

AUDI 100 : UNE QUATRIEME EDITION FIN 90

Née en 1982, l'Audi 100 actuelle sera remplacée, en octobre 1990, par un nouveau modèle avec lequel nos lecteurs font connaissance dès aujourd'hui, dans tous ses détails.

Sur la future Audi 100, les porte-à-faux sont moins importants que sur le présent modèle ; la silhouette est plus agressive.

L'Audi 100 n'a pas obtenu le succès qu'en attendait le constructeur. On peut remarquer, en particulier, qu'à ce niveau, la clientèle aimerait voir un moteur six cylindres équiper l'une des versions de la gamme. Aux Etats-Unis, les ventes de l'Audi 200, appelée 5000, ont beaucoup souffert des critiques et des procès relatifs à des phénomènes d'accélération subite attribués à la boîte automatique et dus, en fait, à des erreurs de conduite.

Audi compte beaucoup sur la nouvelle 100 (nom de code C4) pour améliorer une situation très perfectible. Au sein du groupe VAG, Volkswagen et Seat élargissent leur diffusion, ce qui n'est pas le cas d'Audi. De 1988 à 1989 (sept premiers

mois), en République fédérale d'Allemagne, la part de marché d'Audi a fléchi de 6,7 à 5,7 %... Le succès de la Passat n'est pas étranger à cette évolution. Concurrente fratricide des Audi 80/90, cette VW occupe outre-Rhin, dans la hiérarchie des ventes, la 3^e place, derrière la Golf et la Kadett !

UNE SILHOUETTE PLUS AGRESSIVE

Tout en rappelant, par son apparence générale, les 80/90 et la V8, la nouvelle Audi 100 se signale par ses porte-à-faux réduits, sa voie augmentée, à l'avant et à l'arrière. La voiture paraît moins lourde et mieux profilée. Son Cx s'établirait à 0,29

contre 0,30 à 0,34 pour les différentes versions de la gamme actuelle. A l'arrière, le couvercle du coffre descend jusqu'au pare-chocs, facilitant ainsi le chargement des bagages. La banquette arrière est rabattable.

A l'intérieur, on note avec intérêt la présence d'un volant réglable, et d'une ventilation plus efficace ; les utilisateurs d'Audi 100 déploreraient souvent la chaleur excessive qui régnait dans l'habitacle. Le dessin des sièges est amélioré, de même que l'insonorisation.

A l'automne 1990, la nouvelle Audi 100 apparaîtra sous la forme d'une berline à trois corps et quatre portes.

En avril 1991 devrait être lancée l'Audi 200, dotée du 5 cylindres 2226 cm³ à 20 soupapes et à turbo-



Par son avant, le nouveau modèle rappelle un peu la prestigieuse V8. Ce dessin contribue à l'amélioration du Cx de la 100.



Vue de l'arrière, la berline paraît bien assise, avec une voie élargie. Les feux enveloppants s'apparentent à ceux du coupé.

compresseur, qui développe 220 ch. L'été 1991 verra naître une Avant inédite, à la fois plus attrayante d'aspect et plus pratique d'utilisation que le modèle précédent.

L'Audi 200 existera aussi sous forme d'une Avant. La marque ne veut pas rester sur le demi-succès obtenu naguère par cette version.

Toutes les nouvelles Audi C4 seront proposées avec une boîte automatique à quatre rapports ; une nouvelle transmission automatique à cinq rapports est en préparation.

UN COUPÉ, FACE A LA PORSCHE 959

Du point de vue mécanique, la gamme est étagée à partir d'un quatre cylindres de 102 ch. On trouve ensuite un autre 2 litres de 115 ch, et un cinq cylindres 2,3 litres de 136 ch. A l'intention des acheteurs plus exigeants, on verra entrer en scène un nouveau V6 de 2,8 litres et 175 ch, dérivé du V8 de 3,6 litres. Au printemps de 1991, la gamme s'élargira, avec l'appoint de deux

versions cinq cylindres diesel de 2,4 litres : l'atmosphérique disposera de 82 ch, la suralimentée offrira 120 ch. A terme, les moteurs cinq cylindres sont appelés à s'effacer au bénéfice d'un V6 de 2,5 litres.

Tandis que les Audi 200 et V8 possèdent 4 soupapes par cylindre, la marque mise sur 5 soupapes pour ses futurs modèles sportifs, et en particulier pour un coupé à moteur central d'environ 4,50 m de long, à becquet mobile, élaboré dans le plus grand secret. Sa puissance se situera entre 380 ch avec un cinq cylindres et 500 ch avec un V8 à quarante soupapes, les cylindrées s'échelonnant de 3,6 litres à 5 litres. Ce monstre tiré à un nombre limité d'exemplaires — comme la Porsche 959 — pourrait apparaître au Salon de Francfort en 1991.

La nouvelle Audi 100 qui sera lancée dans un an sera la quatrième de ce nom. Rappelons que, succédant à DKW, la marque a été ressuscitée en 1965 ; elle appartenait, avant la guerre, au groupe Auto-Union. Les premiers modèles proposés étaient les Audi 60, 75, 80, Super 90, aux-

Riche de cadrans, le tableau de bord ne diffère pas radicalement de celui dont est dotée la 100 commercialisée actuellement.



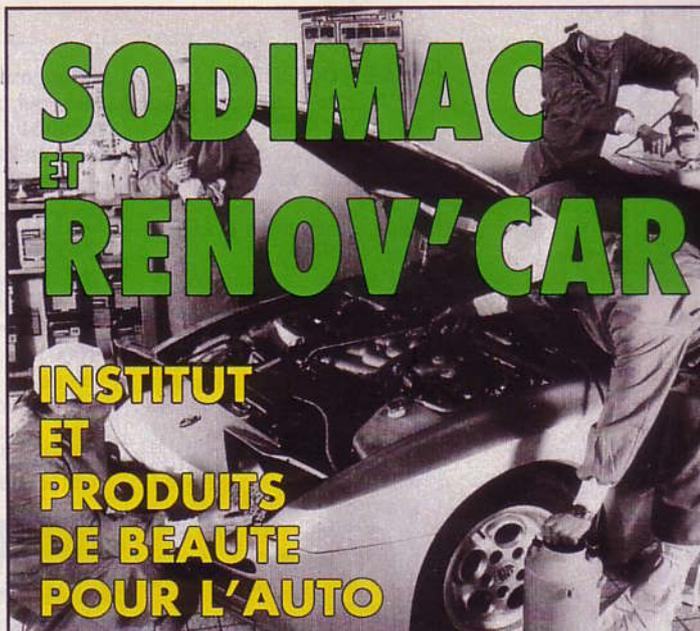
quelles s'ajouta, en 1968, l'Audi 100 qui remporta un beau succès. Avec des cylindrées de 1,6 l à 1,9 l, cette voiture se situait entre, d'une part, la Ford 17M/20M, l'Opel Rekord, et, d'autre part, la Mercedes 220/250. En 1970, la gamme s'enrichit d'un coupé.

Une deuxième génération d'Audi 100 a vu le jour en 1976. La gamme comprenait un coupé et l'Avant, assez peu diffusée. En 1979 naquit l'Audi 200, dotée d'un cinq cylindres suralimenté de 170 ch ; elle concrétisait les ambitions de la marque. Celles-ci furent confirmées en 1982 avec la troisième génération d'Audi 100, et plus nettement encore avec le lancement de la prestigieuse et coûteuse V8, en octobre 1988 : Audi manifestait ainsi clairement sa volonté de se mesurer avec Mercedes et BMW.

Jean MISTRAL



Innovation attendue et appréciée : une climatisation plus efficace !



Un véhicule raisonnablement usé par le temps et les pollutions nécessite une rénovation. Il existe deux solutions : soit le faire soi-même avec des produits spécifiques, soit confier son véhicule à un spécialiste. Dans ce marché en pleine expansion depuis le début des années 70, se détachent deux leaders incontestés : SODIMAC, spécialiste des produits d'entretien pour véhicules et RENOV'CAR, sa filiale, réseau de centres de préparation et de rénovation. A la base de cette réussite, on trouve un professionnalisme et une technicité fondés sur une recherche constante et une expérience de nombreuses années au service des plus grands constructeurs.

Lutter efficacement contre les peintures ternes, les chromes encrassés, les habitacles empoussiérés et les moteurs gras, ça ne s'improvise pas. Contre l'usure du temps, les pollutions des villes et les agressions diverses des campagnes, un coup de jet d'eau est très loin de suffire. Pourtant le vieillissement n'est pas un phénomène réversible : il est possible aujourd'hui de redonner à son véhicule l'éclat du neuf, moyennant un investissement assez minime au vu des résultats, à condition de s'adresser à d'authentiques professionnels de la rénovation, comme le font depuis longtemps les grands constructeurs.

En tête de ces professionnels : SODIMAC. Depuis près de 20 ans, SODIMAC a développé une gamme extrêmement complète de produits chimiques spécifiques des "soins de beauté" automobiles. Les étonnantes performances de ces produits ont propulsé SODIMAC au rang de leader sur le marché très concurrentiel du partenariat avec les constructeurs d'automobiles.

Aujourd'hui SODIMAC a décidé de commercialiser ses produits à destination du grand public et de faire bénéficier ainsi chaque automobiliste d'un savoir-faire et d'une technicité de pointe éprouvés de longue date.

Les goudrons incrustés, les piqûres de la peinture, les chromes attaqués, les résines de pare-chocs qui se décolorent, les premiers dommages de la rouille, les

vitres encrassées par le tabac ou les insectes, les revêtements intérieurs ternés, les tableaux de bord ridés, les capotes de cabriolet défraîchies... ce sont des éléments qui finissent par dévaloriser considérablement un véhicule et auxquels SODIMAC propose des solutions appropriées.

La gamme qui ne cesse d'évoluer en fonction des matériaux nouveaux employés par les constructeurs est maintenant à la disposition du grand public chez les principaux concessionnaires automobiles. Chaque formule a été étudiée afin de permettre au propriétaire de son véhicule de soigner lui-même, avec une efficacité optimale, un symptôme de vieillissement.

Mais l'originalité de SODIMAC est de pouvoir proposer aussi les soins de spécialistes dans ces véritables instituts de beauté de l'automobile que sont les centres RENOV'CAR.

Une rénovation complète d'un très haut niveau de professionnalisme représente aujourd'hui un investissement compris dans une fourchette de 1 200 à 1 500 selon le véhicule, une dépense justifiée non seulement par le plaisir de retrouver l'esthétique d'origine mais aussi par la satisfaction de revaloriser son capital automobile.

Faire soi-même ou faire faire, le tableau SODIMAC-RENOV'CAR détient dans tous les cas les réponses aux besoins des automobilistes les plus exigeants.

SODIMAC
L'EXPERIENCE LA METHODE LES PRODUITS

Pour tous renseignements :
SODIMAC : (1) 60 17 88 99
RENOV'CAR : (1) 60 17 87 88

