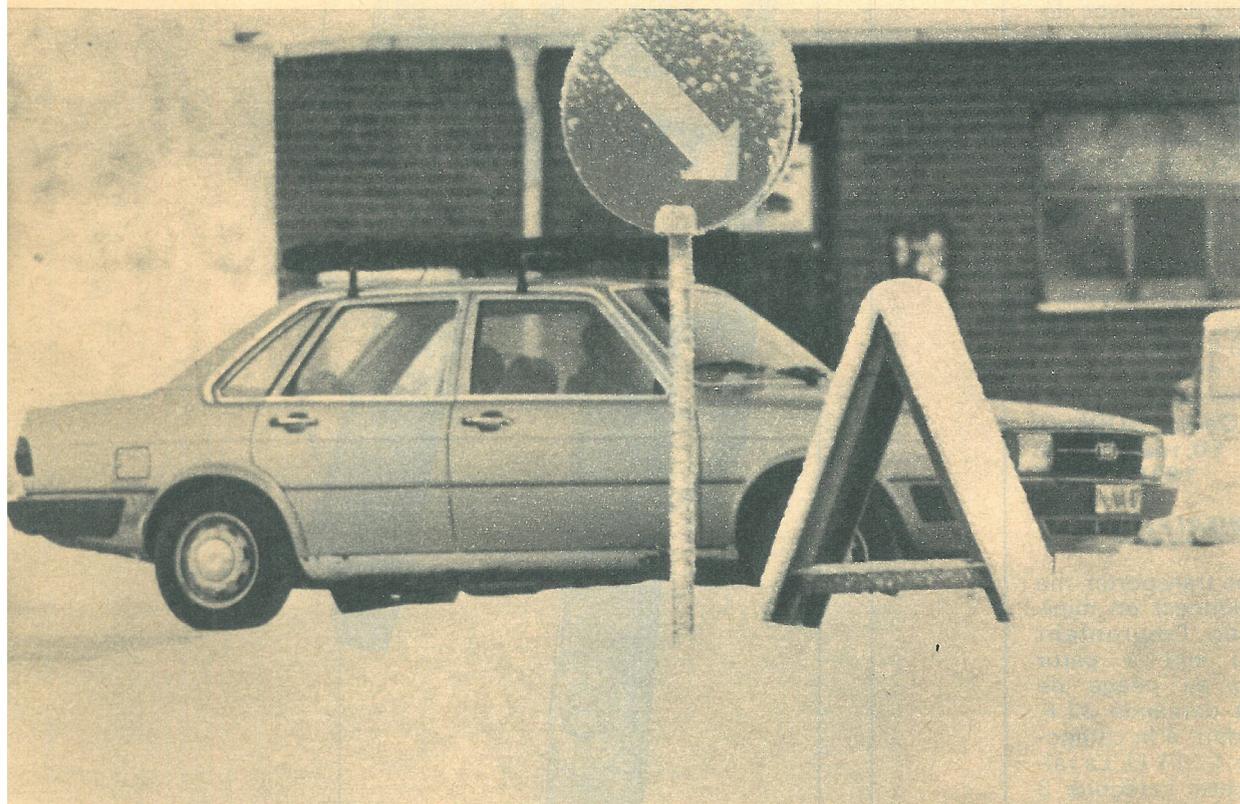


# la nouvelle **AUDI 80**





## de l'Afrique au cercle polaire...

■ Après l'Audi 100, redessinée l'an dernier voici que l'Audi 80 se dispose elle aussi à faire peau neuve. Avec NSU, Audi appartient depuis 1968 au groupe Volkswagen. Son modèle 80, lancé en septembre 1972 a été rapidement utilisé par VW pour donner naissance à la Passat qui dispose d'une suspension retouchée et surtout d'une carrosserie différente. Les moteurs de 1300 et 1600 cm<sup>3</sup> sont identiques sur les Audi et Passat.

Construites dans les usines d'Audi-NSU, à Ingolstadt et à Neckarsulm, alors que VW s'appuie surtout sur sa grande usine de Wolfsburg, les Audi font partie intégrante du groupe géant. Après avoir conservé quelque temps un réseau commercial autonome elles sont diffusées partout par les mêmes concessionnaires et agents. Pour l'état major de VW le problème essentiel est de personnaliser les Audi et de leur donner aux yeux du public une image particulière, assez prestigieuse si possible. Dans cet esprit on met surtout en avant la berline 100 qui s'attaque à un marché voisin de celui des BMW et des Mercedes ; ce modèle présente l'originalité de proposer sur l'une de ses versions un moteur à cinq cylindres. On sait d'autre part que depuis peu, une nouvelle variante baptisée Avant possède un hayon à l'arrière.

Les Audi 50 et Audi 80 servent moins bien les ambitions et la stratégie du groupe VW. La petite Audi 50 est identique à la Polo et sa finition soignée ne suffit pas à lui conférer une personnalité bien marquée. Elle semble dépérir à côté de la VW Polo livrée soit avec un 900 cm<sup>3</sup>, soit avec un 1 100 cm<sup>3</sup>, et flanquée au surplus de la Derby qui autour d'une mécanique identique, offre une caisse de berline classique avec coffre arrière remplaçant le hayon de la Polo. Dans ces conditions il paraît difficile de miser sur l'avenir de l'Audi 50.

Produite à une cadence beaucoup plus élevée l'Audi 80 ne retient pas l'attention de façon très marquante. Malgré l'adoption d'une nouvelle calandre en septembre 1976 ce modèle commence à dater. C'est pourquoi le constructeur a décidé de lui donner une carrosserie nouvelle que nous sommes en mesure de présenter dès aujourd'hui.

A la différence de beaucoup de constructeurs français anglais ou italiens, les marques allemandes accordent depuis quelques années une attention particulière à l'esthétique de leurs voitures. On peut remarquer à ce sujet que la France joue souvent la carte de l'originalité avec la CX, la R 30 (berline de luxe à hayon) ou la R 14, ventrue à l'arrière. Mais ce dernier modèle est loin de plaire à tous et Re-

nault doit accomplir bien des efforts pour l'imposer. En revanche les Allemands qui se cantonnent dans le classicisme, proposent des berlines sans surprise mais élégantes comme les récentes Audi 100, la Ford Granada, BMW 733. Il s'agit là de modèles de haut de gamme, mais, la même tendance est perceptible à d'autres niveaux : la Ford Fiesta est plaisante au regard.

La nouvelle Audi 80 confirme la volonté des stylistes de répudier toute hardiesse. Il est difficile au premier coup d'œil de remarquer que la carrosserie a été redessinée. Sans aucun heurt les lignes ont été reciselées, les proportions légèrement remodelées. La calandre, toujours très simple, est semblable à celle du modèle actuel et à celle de l'Audi 100.

En dehors des gros pare-chocs la nouveauté essentielle de l'Audi 80 réside dans l'habitacle à six glaces qui revient à la mode, comme le prouve l'apparition récente des Audi 100, Opel Senator, Ford Fairmont. Sans être désagréable à l'œil cette formule permet d'accroître un peu le volume intérieur. Sans augmenter l'encombrement du modèle les stylistes ont pu le faire apparaître plus étoffé et lui attribuer un peu plus d'habitabilité. Désormais l'Audi 80 présente la carrure d'une 1600 plutôt que d'une 1300. Pour ses Audi le groupe cherche à viser aussi haut que possible.

Jean MISTRAL