

# POLO G 40: TONIQUE

**La petite fourmi dans cette rare version coupé suralimentée par le compresseur G, révèle tout l'intérêt de cette solution appliquée à de petits moteurs.**

Le coupé G 40 est à la base une version 75 ch sur laquelle on a changé ressorts et amortisseurs, en abaissant l'assiette de 20 mm. Les roues sont toujours en 13 pouces, mais en alliage et plus larges, montées en pneus plus larges (175/60 R 13 H). On a enfin installé sur cette version très performante (195 km/h et un 0 à 100 km/h en 9 s.) des disques de frein avant ventilés de 239 mm de diamètre, qui ont été empruntés à la Golf GTI. Le quatre cylindres 1 272 cm<sup>3</sup> a vu d'abord son rapport volumétrique passer de 10 à 8, grâce à l'utilisation de nouveaux pistons avec chambre de type Héron. Les conduits d'admission et d'échappement sont revues et les tiges de soupapes d'échappement sont remplies de sodium. Le compresseur

G est entraîné par une double courroie trapézoïdale. Il tourne 1,7 fois plus vite que le moteur et consomme 5 ch à 8 000 tr/mn et 7 ch à 10 000 tr/mn. Le débit d'air par rotation est de 566 cm<sup>3</sup> à 10 500 tr/mn, et la pression, de suralimentation maximale de 0,72 bar. La Polo G 40 dispose d'un système de gestion allumage/injection Digifant, dérivé de celui de la Golf GTI, avec entre autres : un détecteur de cliquetis et la stabilisation du ralenti.

A l'intérieur, on se trouvera relativement bien assis dans les sièges de type sportif avec des rembourrages latéraux qui assurent un bon maintien. Comme dans toutes ces petites voitures, les commandes ne sont pas toujours très bien disposées par manque de place. La position de conduite est néanmoins correcte et la commande de boîte bien précise. Côté direction, rien à craindre, le compresseur G se traduit au total par un surcroît de poids de l'ordre de 30 kg maximum et on ne note aucune différence en dureté.

Le 1 272 cm<sup>3</sup> se comporte pratiquement comme un 2 litres atmosphérique. Au-delà de 2 000 tours, on circule ainsi sans

problème en cinquième sur un filet de gaz. Il est vrai que les rapports sont courts, mais ce moteur n'a quand même rien à voir avec un groupe turbocompressé.

Premier atout du compresseur G, l'absence de temps de réponse. Plus besoin d'attendre les fatidiques 3 000/3 500 tr/mn, régime auquel les gaz d'échappement ont suffisamment d'énergie pour vaincre l'inertie de la turbine... Par rapport à une voiture comme la Fiat Uno Turbo ie, la puissance est distribuée de manière plus régulière et sur une plage plus vaste de régime. Ce petit 1,3 litre prend aussi très facilement des tours. Le régime de puissance se situe à 6 000, mais la coupure n'intervient qu'à 6 800 voire 7 000 tr/mn. La quatrième monte à 170 compteur et on accroche sans coup férir les 200 compteurs... Malheureusement, le train avant est resté un simple Mc Pherson avec donc une triangulation réalisée au moyen de la barre antiroulis. A l'accélération ou au freinage, les effets de couple sont garantis et la stabilité devient précaire. En sortie de virage, la roue intérieure se met souvent à crier. Le comportement de la Polo G 40 est foncièrement

sous-vireur. Malgré les inévitables déviations de trajectoires dues aux braquages induits à l'avant, on n'aboutit pas au décrochement de l'essieu arrière, même en se servant de ces mouvements parasites pour le provoquer. Malgré cette imprécision de sa direction et ce comportement désordonné, la Polo G 40 se révèle quand

même très efficace dans des petites routes, grâce à la vigueur de sa mécanique d'abord, mais aussi sa légèreté et ses dimensions réduites. C'est une auto attachante par l'agrément que procure son moteur qui a tous les avantages d'une petite cylindrée sans en comporter les inconvénients...

**L'air est aspiré à partir du filtre logé sur l'aile droite. Après compression, il est refroidi par un échangeur air/air logé sous le radiateur d'eau, qui peut abaisser la température de 57 °C.**

La carrosserie du coupé G 40 est abaissée de 20 mm.



Sur cette photo, on remarquera à gauche, la canalisation d'arrivée de l'huile pour les paliers du compresseur G. De la même manière, on note, à droite, au-dessus du boîtier papillon, la tringlerie qui commande la fermeture du by pass.

