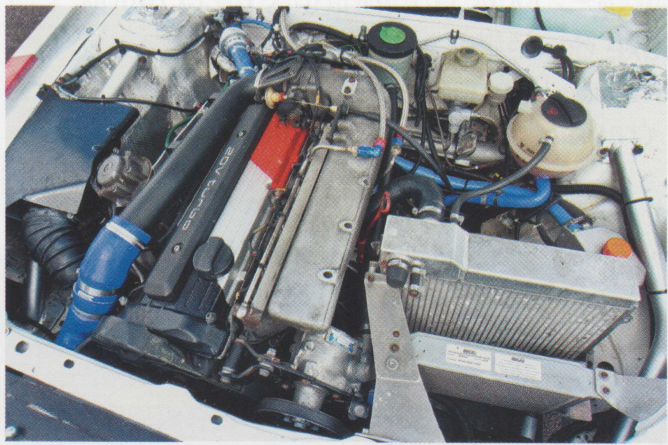


Jean Conreau

Passionné de compétition et plus particulièrement de rallyes, Jean Conreau ne pouvait demeurer insensible au charme de la reine des rallyes des années 1980. « J'ai commencé par le challenge NSU à l'âge de 19 ans. Si la course a bien évolué depuis, je n'ai jamais cessé de courir, que ce soit en course de côte ou en rallye. J'ai même fait du rallye-raid au volant d'un Nissan Patrol ex-Peterhansel ! En ce qui concerne cette Audi, il a fallu la restaurer de A à Z pour la mettre dans sa configuration actuelle. Achetée auprès d'un pilote hollandais, sa caisse serait une ex-usine mais j'ai dû modifier l'arceau, faire refaire des trains mécanosoudés et monter un moteur 20 soupapes. Aujourd'hui, elle dispose d'un passeport FIA, ce qui lui permet de courir partout... sauf en France puisqu'elle n'a pas de passeport technique historique ! »



« Je cours depuis l'âge de 19 ans. »



Si le 5-cylindres d'origine a été remplacé par un plus récent type 3B, la puissance et la légendaire poussée sont toujours présentes.

A2 promet désormais 360 ch pour 1 050 kg. Arborant la livrée jaune et blanche des cigarettes H.B. International, cette version demeure la plus titrée de la lignée, ayant remporté, rien qu'en 1984, le Championnat d'Allemagne des Rallyes, celui d'Afrique du Sud, d'Autriche et celui moins médiatisé des États-Unis !

Évocation usine

C'est dans cette livrée historique que se présente notre auto du jour. Voulue comme une évocation des autos engagée par Audi à l'époque, la voiture de Jean Conreau a été construite autour d'une caisse qui serait l'une des anciennes assemblées par l'usine. Si l'auto était initialement équipée d'un 5-cylindres 10 soupapes, son capot abrite désormais un plus récent et puissant 20 soupapes issu d'une Audi S2, ce qui, associé à ses parures de guerre, la rapproche davantage des spécificités d'une Quattro A2. Derrière le grand volant Sparco à trois branches, je détaille l'habitacle avant de réveiller la bête. Rien n'a été oublié, à commencer par le compte-tours gradué jusqu'à 8 000 tours encadré par les manomètres de pression d'huile et de suralimentation. Avec 1,1 bar de pression, son pilote de propriétaire m'annonce qu'elle devrait me délivrer "que" 340 ch car c'est préférable pour la fiabilité. Comme je ne vais pas tarder à m'en apercevoir, cela suffira amplement. Assis assez bas, je ne vois pas le bout du capot. Coupe-circuit ôté, pompes électriques actionnées, j'appuie sur le bouton de commande du démarreur et le moteur s'éveille aussitôt, tout en transmettant ses vibrations à toute la voiture. Pour l'ambiance, je suis déjà dedans ! Cependant, facile à prendre en main, l'Audi quitte son stationnement sans trop réclamer d'efforts sur le volant qui, dès les pre-

miers mètres, laisse entrevoir l'importante démultiplication de la direction. De même, le levier de vitesses ne réclame pas d'effort particulier et les autres commandes sont douces. J'ai aussi tout le loisir d'apprécier la tenue de route ultra sécurisante – du moins aux vitesses légales –, tandis que je gagne notre base d'essai située sur la piste d'un aérodrome. Un environnement idéal pour un tel engin même si, à dire vrai, je suis un peu impressionné à l'idée de devoir bientôt secouer cette auto, tant j'ai entendu de choses à son sujet ! Débordante de puissance, réputée difficile à piloter, la Quattro de rallye traîne derrière elle une odeur de souffre. Bon, le moteur étant à température et Gilles notre photographe bien en place au bout de l'immense ligne droite, quand faut y aller...

Boule de feu

Régime calé à 5 000 tours, le lâche l'embrayage. La Quattro bondit de plusieurs mètres sans amorcer une once de patinage. Ouf... Les grosses gomme ayant mordu l'asphalte dès les premiers tours de roues, me voilà déjà obligé de passer la 2^e. Quelle violence ! La poussée est phéno-mé-nale. Alors que l'auto se cabre à l'accélération, je suis littéralement écrasé au dossier du siège baquet. Le paysage défilant de plus en plus vite, je dois projeter mon regard très loin devant. J'ai à peine le temps de passer la 4^e que je saute sur les freins, étant parvenu à la vitesse de l'éclair au bout du taxiway qui borde la piste de décollage. Incroyable ! Rebelote. Demi-tour, je repars dans l'autre sens, enivré par le hurlement rauque du 5-cylindres, ponctué par les éruptions de la soupape de décharge qui accompagne chaque changement de vitesse. Pour le *fun*, j'égraine les cinq rapports de la boîte dont le maniement est un régal de précision et de rapidité. Seul bémol, ma main vient systématiquement heurter la commande de frein à main hydraulique quand je loge la 5^e. Un véritable pousse-au-crime que ce grand levier planté au milieu et agissant sur les seules roues arrière pour effectuer un demi-tour dans un mouchoir de poche ou accessoirement négocier une épingle. En raison de la direction ultra précise, il suffit de synchroniser le coup de volant avec la commande de frein à main pour que la Quattro pivote autour de son centre de gravité. Un centre de gravité plutôt situé à l'avant de l'auto, ce qui la rend particulièrement éprouvante à piloter dès lors que le rythme augmente. Efficace, certes, mais croyez-moi, n'est pas Mikkola qui veut... ■

Un grand merci à Jean Conreau de nous avoir confié une de ses Quattro de rallye et toute notre gratitude à Emmanuelle de l'équipe de l'aérodrome René Fonck de Saint-Dié-Remomeix.