



Magazine

- Articles 2006
- Déjà parus 99-05
- Articles techniques
- Meetings
- Chiffres production
- Bibliothèque
- Liens

ASC interactif...

- Le wiki ASC
- Galerie
- Technique
- Revue de presse
- Brochures
- Fiches Modèles
- Humour
- Recensements

Forums...

- Général ASC
- Achat/vente/échange
- Aux Vieux Anneaux
- Archives Forums

Divers

- Infos site
- Nous contacter
- Retour accueil

Sondage

Dossier spécial : Audi V8, le Titanic.

Texte C.Durand / Photos : C.Durand, Audi AG, mobile.de, Auditorium, Auto Bild, Echappement Magazine, L'Automobile Magazine - ©2006 audisportcollection.com

L'Audi V8 fut une curiosité dans la gamme Audi. Une automobile empreinte de paradoxes. A la fois somptueuse et terrifiante. A la fois vaisseau amiral et flop commercial. Et en définitive un destin tout proche du légendaire Titanic. L'un comme l'autre fut une véritable prouesse technologique mais l'un comme l'autre sombrera rapidement dans des profondeurs abyssales. Celles des mers froides pour le Titanic et celles de la mémoire collective pour l'Audi V8.



Aujourd'hui, rares sont les passionnés Audi qui ont suffisamment de bravoure pour s'attaquer à la conservation de ce luxueux navire de la route. Car la V8 est une vitrine technologique au sens le plus juste du terme, en cela qu'elle embarque tout ce qu'Audi savait faire de plus complexe à la fin des années 80 et même plus encore, puisque bon nombre de solutions y sont inédites. Entretien ou restaurer une V8 semble être une pure utopie pour l'amateur, aussi doué soit-il.

Toutefois, à cœur vaillant rien n'est impossible. Et avoir une V8 en 2006 n'est peut-être pas si insurmontable que ça, moyennant probablement quelques sacrifices. D'autant plus qu'en période de forte répression routière, il émergera sûrement une nouvelle façon de savourer les voitures anciennes, davantage axée sur le plaisir du cruising paisible à bord d'un palace roulant. Après le Coca et le MacDo, nous allons peut-être devoir rouler à l'américaine : exit les pétillantes mécaniques, l'odeur du Ferodo, les échappements tapageurs ou la zone rouge des compte-tours et bienvenue à la volupté d'une boîte automatique, au ronron d'un V8 ou à la chaleur des boiseries et du cuir Connolly. C'est dans ce nouveau contexte que l'Audi V8 pourrait faire un come-back inattendu parmi les collectionneurs d'anneaux.

Dans cette hypothèse, nous vous proposons de revenir plus en détails sur cette Audi véritablement hors norme, au travers de ce dossier complet.



Préambule et prototypes

C'est Ferdinand Piech, encore lui, qui sera l'initiateur de l'Audi V8. Nous sommes en 1984 et l'Audi 200 turbo 182 chevaux occupe le haut de gamme. Tout va pour le mieux puisque la 200 est unanimement plébiscitée pour son confort et ses performances, tout en marquant de surcroît sa suprématie sur l'Etoile et l'Hélice grâce aux versions quattro. Toutefois, si en Europe Audi est la valeur montante, il reste un marché qui attire plus particulièrement la convoitise de Piech et son équipe : les Etats-Unis. Une convoitise bien compréhensible lorsqu'on sait que ce marché, en terme de volume, est sans commune mesure avec tous les marchés européens réunis ! Un véritable El Dorado pour constructeurs automobiles dans lequel, au-delà de la production locale, Mercedes (560 SEL), BMW (750i) ou encore Jaguar ont su s'attirer les faveurs de golden boys californiens. Or, Piech entend bien "croquer sa part du gâteau". Soulignons au passage que ça n'est pas innocemment qu'Audi Sport s'est reconverti dans les championnats américains sur piste (Imsa et Trans-Am) après le retrait du groupe B. Et les excellents résultats qui allaient être glanés dans ces disciplines représentèrent un tremplin inespéré pour le lancement d'une Audi au format US.

C'est donc en cette même année 1984 que débutera le projet d'une luxueuse berline à motorisation V8. Dès l'année suivante, la presse spécialisée aura déjà capturé quelques bruits de couloirs du côté d'Ingolstadt. Et comme à l'accoutumée dans pareil cas, on écrit tout: ce qu'on sait mais aussi ce qu'on ne sait pas. Après une succession d'annonces farfelues (V8 Porsche puis 6 cylindres), c'est *Echappement Magazine* qui finalement dévoilera en juillet la création d'un V8 maison.



chez Audi : Celles les nouveautés importantes concernant le développement technologique et commercial de la Audi V8. Le développement technologique de la Audi V8 est un projet ambitieux qui a permis à Audi de proposer une voiture de luxe à motorisation V8. Cette voiture est une véritable prouesse technologique et commerciale. Elle est une véritable œuvre d'art. Elle est une véritable œuvre de génie. Elle est une véritable œuvre de maîtrise. Elle est une véritable œuvre de perfection. Elle est une véritable œuvre de splendeur. Elle est une véritable œuvre de gloire. Elle est une véritable œuvre de renommée. Elle est une véritable œuvre de prestige. Elle est une véritable œuvre de puissance. Elle est une véritable œuvre de majesté. Elle est une véritable œuvre de grandeur. Elle est une véritable œuvre de noblesse. Elle est une véritable œuvre de distinction. Elle est une véritable œuvre de excellence. Elle est une véritable œuvre de perfectionnement. Elle est une véritable œuvre de progrès. Elle est une véritable œuvre de développement. Elle est une véritable œuvre de croissance. Elle est une véritable œuvre de prospérité. Elle est une véritable œuvre de réussite. Elle est une véritable œuvre de succès. Elle est une véritable œuvre de gloire. Elle est une véritable œuvre de renommée. Elle est une véritable œuvre de prestige. Elle est une véritable œuvre de puissance. Elle est une véritable œuvre de majesté. Elle est une véritable œuvre de grandeur. Elle est une véritable œuvre de noblesse. Elle est une véritable œuvre de distinction. Elle est une véritable œuvre de excellence. Elle est une véritable œuvre de perfectionnement. Elle est une véritable œuvre de progrès. Elle est une véritable œuvre de développement. Elle est une véritable œuvre de croissance. Elle est une véritable œuvre de prospérité. Elle est une véritable œuvre de réussite. Elle est une véritable œuvre de succès.

L'approche d'Audi dans l'étude d'un nouveau modèle non destiné à une réelle production de masse est toujours impressionnante d'ingéniosité. C'est la loi de l'économie d'échelle : concevoir de nouvelles pièces pour un modèle dont on sait pouvoir en vendre des millions d'exemplaires, n'est pas un problème dans la mesure où les coûts sont facilement absorbés. Il en va différemment pour un modèle plus exclusif. A l'instar de l'Audi ur-quattro qui fut déjà un habile mélange d'organes provenant de la 80 et de la 200, l'Audi V8 allait suivre le même chemin. Il fallait une cellule de berline cossue ? Le type 44 (100/200) fera l'affaire. Seules les parties avant et arrière seront fondamentalement différentes sur la V8. Il fallait un tableau de bord de Boeing ? Cette fois, on appliquera la recette à l'envers. A savoir qu'Audi développera effectivement une nouvelle planche de bord mais en sachant par avance qu'elle serait amortie sur d'autres modèles beaucoup plus diffusés ! C'est ainsi que le restylage des 100 et 200 en 1988 bénéficiera de ce matériel.

Restait le problème épineux de ce fameux moteur qui nourrissait la curiosité des journalistes. Les solutions disponibles en interne, à savoir 4 ou 5 cylindres, n'étaient absolument pas envisageables pour le marché américain. Seul un V8 pouvait assurer la viabilité du projet dans ce contexte. Mais Audi, toujours pour une raison de coût, s'interdisait de développer un moteur de ce type en partant de la page blanche. Là encore les ingénieurs trouveront dès 1984, date des premières études relatives au V8, une solution permettant d'allier réduction des coûts et garantie de fiabilité en utilisant de l'existant. Le V8 maison sera donc un assemblage de deux 4 cylindres 1800 16S VW-Audi. Alésage et course sont similaires : 81 x 86,4. Deux fois 4 cylindres font huit, deux fois 1,8 litre font 3,6 litres et deux fois 16 soupapes font 32 soupapes, le compte est bon. Dans la pratique c'est un peu plus compliqué, mais il n'empêche que des pièces ainsi que de l'outillage utilisés pour la fabrication des 4 cylindres seront également utilisables sur le nouveau V8. Un gain de coût considérable.



encore davantage. On lui reprocherait d'être un aspect trop proche de celui de la Série 200. Il était également question qu'elle s'appelle Horchi, du nom de l'une des premières marques automobiles allemandes, réputée pour ses voitures de prestige et qui fut reprise par Auto Union en 1932. Comme on le sait cette marque était absorbée par Volkswagen en 1964 alors que renaisait le nom d'Audi (la traduction latine de Horchi un an plus tard). Finalement, il semblerait que l'idée ait été abandonnée pour perpétuer la tradition des chiffres. Elle s'appellerait donc Audi 300.

Cette Audi 300 disposerait d'un huit cylindres en V qui donnerait lieu à deux variantes : une version normalement aspirée à 16 soupapes, développant une puissance de l'ordre de 230 à 250 ch et une version à 32 soupapes, suralimentée par turbo compresseur, qui délivrerait non moins que 340 ch ! On croit également savoir que chacune des deux versions serait disponible en deux et quatre roues motrices. Le modèle le plus performant autoriserait une vitesse de l'ordre de 250 km/h.

Source : L'Automobile Magazine 06/87.

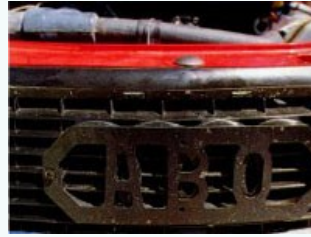
1986, le projet d'Audi V8 est bien avancé. La presse spécialisée réussit cette fois à surprendre quelques Audi 200 étonnamment affublées, parfois aux fin fonds d'un Etat américain, parfois encore sur une route isolée de l'Europe de l'Est. Ici un aileron sur la malle arrière, là des jantes Fuchs, ici encore des ailes curieusement galbées... Autant d'indices qui attisent la curiosité des journalistes. En 1987, Ingolstadt a de plus en plus de mal à dissimuler ses prototypes qui abattent des milliers de kilomètres de tests. Parallèlement, les informations glanées par la presse se font de plus en plus précises quant aux données techniques de la future V8. Bien toutefois que le conditionnel soit encore le temps le plus utilisé pour parler de versions 16 et 32 soupapes, d'une version turbocompressée de plus de 300 chevaux ou encore de transmissions à deux ou quatre roues motrices. En cette année 87, la plus grosse inconnue reste le nom qui sera attribué à la future Audi.

Les clichés de la V8 rouge (ci-dessous) datent de juin 1988. Il ne s'agit pas de photos de paparazzi mais d'archives officielles Audi AG. Cet exemplaire est tellement proche du modèle final qu'on parlera plutôt de présérie que de réel prototype. C'est à Death Valley, située à presque 100 mètres sous le niveau de la mer et réputée pour être la région la plus chaude du globe, que les ingénieurs Audi se sont rendus pour juger de l'endurance et du refroidissement de leur nouveau V8. Un test climatique des plus rudes si on en croit la température ambiante relevée durant les essais : 48°C...

Vous aurez noté que, même si les détails de style sont dévoilés (jantes, boucliers, ailes larges), seule la face avant est toujours conservée secrète. La proue est celle d'une 200 et les anneaux de calandre sont masqués du signe "ABO". Il est intéressant d'ouvrir une parenthèse à ce sujet. Comme vous le savez, c'est essentiellement dans le "visage" d'une automobile qu'un constructeur imprime son identité stylistique. Or, justement, la gamme Audi des années 80 avait réellement perdu cette identité. Le type 81/85 et sa bouille taillée à la serpe vient (1986) de céder sa place au type 89, joufflu comme un gros bébé. Puis il reste aussi au programme un type 44 qui offre encore un autre style. D'un point de vue de designer, strictement rien ne permet de lier chacun de ces modèles à une identité forte signée Audi. Et c'est justement avec la V8 que le constructeur allemand va renouer avec cette norme esthétique !

Car la suite vous la connaissez. Sur ces photos, ça n'est pas simplement la face avant de la V8 qui est conservée secrète, mais l'identité de toute la gamme à venir. Viendront ensuite le S2, puis l'ensemble de la gamme B4 et C4.





Mise à flot.

En octobre 1988, l'Audi V8 affrontera finalement le public sous sa forme définitive et commercialisée. Pour la France, les premiers exemplaires n'arriveront sur parc à Villers-Cotterêts qu'au cours du printemps 89. Si le Titanic s'est définitivement heurté à un iceberg lors de son voyage inaugural, le vaisseau amiral Audi s'est également heurté, dès sa présentation, à un accueil glacial. Et si le terme de "glacial" est un poil exagéré pour les besoins de l'image, on ne saurait dire que l'accueil fut enthousiaste. Comme le dit l'adage, à trop vouloir tirer sur la corde elle finit par rompre. Entendez par là que la standardisation outrancière des organes réalisée par Audi a largement contrarié le public. Cette pratique était passée quasiment inaperçue sur l'ur-quattro car, dans le fond, tout le monde découvrait malgré tout une ligne nouvelle (celle du coupé) et surtout une automobile absolument révolutionnaire. Dans le cas de l'Audi V8, les choses furent fondamentalement différentes. La ligne avait un goût amer de déjà vu (celle de l'Audi 100 datant de fin 1982 !) et le nouvel habitacle ne bénéficiait plus de l'effet de surprise puisque disponible depuis février 1988 sur les Audi 100 et 200 (à partir du châssis 44J200100). Pour synthétiser les commentaires de l'époque, la V8 n'apparaissait finalement que comme une 200 "bricolée" à la hâte. Une pastille d'autant plus dure à avaler que la facture s'élevait tout de même à un peu plus de 400 000 francs français...

La presse reconnaîtra tout de même la qualité de fabrication exemplaire ainsi que le monopole absolu de l'Audi V8 dans la catégorie des berlines "pullman" à traction intégrale. Mais elle mettra surtout en exergue un bloc 3,6 litres peu enclin à déplacer la tonne huit cents avec vigueur. Le tout desservi par une boîte automatique qui absorbe beaucoup de puissance. Assez paradoxalement, et alors même que l'auto est décriée pour son aspect "neuf fait avec du vieux", le moteur sera globalement salué pour sa technologie. Il est probable que le bel enrobage et les périphériques électroniques auront trompé les journalistes. Aucun d'eux ne notera donc l'origine roturière de ce bloc conçu autour de 4 cylindres Audi-VW vieux comme le monde...

Tentatives de sauvetage.

Force est de reconnaître pour Audi que les ventes de V8 ne sont pas au rendez-vous, y compris et surtout sur le marché américain auquel était prioritairement destinée cette auto. Preuve en est le nombre total de V8 qui seront en définitive exportées aux Etats Unis : 3868, soit seulement 18 % de la production totale. La firme tentera à plusieurs reprises de sauver son vaisseau amiral du naufrage. Notamment en changeant son fusil d'épaule et en redonnant une saveur un peu plus européenne à la V8. Proposée depuis son lancement en boîte automatique, seule transmission que sache utiliser un Américain (...), la V8 sera disponible dès janvier 1990 avec une boîte mécanique à 5 rapports. Il ne faut pas se le cacher, même si la conduite de cette grosse cylindrée est très agréable avec la boîte auto, le Vieux Continent reste historiquement beaucoup plus attaché aux trois pédales. Ajoutons que ce changement de transmission accroît de manière sensible les performances globales de la 3.6, ce qui ne gêne rien pour les "limeurs" d'Autobahn. Mais la révolution majeure arrivera en août 1991 pour le millésime 92 avec un V8 porté à 4.2 litres développant 280 chevaux soit trente de plus que la première version. Simultanément, Audi propose une boîte six rapports. Autant dire que le paisible paquebot des débuts prend soudainement une allure de hors-bord. Dès lors, on sent bien que le rêve américain est abandonné et que la V8 est désormais retravaillée au format européen. Mais hélas, les dés sont jetés et ces habiles modifications ne parviendront pas à faire oublier un lancement raté en 1988 et les commentaires peu enthousiastes de la presse spécialisée.



La salle des machines.

Revenons un peu plus en détails sur le premier bloc V8 réalisé chez Audi. Car si nous l'avons dépeint, un peu succinctement, comme un assemblage de 4 cylindres 16S, ce moteur est en réalité une belle pièce issue de l'ingénierie Audi. Hormis la fiabilité, dénominateur commun à tout modèle de la gamme, il y avait beaucoup d'autres contraintes au cahier des charges : compacité, légèreté, facilité d'accès pour la maintenance, performance ou encore respect des normes anti-pollution les plus sévères, notamment celles établies en Californie.

En matière de fiabilité, Audi affirme avoir réalisé l'équivalent de 7 millions de kilomètres lors du développement de ce V8 démarré dès 1984. L'occasion, comme on a pu le voir lors de tests climatiques, de faire endurer l'enfer à ce moteur.

La compacité, elle, est acquise d'une part par la longueur modérée des rangées de 4 cylindres empruntées à l'Audi 80 et d'autre part par la véritable prouesse technique qui a consisté à parfaitement intégrer les périphériques dans le volume d'encombrement du V8. Il en résulte une longueur de 410 mm qui fera du V8 Audi, en 1988, le plus court

jamais construit dans cette gamme de cylindrée.

Afin de respecter, cette fois, la contrainte de poids, les ingénieurs Audi ont dû s'orienter vers les solutions les plus radicales. Ainsi pour la réalisation du bloc, la fonte grise est abandonnée au profit d'un alliage hypereutectique. Entendez par là de l'aluminium chargé en cristaux de silicium (à hauteur de 17 %). Une technologie associant robustesse et légèreté. Les pistons, en aluminium aussi, sont revêtus de fer et d'étain par galvanisation. Les chapeaux de paliers de vilebrequin sont par contre réalisés en fonte afin de réduire la dilatation à chaud et éviter ainsi tout jeu qui pourrait apparaître avec l'aluminium. Un aluminium employé également pour le carter d'huile (à l'exception de la partie inférieure en tôle d'acier) ou encore les culasses. Les couvre-culasses faisant, eux, appel au magnésium. L'emploi massif d'alliages légers permet à Audi de gagner son pari puisque pour exemple, le bloc seul ne pèse que 28 kilos alors qu'il en aurait pesé presque 50 en fonte grise !

Réduire les temps d'intervention lors d'opérations de maintenance faisait également partie du cahier des charges. Pour la simple et bonne raison que dans certains pays, les tarifs d'assurance sont en partie indexés sur le coût de la main d'oeuvre. Chaque constructeur devant communiquer, pour un modèle donné, son barème horaire appliqué à quelques opérations courantes (changement moteur, ailes avant, bouclier, etc.). Or comme on l'a souligné, les ingénieurs Audi ont réalisé un tour de force consistant à réunir la quasi-totalité des périphériques dans l'encombrement du moteur. Le résultat est, non seulement esthétiquement parfait, mais aussi et surtout efficace. Contrairement aux moteurs de certains autres constructeurs, que l'on jurerait rentrés à la pelle sous le capot (...), le V8 Audi ne laisse apparaître aucun fatras de durites ni aucun enchevêtrement de connexions. D'autant plus que cette extrême compacité ne nuit en rien à l'accessibilité et l'ergonomie de travail au cours des opérations les plus courantes.



Enfin, l'obtention de performances tout en restant dans le cadre des normes américaines sévères en matière d'anti-pollution était une équation qui ne pouvait trouver résolution que dans l'emploi de l'électronique. D'autant plus que les Etats-Unis allaient prochainement imposer les fonctionnalités OBD II (On Board Diagnostic) devenues EOBD (European On Board Diagnostic) sur le Vieux Continent. Ce qui signifiait que chaque véhicule vendu aux States allait devoir posséder un système interne de diagnostic de pannes. Pour la première fois, la gestion intégrale Motronic allait être mise à contribution sur un 8 cylindres. Mis au point par Bosch, le Motronic gère absolument tous les paramètres "moteur" en fonction des informations reçues des nombreux capteurs. L'avance à l'allumage est en permanence modifiée cylindre par cylindre, en fonction de la charge ou encore d'une éventuelle détection de cliquetis sur l'un d'entre eux. La régulation lambda agit directement sur l'alimentation en carburant, le débit d'air ou encore l'ouverture des injecteurs afin d'obtenir une émission de Co conforme. Dans le cas particulier de la V8, le Motronic dialogue également avec l'électronique de la boîte automatique, afin d'en obtenir d'autres précieuses informations. Mais la grande particularité de cette gestion intégrale est de posséder un mode adaptatif, ou en d'autres termes une forme d'intelligence. Ainsi et pour illustration, si le V8 est appelé à tourner avec un mélange plus détonant que de coutume, comme du 91 RON, non seulement les paramètres de fonctionnement sont corrigés, mais ils sont également mémorisés. De sorte qu'au prochain démarrage, le V8 puisse immédiatement fonctionner dans les meilleures conditions. Bien entendu, si un changement de carburant est intervenu dans l'entre-temps, les paramètres sont réadaptés dans un délai de quelques ms. Enfin, en cas de défaillance d'un ou plusieurs capteurs, le Motronic intègre une fonction "marche de secours" permettant à l'Audi V8 de rejoindre la concession la plus proche. Concession ou ce Motronic sera interrogé par le biais de l'outil VAG 1551 et pourra révéler les anomalies mémorisées, conformément à la norme OBD II.

Dans les cales.

Au-delà du moteur V8, déjà impressionnant de technologie pour son époque, la "grosse" Audi regorge de solutions inédites. C'est par exemple le cas de la transmission quatre, pour la première fois de l'histoire, accouplée à une boîte automatique. Mieux encore et là aussi pour la première fois, le blocage du différentiel central ne nécessite plus l'intervention du conducteur. En effet, c'est un calculateur qui s'en charge. Pour ce faire, deux paramètres sont utilisés : l'état de la boîte auto (communiqué par le boîtier de celle-ci) et la différence de rotation des roues (communiquée par les capteurs informant également la centrale ABS). Si un patinage est observé par le calculateur (via capteurs), celui-ci s'assure que l'auto est en phase d'accélération (via boîte). Une fois ce contrôle validé, l'électronique active un embrayage à disques multiples permettant de bloquer automatiquement le différentiel en une fraction de seconde. Il suffit que le conducteur actionne la pédale de frein ou tout simplement décélère pour que le déblocage intervienne, là encore en quelques ms, et permette un bon fonctionnement du système ABS. Le déblocage intervient également automatiquement lorsque le boîtier ne décèle plus de patinage. Le différentiel arrière étant de type Torsen, aucun blocage n'est nécessaire (pour rappel, le Torsen se bloque seul, et uniquement en accélération, ce qui le rend naturellement compatible avec l'ABS). Il est à noter que ce système original de différentiel classique à blocage électro-mécanique disparaîtra sur les versions à boîtes mécaniques au profit d'un second Torsen à la position centrale.



La boîte de vitesses automatique, fournie par ZF, comporte quatre rapports commandés électro-hydrauliquement et

trois modes. Sa gestion électronique est couplée au Motronic afin de permettre un changement de rapport sans à-coups quelles que soient les circonstances. Sur les deux derniers rapports, un embrayage déleste le convertisseur pour un meilleur rendement de la transmission et une diminution des consommations en carburant. Le conducteur peut exploiter la boîte auto selon les modes "E" (Economique : les rapports sont passés à un régime moindre), "S" (Sport : chaque rapport est exploité au maximum) ou encore "M" (Manuel : c'est le conducteur qui passe les rapports). A ceci s'ajoute une fonction "Kick-down" couplée au câble d'accélérateur. Il est à noter qu'en mode manuel, le rapport engagé est affiché au tableau de bord et qu'à l'arrêt du moteur, l'Audi V8 redémarre systématiquement en mode "E".

Soulignons enfin quelques autres raffinements technologiques tels que les freins à étrier interne (UFO) à l'avant, le Procon Ten ou encore les amortisseurs hydrauliques de boucliers capables d'absorber les légers chocs (jusqu'à 8 km/h).



Cabine Première Classe.

Bien entendu, Audi a muni sa V8 de tous les équipements dignes d'une berline de ce standing. De série, l'habitacle offre les placages en racine de noyer et la sellerie en cuir Kodiak (comportant également contre-portes et ciel de toit). A partir du millésime 90, le client aura le choix supplémentaire d'un cuir Connolly ou, s'il ne souhaite pas de cuir, d'une sellerie en velours anglais pure laine. Climatatisation automatique, vitres calorifuges vertes, chauffage des sièges avant, installation radio à six haut-parleurs (Bose) sont autant d'équipements qui participent à l'agrément de vie à bord. Au niveau du poste de conduite et toujours de série, nous trouvons un réglage de site des projecteurs, un ordinateur de bord ou encore une centrale Auto-Check qui contrôle plaquettes, niveau de liquide de frein, feux stop, feux de position arrière, niveau de lave-glace, température de liquide de refroidissement, tension de batterie, réserve de carburant, pression d'huile et fonctionnement de la centrale hydraulique. A défaut d'affichage spécifique, l'Auto-Check indique la station de radio sélectionnée. Notons enfin que les teintes extérieures métallisées ou nacrées font également partie de l'équipement de série.

Au-delà de cette pléiade, il était toutefois possible de personnaliser un peu plus son Audi V8 grâce à la liste des options. Au chapitre duquel nous citerons les jantes BBS en 8 x 16J (225/50 R 16) en lieu et place des Aéro 15 pouces, le correcteur d'assiette, le réglage électrique du siège conducteur avec mémoires, les sièges sport ou l'installation téléphone (Siemens).

Cette description concerne les premiers millésimes de l'Audi V8 3.6 mais d'autres équipements de série ou en option sont apparus lors des millésimes suivants ainsi que sur la V8 4.2.



Les défaillances.

Le Titanic était réputé insubmersible, un comble vu son tragique destin. L'Audi V8, elle aussi et malgré son avance technologique, fut soumise à quelques défaillances. La plus réputée concerne la boîte automatique ZF. Très rapidement, des problèmes au niveau du convertisseur de couple ont été recensés en concession. Plusieurs lettres repères de boîtes auto apparaissent sur les micro-fiches Audi, ce qui laisserait à penser que le problème a été résolu, partiellement ou intégralement sur les millésimes suivants.

La seconde défaillance est imputable aux freins UFO qu'Audi a inaugurés pour la première fois sur le train avant de l'Audi V8. Assez bizarrement, si peu de cas sont connus en Europe, nombreux sont les clients nord américains à s'être plaints d'une forte tendance au voilage anormal des disques. L'affaire ayant pris une telle ampleur qu'Audi lancera en 1991 une vaste campagne de rappel destinée au remplacement des UFO par un freinage conventionnel. D'ailleurs dès 1992, toutes les V8 assemblées à Neckarsulm en configuration US, le seront avec un freinage classique (disque ventilé + étrier extérieur). Paradoxalement, les versions européennes conserveront les UFO (proposés entre-temps sur les 200 20V ou autres 100 S4).

Enfin, une troisième défaillance a été identifiée bien que cette dernière soit à prendre au conditionnel. En ce sens qu'il s'agit plus de rumeurs que de réelles statistiques de panne enregistrées par les concessions. Il semblerait donc que les blocs 4,2 litres connaissent un problème d'étanchéité dû à un défaut de surfaçage des cylindres. Problème qui paraît pour le moins curieux dans la mesure où la méthode utilisée (produit caustique agissant sur l'alliage d'aluminium et de silicium) est strictement la même que celle employée sur le précédent V8 3.6. Nous sommes donc en droit d'émettre de sérieux doutes quant à cet éventuel manque de fiabilité du 4.2.

Les versions spécifiques

Ce sont essentiellement deux versions spécifiques qui seront commercialisées sur la base de l'Audi V8.

La première, proposée au millésime 1991, marquera l'entrée d'Audi sur un segment niche : la limousine rallongée. Il s'agit de la V8 Lang (pour "longue") qui s'adresse à une clientèle fortunée de dirigeants d'entreprises ou de vedettes du show-business par exemple. Au-delà de son allongement, la Lang propose en plus de la V8 standard, le réglage

électrique des sièges arrière ainsi qu'un chauffage autonome et programmable. Mais bien entendu, Audi était en mesure de construire une Lang munie de toutes sortes d'équipements, selon les désirs particuliers du client. Le modèle de base (si l'on peut dire...) est facturé la bagatelle d'un peu plus de 800 000 francs français de l'époque. 271 exemplaires seulement trouveront preneur.

Un an plus tard, en 1992, Audi propose le plus discrètement possible au catalogue une Audi V8 Evo. La seule vocation de ce modèle étant d'obtenir l'homologation en Championnat DTM d'une évolution de l'Audi V8. Comme pour le groupe B en rallye, la contrainte était fixée à la fabrication de 200 exemplaires. Or, fabrication ne veut pas nécessairement dire commercialisation comme on l'a vu dans pareil cas par le passé. Tout porte à croire qu'Audi a, une fois l'assemblage et la présentation des 200 autos à l'homologation, redémonté un bon nombre de ces versions Evo ! L'explication en est bien simple. D'une part ce genre de véhicule spécifique est souvent invendable du fait d'un tarif élitiste, d'autre part les marges sont extrêmement minces. Plutôt que de les conserver en stock (de l'argent qui dort) en attendant une hypothétique vente peu intéressante, le constructeur prend souvent l'option de désassembler et d'utiliser les pièces soit pour la ligne de fabrication classique, soit pour l'activité compétition. C'est très vraisemblablement ce qui s'est passé dans le cas de l'Audi V8 Evo, modèle aussi rare qu'un mouton à huit pattes.

La V8 Evo bénéficie d'un bloc porté à 300 chevaux ainsi que d'une liaison au sol sérieusement revue. La boîte mécanique 6 rapports est bien entendu au programme. Extérieurement, l'Evo reste très discrète et n'est identifiable qu'à un spoiler de malle arrière, une lame DTM sous pare-choc et les jantes Bolero. Inutile de dire que pour le passionné d'Audi V8, cette Evo est le collecteur inaccessible. Raison pour laquelle, notamment en Allemagne, circulent quelques contrefaçons ou disons plutôt quelques répliques (tout dépend des aveux du propriétaire...) sur base de V8 standard. Il est donc utile de savoir, le cas échéant, qu'une vraie Evo possède systématiquement un code option spécifique : PE4V. En l'absence d'étiquette ID, il convient de contacter Audi AG en communiquant le numéro de châssis pour obtenir immédiatement confirmation.

Au-delà de ces deux versions et à titre anecdotique, citons les Audi V8 équipées en Classic Line. Une opportunité laissée au client de la V8 (et d'autres modèles Audi d'ailleurs) offrant un choix original de couleurs de selleries à liserés, de boiseries et de moquettes.

Enfin, tout à fait en marge du catalogue commercial Audi, il y eut la très belle V8 Avant dont on peut admirer le seul et unique exemplaire à l'Audi Museum d'Ingolstadt.

Dans ce dossier, nous passerons sur les versions préparées par Audi Sport dans le cadre du Championnat DTM.



Acheter une V8 en 2006.

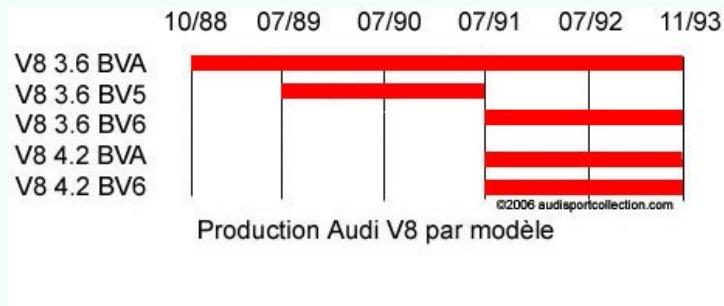
Ce fleuron Audi est-il définitivement inaccessible ?

Débutons par le coût d'achat. Bien entendu, la cote des V8 a fondu comme neige au soleil. Il est par exemple courant de trouver en Allemagne une 3,6 BVA pour plus ou moins 1000 euros... une voiture qui en valait l'équivalent de 61 000 en 1988. Mais il convient toutefois de ne pas se laisser emporter par l'enthousiasme de pouvoir acheter une voiture de Chancelier pour le prix d'un vélo. Car il est primordial de s'assurer d'un historique limpide. Plus encore que pour n'importe quelle autre Audi, l'entretien prodigué par le passé à une V8 aura une incidence capitale sur vos risques de surendettement à venir... En ceci qu'une auto achetée 1000 euros pourrait aisément vous coûter cinq fois son prix en réfection de vices.



En France, les Audi V8 ne sont pas très courantes et jouissent généralement de cotes plus soutenues. La tendance actuelle de l'offre se situe davantage dans une fourchette allant de 3000 à 8000 euros. Toutefois, il est souvent possible de débattre à la baisse dans la mesure où les acheteurs potentiels ne se bousculent pas. Car même si désormais toutes les V8 ont franchi le cap des dix ans, la carte grise est facturée en moyenne 350 euros, compte tenu d'une puissance fiscale de 18 à 26 cv selon version (pour la France). La conjoncture actuelle n'étant pas non plus propice à l'achat d'un véhicule ancien qui parcourt à peine plus de 400 kilomètres avec 80 litres d'essence...

Cela étant, il est certain que pour la majorité des passionnés susceptibles d'acquérir une V8 aujourd'hui, il est exclu d'envisager une utilisation quotidienne. En revanche, se faire plaisir au cours de balades dominicales n'apparaît pas être financièrement insurmontable. Guère plus en tout cas que pour une ur-quattro ou autres 200 20V.



TARIFS AUDI V8 POUR LA FRANCE *(en francs français)*

| | |
|---------------------|--------------|
| V8 3.6 BVA (1989) | : 420 000 FF |
| V8 3.6 BVA (1990) | : 430 000 FF |
| V8 3.6 BV5 (1990) | : 432 000 FF |
| V8 3.6 BVA (1991) | : 454 000 FF |
| V8 4.2 BV6 (1993) | : 523 250 FF |
| V8 L 4.2 BV6 (1993) | : 817 700 FF |
| V8 4.2 BV6 (1994) | : 539 000 FF |
| V8 L 4.2 BV6 (1994) | : 842 000 FF |

©2006 audisportcollection.com

La véritable difficulté de départ reste finalement de trouver la V8 de ses rêves. Les éternels réfractaires à la boîte automatique devront par exemple s'armer de patience pour ne pas dire qu'ils auront plus vite fait de s'orienter vers un autre modèle. Les versions BV5 et BV6 ont représenté une telle infime part de la production globale que la recherche du Graal n'est que roupie de sansonnet quand il s'agit de débusquer une rare V8 en boîte mécanique. Une constatation d'autant plus fâcheuse que, comme on l'a souligné supra, les boîtes auto ne jouissent pas d'une réputation sans faille.

PRODUCTION TOTALE AUDI V8

©2006 audisportcollection.com

| | |
|----------------|--------|
| V8 3.6 | 16 648 |
| V8 4.2 | 4 645 |
| V8 L 3.6 | 111 |
| V8 L 4.2 | 160 |
| V8 Avant | 1 |

| | |
|----------------|--------|
| TOTAL* | 21 565 |
| dont export US | 3 868 |

* Hors versions Evo.

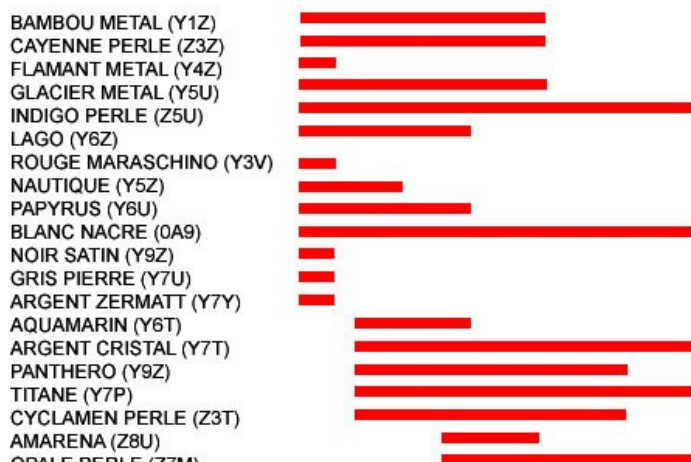
En matière de motorisation, là encore, la recherche d'une version 4.2 demandera probablement un passage obligé par l'Allemagne, marché sur lequel a été vendue la quasi totalité des 4645 exemplaires. Si on excepte les rumeurs concernant un manque d'étanchéité de ce bloc, il est certain que le 4.2 a apporté le brio qui faisait cruellement défaut à la première mouture de l'Audi V8. Toutefois, le caractère sportif est-il véritablement primordial pour ce genre de voiture ? D'autant plus que, ne l'oublions pas, Audi a proposé une alternative bien plus indiquée, sous la forme de la 100 S4 4.2.

A la lueur de ces constatations, nous pourrions finalement dire que le meilleur compromis semble être la 3.6 BV5. Un modèle qui, d'une part est à l'abri des soucis de fiabilité, et d'autre part s'avère être un subtil mélange entre luxe et performances. Mais il faudra hélas revenir à la réalité du marché et probablement se résoudre à acquérir la V8 la plus courante : 3.6 BVA. En prenant soin, cependant, de choisir plutôt un des derniers millésimes afin de bénéficier d'une boîte automatique revue et corrigée.

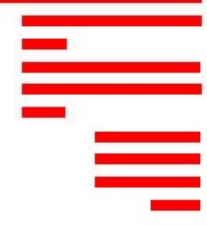
| Caractéristiques | V8 3.6 BVA | V8 3.6 BV5 | V8 4.2 BV6 |
|---|----------------------|------------------|------------------|
| Moteur | V8 à 90° | V8 à 90° | V8 à 90° |
| Cylindrée (cc) | 3562 | 3562 | 4172 |
| Alésage x course (mm) | 81 x 86,4 | 81 x 86,4 | 84,5 x 93 |
| Puissance maxi (ch DIN) à régime (tr/mn) | 250 à 5800 | 250 à 5800 | 280 à 5800 |
| Couple maxi (mkg) à régime (tr/mn) | 34,7 à 4000 | 34,7 à 4000 | 40,8 à 4000 |
| Taux de compression | 10,6 à 1 | 10,6 à 1 | nc |
| Gestion moteur | Motronic Bosch | Motronic Bosch | Motronic M2.4 |
| Ratio poids/puissance (kg/ch) | 6,84 | 6,84 | 6,11 |
| Puissance spécifique (ch/l) | 70,19 | 70,19 | 67,11 |
| Transmission (type) | intégrale quatre | intégrale quatre | intégrale quatre |
| Transmission (boîte) | auto 4 rap/3 modes | mécanique 5 rap. | mécanique 6 rap. |
| Transmission (différentiel central) | Classique électrique | Torsen | Torsen |
| Transmission (différentiel ar) | Torsen | Torsen | Torsen |
| Freins AV | Type UFO | Type UFO | Type UFO |
| Freins AR | Disques ventilés | Disques ventilés | Disques ventilés |
| Pneumatiques | 215/60 ZR 15 | 215/60 ZR 15 | 215/60 ZR 15 |
| V-max (km/h) | 235 | 244 | 249 |
| 0 à 100 km/h (s) | 9,2 | 7,6 | 6,2 |
| Consommation à 90 km/h (l/100 km) | 8,9 | 8,7 | 9,1 |
| Consommation à 120 km/h (l/100 km) | 10,9 | 10,5 | 11 |
| Consommation en cycle urbain (l/100 km) | 17,1 | 17,5 | 17,8 |
| Capacité de réservoir (l) | 80 | 80 | 80 |
| Capacité huile moteur (carter+filtre) (l) | 9,5 | 9,5 | nc |
| Capacité circuit de refroidissement (l) | 10,5 | 10,5 | nc |
| Poids (kg) | 1710 | 1710 | 1710 |
| PTA (kg) | 2310 | 2310 | 2310 |
| Charge tractée freinée (kg) | 1700 | 1700 | 1700 |
| Charge tractée non freinée (kg) | 680 | 680 | 680 |
| Charge autorisée sur galerie (kg) | 75 | 75 | 75 |
| Rampe maxi (%) | 12 | 12 | 12 |
| Longueur (mm) | 4861 | 4861 | 4861 |
| Largeur (mm) | 1814 | 1814 | 1814 |
| Hauteur (mm) | 1420 | 1420 | 1420 |
| Empattement (mm) | 2702 | 2702 | 2702 |
| Voie avant (mm) | 1514 | 1514 | 1514 |
| Voie arrière (mm) | 1531 | 1531 | 1531 |
| Diamètre de braquage (m) | 11,5 | 11,5 | 11,5 |
| Volume coffre (mesure billes) (l) | 610 | 610 | 610 |

TEINTES

1989 1990 1991 1992 1993 1994



OPALE PERLE (Z7M)
BLANC ALPES (90E)
BLEU AZURITE (Y5D)
MINERVE PERLE (Z5N)
RAGUSA (Y6P)
VIPERE (Y6N)
AMETHYSTE PERLE (Z4V)
BLEU BRILLANT (Y5K)
NOIR BRILLANT (Y9B)
NOIR VOLCANT (Z9U)



CUIR KODIAK (079)

GRAPHITE (NOIR)
NAUTIQUE (BLEU)
PLATINE (GRIS)
TRAVERTIN (BEIGE)



CUIR CONOLLY (053)

GRAPHITE (NOIR)
NAUTIQUE (BLEU)
PLATINE (GRIS)
TRAVERTIN (BEIGE)



TEINTES (866)

BLEU AQUA
GRANITE (GRIS)
TRAVERTIN (BEIGE)
GRAPHITE
MARINE
QUARTZ



TEINTES ET SELLERIES AUDI V8
©2006 audisportcollection.com

Enfin, au-delà du budget puis du choix d'une version, il est un dernier facteur à prendre en compte. Passer du monde Audi à 4 ou 5 pattes pour entrer dans l'univers de la V8 nécessite une remise en question de certaines habitudes. Ça va de soi mais cela va encore bien mieux en le disant, il est préférable de ne pas compter sur le "système D" pour entretenir cette Audi. Quand bien même beaucoup ont considéré la V8 comme une extrapolation luxueuse de la 200, il s'avère que dans le détail, bien 75 % des pièces sont spécifiques ou presque. C'est bien entendu le cas pour toute la partie motorisation et électronique, mais ça l'est aussi pour le chapitre des équipements et de la tôlerie. Donc contrairement à bien d'autres modèles Audi plus courants des années 80, pour lesquels les casses regorgent encore de pièces, la recherche d'une aile ou d'une porte arrière, d'un capot ou d'un phare de V8 peut tourner au calvaire. A la rigueur, le salut peut venir du côté de l'Allemagne et de la Suisse où les épaves d'Audi V8 y sont un peu plus fréquentes.

Dans le même esprit, le "Do It Yourself" est forcément limité sur ce genre de technologie. A moins bien entendu d'être un amateur éclairé en matière d'électronique embarquée, les calculateurs et pas moins de 65 capteurs divers et variés peuvent rapidement rendre la recherche d'une panne plus difficile que la résolution d'un cube hongrois. L'entretien d'une V8 impliquera bien souvent l'échange d'une servante Facom contre une "babasse" (VAG 1551) récupérée du rebut.

A défaut d'avoir pris connaissance de ces réflexes, il reste bien entendu le passage chez Audi. Ce qui implique de prévoir un budget en conséquence et sous réserve encore que les pièces soient toujours livrables.

Envie d'une croisière ?

L'Audi V8 prend des allures de femme fatale. Elle est belle, élégante, désirable et son compagnon de route saura par avance que les autres hommes se retourneront sur son passage. En contre-partie, elle nécessitera son lot de sacrifices financiers et une entière dévotion. La V8 est différente de beaucoup d'autres Audi plus couramment pratiquées, en cela que son usage quotidien est devenu véritablement déraisonnable. Le passage à la pompe tout comme le remplacement des pièces d'usure auront tôt fait de dissuader le plus optimiste. Mais sorti de là, elle sera en mesure de procurer un plaisir incommensurable à son conducteur le week-end venu. Exception et prestige, voilà bien ce qui caractérise le mieux l'Audi V8.

Et puis la V8 est, au même titre que l'ur-quattro, une Audi charnière dans l'histoire de la marque. Un élément capital dans le patrimoine. C'est elle qui a véritablement ouvert la voie aux modèles des années 90 en matière d'électronique embarquée. En matière de motorisation également puisque le V8, premier de la lignée, a dignement remplacé le 5 cylindres derrière les calandres les plus sportives d'Ingolstadt. La toute dernière RS4 est là pour nous le rappeler...