

L'AUDI 100 2000 GLS

Un moteur
et de la place

C'est au cours de l'été 76 qu'Audi — marque filiale du groupe VW — a procédé à la mise à jour de son sommet de gamme. Tout en conservant la même appellation, l'Audi 100 a bénéficié d'importantes modifications, dont la plus significative fut le changement de carrosserie, afin de permettre à ce modèle de gravir encore un échelon dans la hiérarchie des modèles de la classe moyenne supérieure. A quelques différences d'équipement et de présentation près, l'Audi 100 est offerte en trois versions — 1600, 2000 et 2200 — la berline de haut de gamme devant commencer sa carrière commerciale cet automne-ci.

● **EQUIPEMENT — FINITION** : le remodelage de la planche de bord n'entraîne pas un changement radical de l'ambiance générale assez austère. C'est net, propre, simple, fonctionnel, efficace mais sans une touche de fantaisie. Tout concourt à donner l'impression de solidité. Un peu trop de revêtements plastique à notre goût mais tenue assurée dans le temps. Equipement qui ne compte que fort peu de lacunes (appel de codes, réglage du volant en hauteur, témoin de réserve d'essence ou d'éclairage en lanternes). On n'a pas lésiné sur les bouches d'aération (7) et les portes AV sont dotées de vide-poches. Finition sobre, sérieuse, soignée, sans recherche esthétique particulière comme sans mauvais goût.

● **CONFORT ET BRUIT** : niveau sonore général sensiblement inférieur à celui des concurrentes en utilisation courante. Sollicité au maximum, le moteur ne se fait pas oublier mais ce n'est pas vraiment désagréable. Quant au



confort, si l'on excepte une certaine tendance au tressautement des roues (aussi bien à l'AR qu'à l'AV surtout) si le revêtement n'est pas parfait, il est tout à fait conforme à ce que l'on attend d'une voiture de cette catégorie, la qualité du confort devant être portée au crédit des sièges (très bon maintien), de l'espace vital et de l'amortissement.

● **HABITABILITE** : de toutes les berlines ici confrontées, l'Audi 100 est la plus généreuse par ses dimensions intérieures (148 cm de largeur aux coudes à l'AV comme à l'AR) ce qui en fait certainement celle dont la vocation familiale est la plus affirmée. Il faut reconnaître aussi que le gabarit extérieur est le plus important (470 x 177 cm).

● **COFFRE** : très grand, il correspond parfaitement aux possibilités de transport de la voiture. Par ses formes, il est, de plus, très facilement utilisable. Mais la roue de secours est couchée à plat dans le plancher.

● **MOTEUR** : on pourra peut-être reprocher à ce moteur 4 cylindres à simple arbre à cames en tête de manquer de douceur mais on doit lui reconnaître une efficacité de premier ordre. La qualité des reprises et les accélérations en témoignent. S'il manifeste sa présence dès qu'on le sollicite vigoureusement, il sait se montrer docile et discret dans la plupart des cas. L'incidence du gabarit n'est pas négligeable au chapitre de la consommation.

● **TRANSMISSION** : faut-il rappeler qu'il s'agit d'une traction avant ? Embrayage agréable à actionner et efficace. Boîte de vitesses à 4 rapports seulement mais réussie quant à l'échelonnement et irréprochable quant à la synchronisation. La grille de sélection gagnerait peut-être à être un peu plus resserrée. Court levier central bien placé. Sélection de marche AR parfois problématique.

● **DIRECTION** : la servo-direction offerte en option est loin d'être un luxe, disons tout net qu'elle est d'une impérieuse nécessité. Notre voiture d'essai n'en était pas pourvue. D'où un volant de très grand diamètre (41,5 cm), une démultiplication démentielle (4,66 tours). Cet inconvénient, majeur en ville, s'estompe quelque peu sur route. La jante du volant est trop fine, d'où l'obligation de crispier les mains sur routes sinueuses.

● **TENUE DE ROUTE** : une fois que nous aurons regretté les petites trépidations continues du train avant, la perception du couple agissant sur les roues motrices quand on accélère très fort, il reste à souscrire sans réserve au rendement global nettement au-dessus de celui des autres berlines ici confrontées. Le contrôle de l'angle de roulis permet une meilleure exploitation des possibilités de traction et, malgré l'importance de la carrosserie, la maniabilité en parcours sinueux (direction mise à part) donne la mesure parfaite de la tenue de route, une des meilleures que nous ayons trouvée parmi les traction-avant.

● **FREINS** : comme sur la Fiat il faut déplorer l'élasticité de la pédale et la décélération très moyenne pour les freins peu appuyés, comme en circulation urbaine par exemple. Il y a d'autre part la tenue à chaud qui reste médiocre et qui impose des distances de freinage nettement allongées. Ceci malgré la ventilation des disques avant. C'est dommage car le freinage est bien équilibré mais l'assistance n'est pas assez positive.

● **CONSUMMATION** : comme il a été dit, le volume de la carrosserie (poids et maître-couple) ne favorise pas les très basses consommations. Mais l'Audi 2 litres fait quand même preuve d'une bonne sobriété : entre 9,5 et 12 litres sur 2 000 km de routes variées.

● **CONCLUSION** : L'Audi 100/2000 est une grande voiture, grande routière, sportive si on le lui demande, pratique grâce à sa capacité de transport, agréable par son confort. Mais elle ne peut absolument pas se passer d'une direction assistée.

POUR

- Habitabilité
- Coffre
- Performances
- Tenue de route
- Confort

CONTRE

- Direction
- Freinage
- Bruit moteur
- Trépidations à l'AV
- Eclairage