

## Très grande routière

Vedette du Salon de Paris 1982, l'Audi 100 reste une solide référence.

Confortable et sûre, elle offre une large gamme, doublée par le superbe break Avant et ... quadruplée par les Quattro qui ont réinventé les quatre roues motrices. Au sommet, la Turbo devient même compétitive en prix. Ça, c'est nouveau !



Le capot effilé abrite désormais 165 ch. Nouveau modèle la 100 Turbo ? Restons calmes, le cocktail existait déjà, mais s'appelait 200 Turbo. Cette fantastique limousine, 230 km/h en pointe et en silence, disposait à ses débuts de 182 ch, puis passa à 200 ch. Ce serait oublier la version « dépolluée », qui, elle, descendait à 165 ch.

### Dégonflée !

Bref, la 100 Turbo, quel que soit le degré de modernité de son moteur, apparaît comme une « sous 200 ». Ce qui n'a rien de péjoratif, puisque tel est justement son rôle. Elle fait le trait d'union entre la

100/136 ch et la 200 Quattro 20V de 220 ch.

Qui plus est, son moteur, sans cesse en évolution, est un modèle du genre. Jamais on n'a l'impression de conduire un turbo ; question temps de réponse, s'entend. Il réagit immédiatement, avec une vigueur suffisante et assez constante : à la manière d'un moteur non suralimenté mais de plus forte cylindrée.

### C'est le TGR !

Le tableau de bord, récemment redessiné, apparaît moins austère, surtout qu'il est ici complété par toute la collection des cadrans nécessaires. Même si le manomètre

d'huile est caché par la main droite, l'ensemble ne manque pas d'allure. Les parements bois restent l'apanage de la 200.

La colonne de direction n'a pas de réglage télescopique, mais la position de conduite est irréprochable. Audi n'oublie pas qu'il est l'un des pionniers de la traction. Sa réputation, méritée, en la matière n'est plus à faire. Elle est encore plus établie parmi les quatre roues motrices. L'extrême efficacité de la 100 Turbo Quattro le dispute à son grand confort. Le compromis de suspension réalisé est remarquable. Légère, précise, facile, elle est très plaisante à conduire.

Très bien présentée et équipée - l'anti-blocage est bien sûr de série -, l'Audi 100 Turbo surprend même par son prix de 186 800 F, qui la confronte directement à la Peugeot 605 SV 3.0 ou la Renault 25 V6 avec ABS. La Quattro, 206 350 F, ne vaut guère que 12 000 F de plus que la XM V6. L'Audi 100 Quattro, berline ou Avant, apparaît plus que jamais comme une grande routière de référence. A ses immenses qualités de construction, confort, rendement, agrément et sécurité, s'ajoute un prix compétitif. Le rêve quoi !

**Y.B.-R.**

