire, participe à la signature sonore de l'Audi Sport Quattro.



4 **RADIATEURS**
Des radiateurs supplémentaires sont installés dans le coffre, d'où les étriers ventilateurs.



5 **JILERON**
Avec une vitesse de pointe plafonnée à 220 km/h, la Sport Quattro S1 E2 bénéficie d'appuis aérodynamiques favorisant la déportance.



6 **AUBRON**
Le spoiler arrière a fait place à un énorme aileron à plusieurs pans capable de générer plusieurs dizaines de kilos de poussée aérodynamique.

Jean Conreau

Passionné de compétition sur route, Jean Conreau est un inconditionnel de rallye et un grand fan de l'époque des Groupe B. « J'avais le projet d'avoir une auto que l'on ne voit pas en France. Très rapidement, construite une réplique de Sport Quattro S1 a émergé. Un projet qui fut difficile à réaliser en ce qui concerne la France, personne ne voulait le réaliser ! J'ai dû recourir à des sous-traitants allemands pour la réalisation de la carrosserie et du montage de l'ensemble de sécurité. Pour la mécanique, je l'ai confiée à l'entreprise REVIM d'Épinal qui a réussi à sortir 370 ch du moteur de la S1 qui est installé sous son capot. Au final, ce n'est pas une copie conforme même si j'ai essayé de respecter au maximum l'esprit de l'époque, aussi bien dans son architecture que dans sa mécanique. Mais surtout, ce sont les sensations de conduite que l'on éprouve à son volant dont je suis le plus fier ! » On confirme, Jean, on confirme...



« Des sensations fortes ! »



RAPIDE, BRUTALE, LA SPORT QUATTRO EST UNE MAÎTRESSE EXIGEANTE...



sous absolument sur la grande voie, les fibres de l'on voit les Audi Sport Quattro en action fréquemment...

Trois autos pour en faire une !

Fabriqué au compte-gouttes, les modèles originaux demeurent un grand inaccessible et il est désormais presque courant de créer des répliques et autres évocations dans les manifestations de véhicules historiques. La voiture que vous avez sous les yeux est ainsi née de la volonté d'un homme qui les fidèles lecteurs d'Autoactu connaissent déjà puisqu'il nous avait confié le volant de son autre Audi Quattro de rallye (voiture AR n° 428). Non content de posséder une Quattro "longue", Jean Conreau a souhaité se fabriquer une S1 E2, identique aux dernières versions équipées par l'usine pour les saisons 1985 et 1986 en Championnat du Monde. Éclairée dans sa livrée jaune et blanche, elle reprend la déco des paquets de cigarettes III, alors sponsor ce

Caractéristiques techniques

AUDI SPORT QUATTRO S1 E2 "RECREATION", 1985

Moteur type S1, 5-cylindres en ligne en position longitudinale et porte-à-faux AK 2 228 cm³ (81 x 85,4 mm), 370 ch, 42 cv/kWh, 4 soupapes en V à 25° par cylindre, 2 arbres à came en tête, avec poulie réglable, pistons et bielles forgés, vilebrequin 3 paliers, radiateur d'huile, injection Bosch Motronic M2.3, 1 turbocompresseur KKK avec échangeur d'air

Transmission intégrale avec différentiel central Torsonut et blocage manuel du différentiel AR, embrayage Sachs Performance, boîte 5 vitesses

Direction à crémaillère, avec assistance

Pneus AV/AR de type 311 mm précis par élastomère 4 pistons et plaquettes Carbono-Lomax ; AR disques et étriers de Audi S1 et plaquettes BIC. Circuit hydraulique assisté et commande de frein à main hydraulique et vertical

Suspension train AVAR de Audi S1 avec McPherson, combinés ressort-amortisseur KW VT réglables 2 voies

Structure/Carrosserie coque autoportante acier inoxydable et rigide par anneau-cage soudé coupé 2 places

Dimensions longueur 4,24 m, largeur 1,82 m, hauteur 1,544 m, empattement 2,224 m, vides AV/AR 1,465/1,502 m

Roues jantes de 10 pouces

Poids (sans conducteur) 1 180 kg

Performances non mesurées, mais décevantes !

l'usine allemande. Pour arriver à un tel résultat, ce sont trois voitures différentes qui auront été nécessaires : un coupé Quattro-UK pour servir de base structurelle, un coupé Audi 80 3 portes (trouvé chez nous car non homologué en France) pour sa cellule centrale et une plus récente Audi S1 pour sa mécanique. Les fibres de son copié parfait, la Quattro de Jean est une extraordinaire machine à sensations qui ne résisterait certainement pas en authentique pilote de Groupe B.

Auto passion

Dirigeant est vaste bien que les deux sièges sont croisés au milieu des tubes de l'arceau et des darts et autres tuyaux qui parcourent l'habitacle. Je ne résiste pas à son sex-appeal et me voilà à nouveau en train d'observer le large marchepied. La position de conduite, plus haute que dans l'autre version "longue", permet d'avoir une meilleure vision de ce qui se passe devant et autour



À droite, c'est un 5-cylindres 28 soupapes qui prend la place du moteur desportivo Quattro d'origine. Un groupe de substitution qui culmine tout de même 370 ch ! Ci-dessous, une meulière commandée de frein de stationnement est dirigée à côté du levier de vitesse.



de l'auto. Alors, la voiture protège très facilement, surtout si l'on utilise la commande de frein à main hydraulique placée selon le mode des voitures de rallye modernes, c'est-à-dire verticalement à côté du levier de vitesse. Avec sa timonerie à l'air libre, on ne se laisse pas de regarder travailler cette commande de boîte, l'hydre précise et ses vitesses aussi fermes que rigides. Si la voiture est sensible au tangage avec un important cabrage lors des accélérations, elle ne prend pas trop de moules en appui mais demande une véritable attention lors des changements de cap. Son empatement, voulu évidemment plus court que ses grandes sœurs afin de passer en agilité dans le serré, en fait une auto assez vive bien qu'un peu sous-vireuse, maçon de l'implantation de sa mécanique en porte-à-faux avant. Rapide, terriblement rigide, cette renaissance de l'Audi Sport Quattro S1 est une étonnante machine qui frappe en vous un impressionnant sentiment d'habileté dès lors que l'on en prend les commandes. Une auto pour pilote, assurément, mais quelle auto !

Un très grand merci à Jean Conreau pour nous avoir laissé le volant - sans aucune retenue - de sa formidable réplique de rallye.