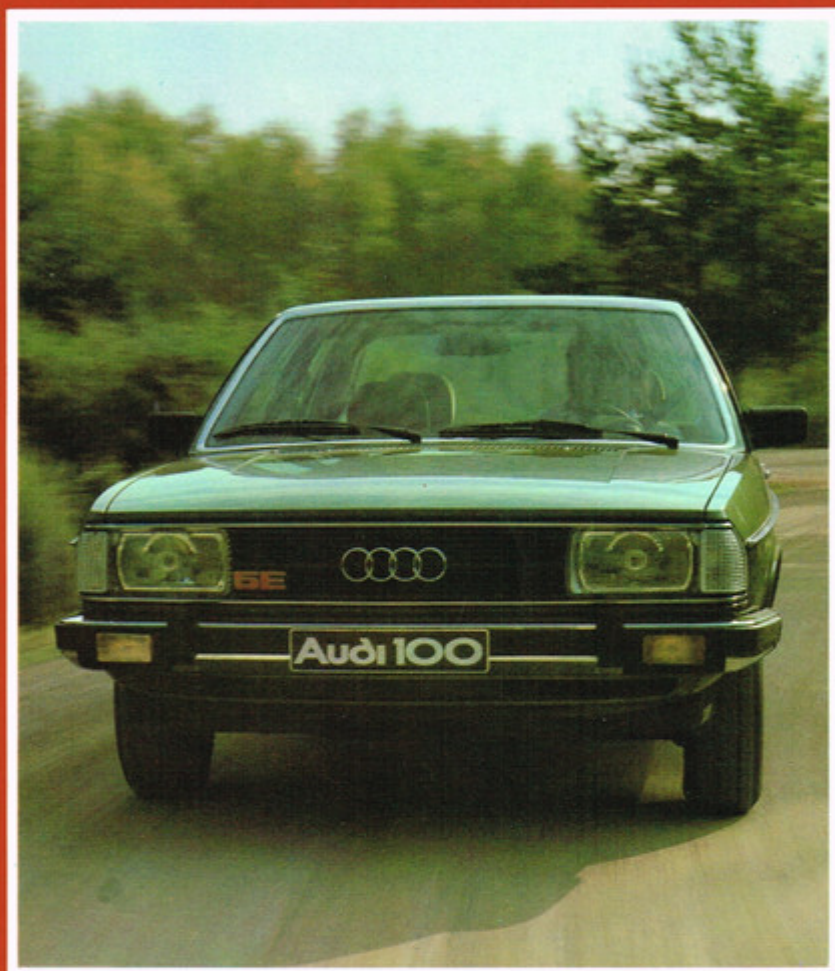




AUDI 5 CYLINDRES
LA MAÎTRISE DE LA TECHNIQUE ET DE L'ÉLÉGANCE.

Audi 100 5 E: la véritable élégance est souvent discrète.

Il faut bien se rendre à l'évidence, les longues et puissantes automobiles bardées de chromes sont appelées à disparaître. Les plus sophistiquées rejoindront leurs aînées au musée, les autres resteront d'agréables souvenirs et serviront de points de repère aux générations à venir.

Est-ce pour autant la fin de la voiture de luxe? Certainement pas. Au plus, la fin d'un certain luxe automobile auquel nous nous étions habitués et qui ne s'appréciait que par le poids des portières, la longueur des capots, la surface des chromes, la hauteur des calandres... en fait par de nombreux aspects qui semblent futiles aujourd'hui.

Depuis 70 ans, nous construisons des automobiles et nous nous efforçons de les vouloir luxueuses. Seulement notre conception du luxe, jusque dans les détails, a toujours été plus nuancée, voilà tout.

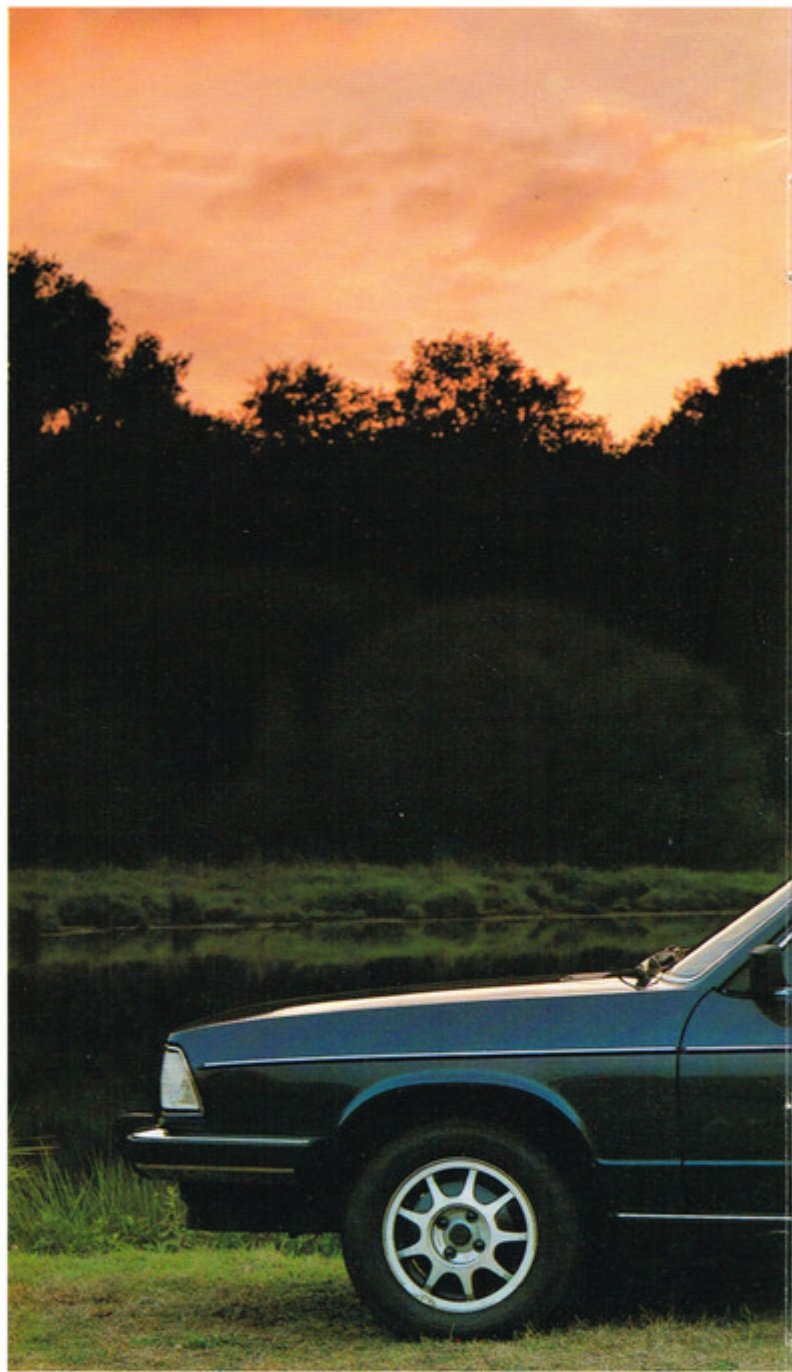
Pour nous, le luxe est synonyme de discrétion. C'est éviter de se faire remarquer pour mieux se faire apprécier par un équilibre savant d'esthétique et de fonctionnel: une aérodynamique réfléchie, une calandre sobre, des feux bien proportionnés, des antibrouillards intégrés au pare-chocs...

Pour nous, le luxe, c'est aussi ce qui ne se voit pas. Comme une direction assistée et autostabilisante, une suspension très élaborée, des lève-vitres électriques, un verrouillage pneumatique des portes et du coffre, et même un siège conducteur réglable en hauteur.

Pour un précurseur de la technique, le luxe c'est encore innover et offrir des solutions mécaniques originales. Comme l'unique 5 cylindres à essence qui allie la puissance, la souplesse et le silence d'un 6 cylindres à l'économie d'un 4 cylindres. Comme l'allumage électronique et l'injection K Jetronic qui facilitent les démarrages par grand froid et réduisent la consommation.

Pour nous, le luxe, c'est enfin voyager sereinement. Bénéficier d'une visibilité panoramique, sans être gêné même par le soleil, grâce aux vitres isolantes athermiques teintées. Etre confortablement assis dans un intérieur moelleux, bien insonorisé, sans avoir à chercher allume-cigare ou bouton de radio. Se sentir en sécurité, détendu, et avoir envie de rouler... rouler, sans craindre la fatigue du voyage.

Notre luxe, c'est d'avoir réussi à réunir tous ces atouts dans une même voiture.



Ferdinand Piëch, créateur, entre autres, des Porsches 917 qui ont gagné deux années de suite le championnat du monde des voitures de sport, est aussi le père spirituel de l'Audi 100.



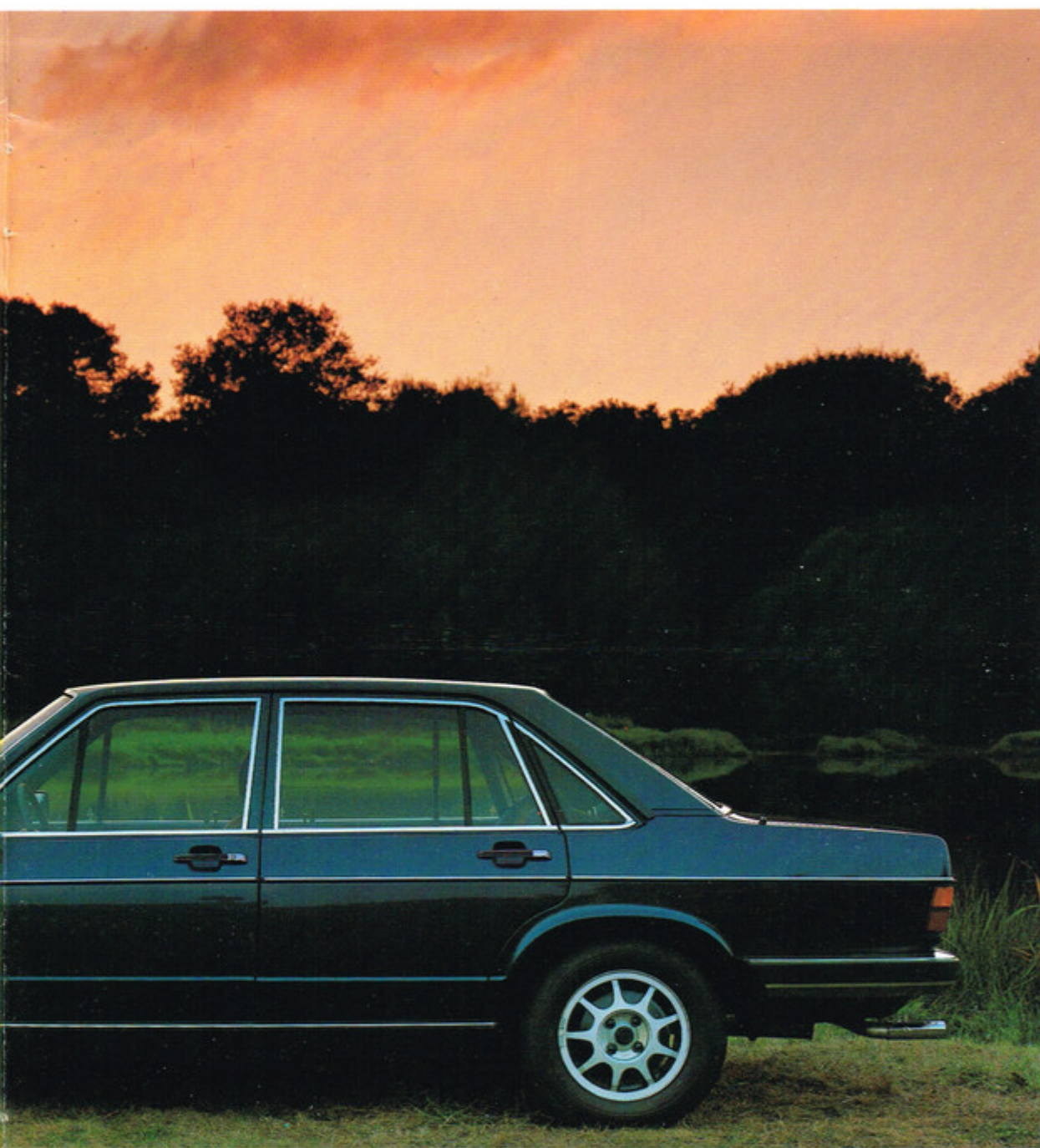
Interview de Ferdinand Piëch

Pendant combien d'années avez-vous créé des voitures de compétition?

Piëch: pendant dix ans, j'ai amené six voitures de la planche à dessin aux circuits de compétition et les six ont gagné des championnats du monde. Cela a été une expérience passionnante.

Et vous dites que la conception d'une voiture de tourisme a représenté un défi beaucoup plus grand?

Piëch: pour moi, en tous cas. Une voiture de course peut être conçue pour ne durer que le temps de quelques compétitions. Or, il est évident qu'une voiture de tourisme doit pouvoir en faire beaucoup plus et durer beaucoup plus longtemps. Outre des performances et une maniabilité de haut niveau, il fallait que je tienne compte de choses comme l'habitabilité, le confort et le prix.



Réaliser une telle voiture a-t-il nécessité des compromis?

Piëch: non, je ne le pense pas. Nous avons simplement supprimé tout ce qui n'était pas indispensable. Le meilleur exemple que je puisse donner, c'est notre moteur à 5 cylindres: en effet, un moteur 4 cylindres aurait été trop faible pour le poids de la voiture, et 6 cylindres c'était trop. Je ne pense pas que le fait de concevoir le meilleur moteur pour la voiture puisse être appelé un compromis.

Votre passé dans la compétition vous a-t-il servi?

Piëch: oh, oui, énormément. Pour la conduite, par exemple, qui est tout sauf molle. La suspension, la direction à crémaillère et la répartition du poids de l'Audi 100 y contribuent largement. C'est pourquoi nous conseillons aux

personnes qui veulent l'essayer, de choisir un jour de pluie ou de neige. C'est quand le temps est des plus mauvais que la voiture est à son summum.

Est-il possible de conduire une voiture dont la conduite est douce et molle, tout en restant nerveuse?

Piëch: non, absolument pas. C'est tout-à-fait contradictoire. Certaines personnes pensent qu'une conduite douce et molle est synonyme de luxe. Mais nous, les ingénieurs de chez Audi, nous ne sommes pas de cet avis. En effet, nous pensons que c'est fatigant, car on est sans cesse en train de redresser le volant. Nous estimons qu'une voiture véritablement luxueuse est celle qui fait ce que vous voulez au moment où vous le voulez. C'est pour cela que l'Audi 100 que nous avons conçue est si précise et nerveuse.

En deux mots, que diriez-vous pour convaincre d'acheter une Audi 100 SE?

Piëch: je dirais que nous avons essayé de construire la voiture qui soit la meilleure possible.

Un moteur unique au monde : le 5 cylindres à essence.

L'évolution de la technique automobile pouvait laisser croire que la conception de base des moteurs ne progresserait plus. Pour des raisons évidentes d'économie, le choix des constructeurs oscillait entre les classiques 4 ou 6 cylindres selon la définition du véhicule.

Là encore, Audi démontre son avance technologique en mettant au point le premier moteur 5 cylindres essence.



Un rapport poids/puissance favorable.

Les ingénieurs de chez Audi ont calculé qu'un 5 cylindres fournirait beaucoup plus de puissance avec toutefois moins de vibrations qu'un 4 cylindres. De plus, un 5 cylindres nécessite moins de pièces mobiles qu'un 6 cylindres en présentant un gain de poids appréciable pour la puissance obtenue. Solution rationnelle, le nouveau 5 cylindres Audi allie l'économie d'un moteur 4 cylindres à la souplesse et à la puissance d'un moteur 6 cylindres.

Un moteur fiable

Le moindre détail de ce moteur 5 cylindres traduit une conception de pointe efficace. Toutes les nouveautés importantes de la plus récente technologie ont été introduites dans ce moteur. La forme de la chambre de combustion, les ori-



fices d'admission hélicoïdaux et le système de préchauffage. Mais, par rapport aux moteurs classiques, certaines simplifications utiles ont été apportées. La pompe à eau par exemple est intégrée au bloc de cylindres. La pompe à huile et le distributeur sont actionnés directement par le vilebrequin ou l'arbre à cames. La courroie crantée qui entraîne l'arbre à cames actionne également la pompe à eau.

Cette conception originale permet d'éliminer un grand nombre d'inconvénients propres aux moteurs traditionnels. Elle supprime certains risques de pannes tout en augmentant la fiabilité de ce moteur 5 cylindres.

Injection : souplesse accrue, démarrages rapides, économie appréciable.

Le moteur Audi 100 5E est doté de l'injection Bosch K-Jetronik. Nécessitant moins de pièces et par conséquent moins de réglages que les systèmes anciens, l'injection Bosch K-Jetronik est extrêmement fiable. En cours de fonctionnement, un palpeur à flux d'air relié à une soupape hydraulique commande mécaniquement les volumes injectés. Ce système est absolument idéal pour démarrer facilement en hiver.

Une voiture de prestige peut être sobre et performante.

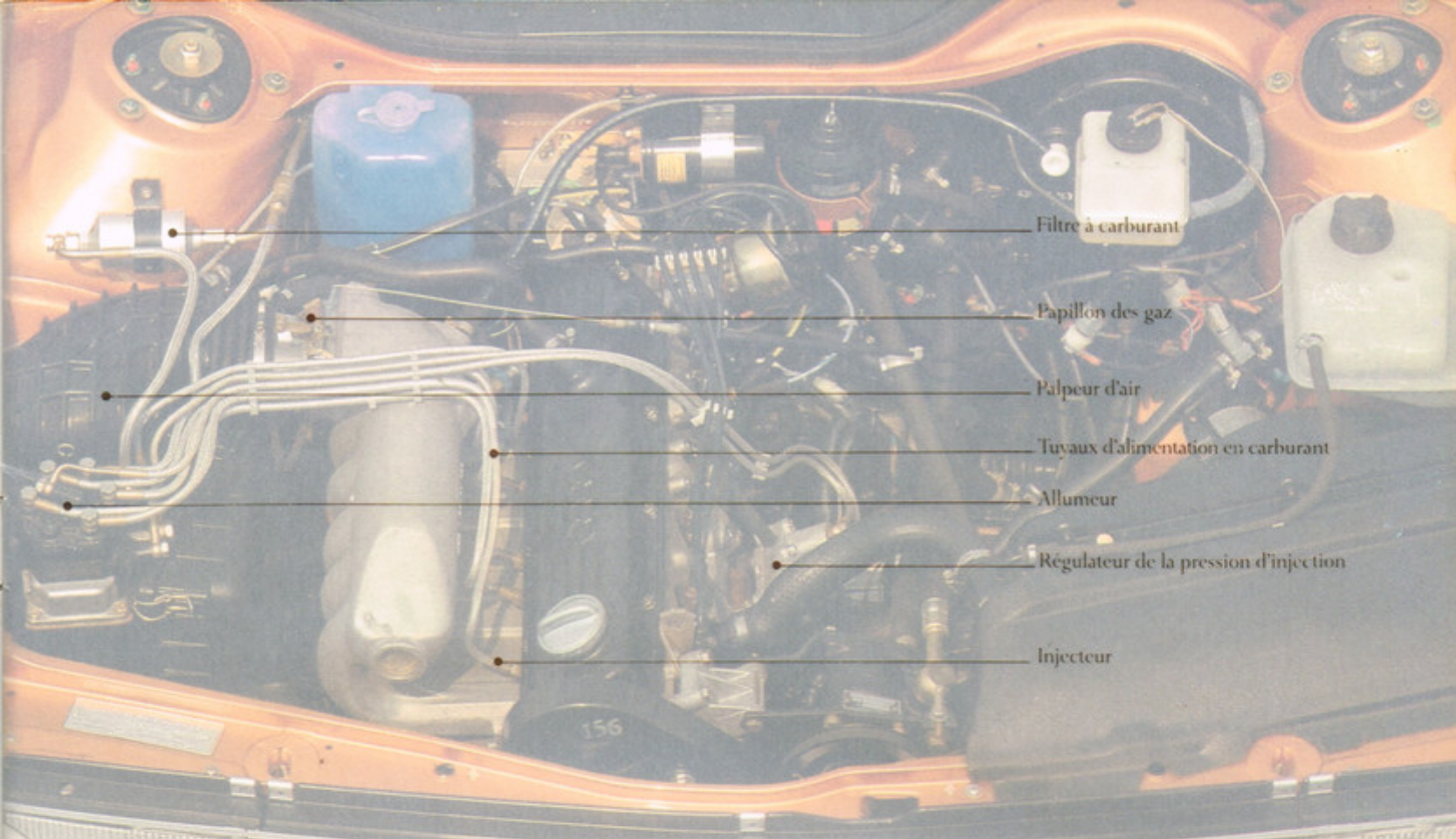
La haute précision de fonctionnement de l'injection Bosch K-Jetronik assure une utilisation optimale du carburant.

Grâce à ce système, à ses qualités aérodynamiques et à son poids relativement faible, l'Audi 100 5E reste une berline économique : 8,6 l/100 km à 90 km/h, 11,1 l/100 km à 120 km/h et 13,7 l/100 km en ville (normes UTAC).

Toutefois, cette recherche d'économie ne nuit en rien à ses performances* :

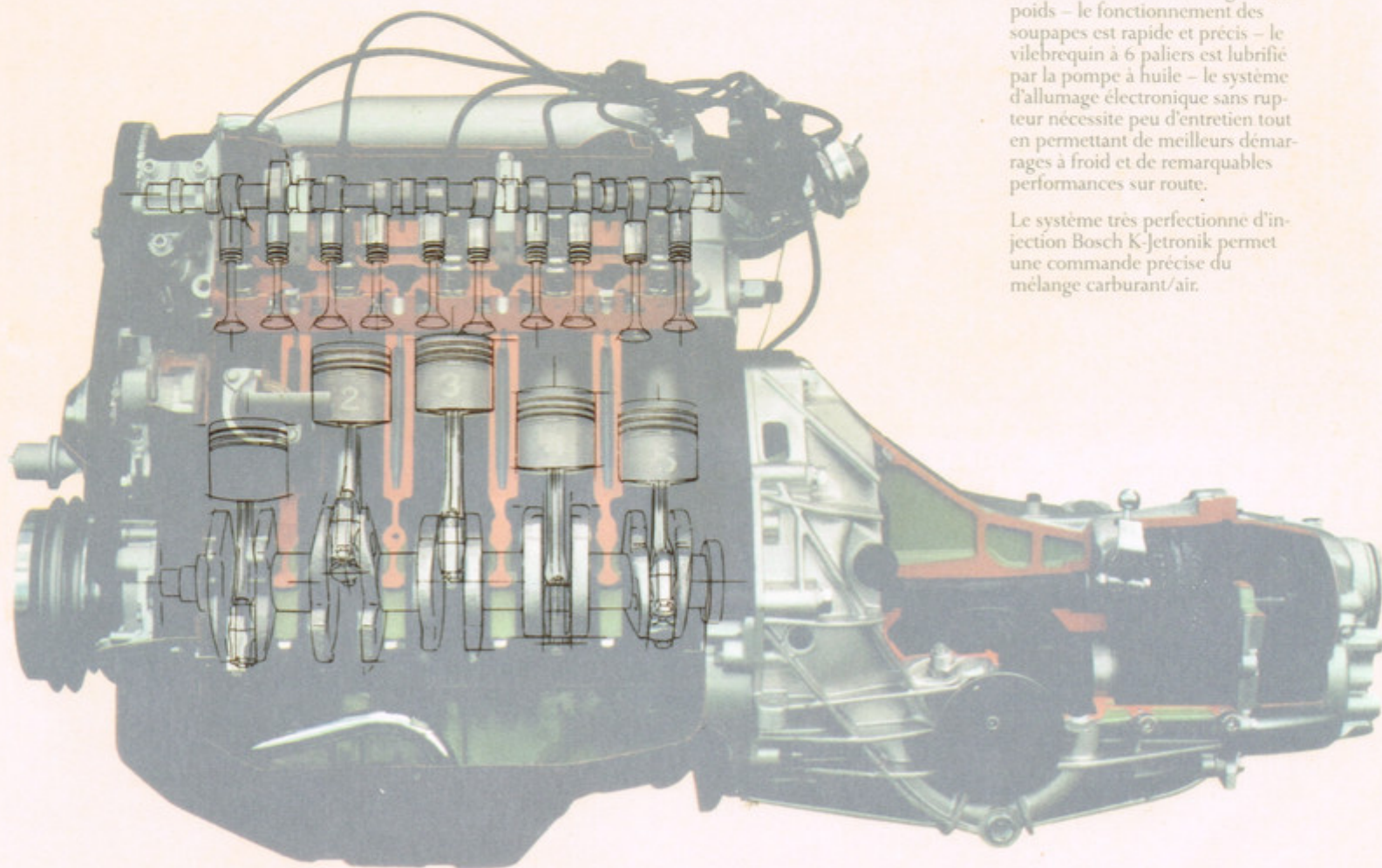
- le km départ arrêté en 31,9" (33" en boîte automatique),
- vitesse de pointe 190 km/h (185 km/h en boîte automatique),
- 0 à 100 km/h en 9,5 secondes (en 11,4 sec. en boîte automatique).

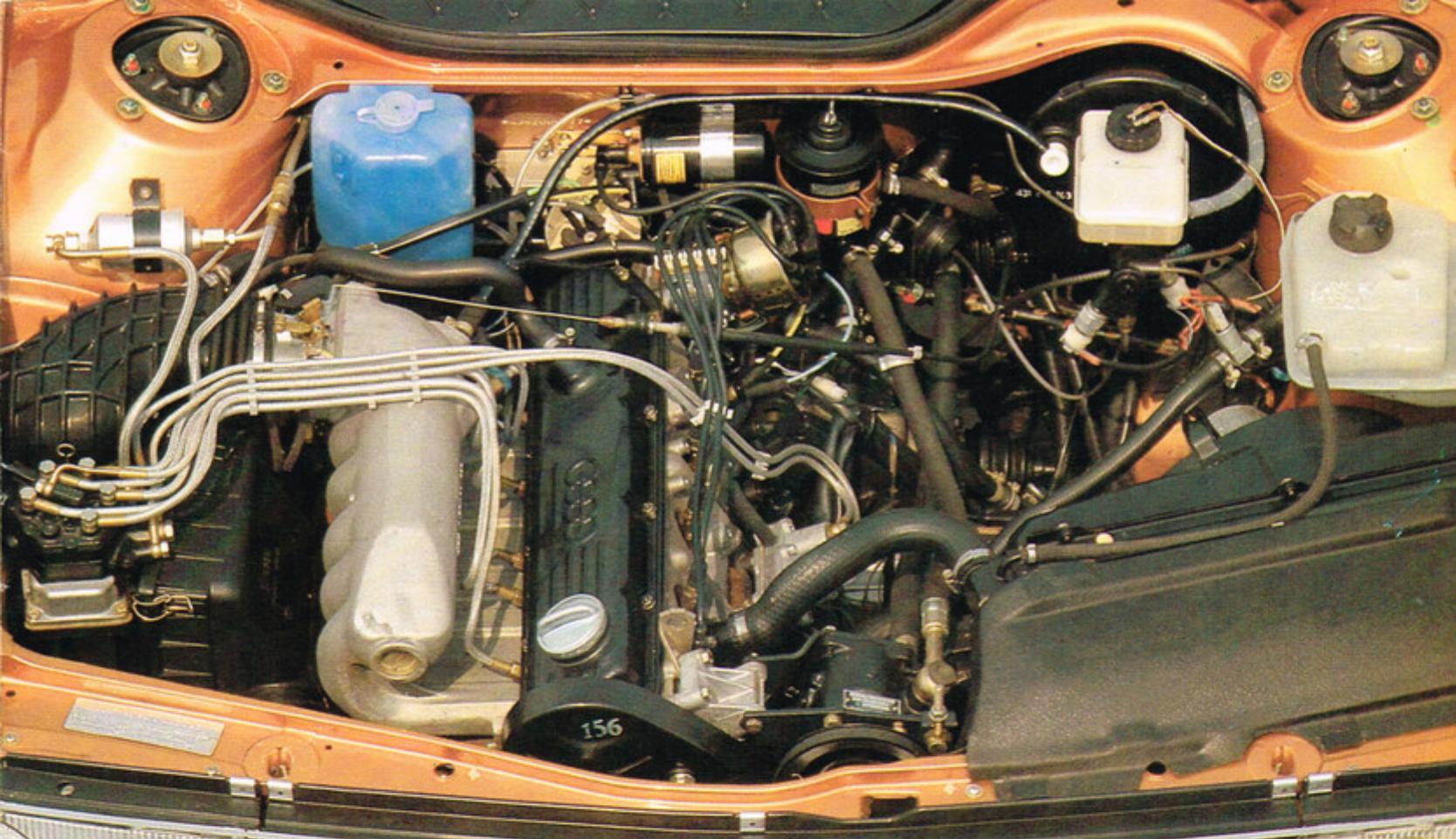
* Consommations et performances de l'Audi 100 5E boîte mécanique.



Tout a été prévu pour assurer une longévité maximum à ce moteur 5 cylindres de conception nouvelle: l'arbre à cames en tête et une culasse en aluminium allègent son poids – le fonctionnement des soupapes est rapide et précis – le vilebrequin à 6 paliers est lubrifié par la pompe à huile – le système d'allumage électronique sans rupteur nécessite peu d'entretien tout en permettant de meilleurs démarrages à froid et de remarquables performances sur route.

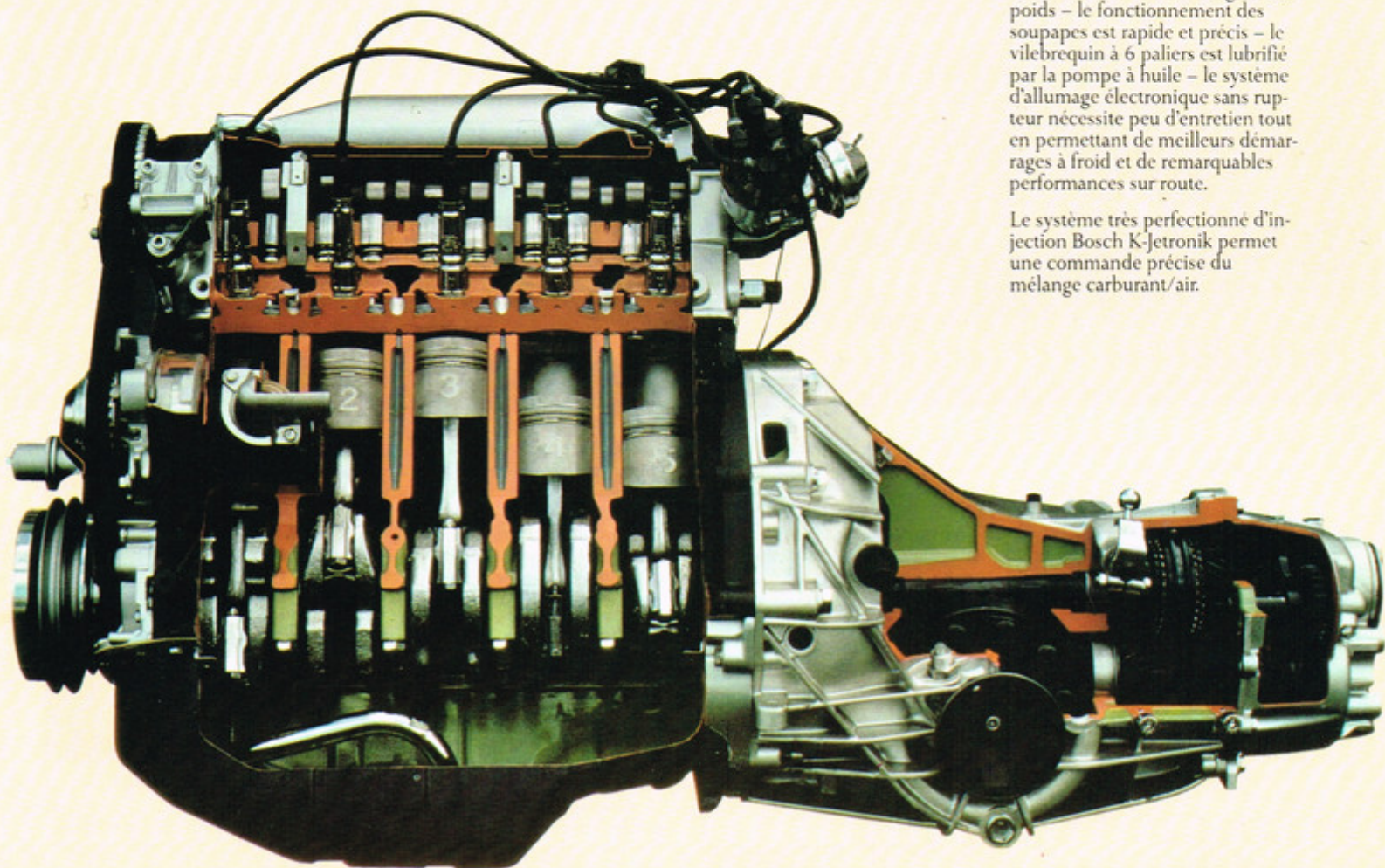
Le système très perfectionné d'injection Bosch K-Jetronik permet une commande précise du mélange carburant/air.





Tout a été prévu pour assurer une longévité maximum à ce moteur 5 cylindres de conception nouvelle: l'arbre à cames en tête et une culasse en aluminium allègent son poids – le fonctionnement des soupapes est rapide et précis – le vilebrequin à 6 paliers est lubrifié par la pompe à huile – le système d'allumage électronique sans rupteur nécessite peu d'entretien tout en permettant de meilleurs démarrages à froid et de remarquables performances sur route.

Le système très perfectionné d'injection Bosch K-Jetronik permet une commande précise du mélange carburant/air.



Audi 100 nouvelle génération : de nombreuses innovations

La conception d'une nouvelle voiture est l'œuvre d'une équipe cohérente. Elle est réussie lorsque le caractère de son style reflète l'ingéniosité de sa technique. Tout, dans cette nouvelle et spacieuse conduite intérieure donne une impression de robustesse, de bon goût et d'élégance raffinée.



Une traction avant sûre et maniable.

Priorité à la sécurité. Naturellement ce nouveau modèle est une traction avant et bénéficie de la longue expérience d'Audi dans ce domaine.

Selon la "technique du porte-à-faux", l'ensemble décentralisé - bloc moteur, boîte de vitesses et différentiel - repose de tout son poids en avant des roues motrices. Ce principe assure au véhicule une remarquable adhérence et lui garantit une faible sensibilité au vent latéral, ce qui permet d'aborder à bonne vitesse toutes les routes, par n'importe quel temps, en toute quiétude.

Une direction à assistance progressive.

La direction assistée classique donne souvent une impression de mollesse, parfois désagréable, à laquelle il est nécessaire de s'habituer.

Sur l'Audi 100, la direction à crémaillère est conçue pour répondre instantanément aux moindres sollicitations, tout en restant suffisamment indirecte de façon à éliminer les conséquences des mouvements brusques ou involontaires.

Son assistance proportionnelle à la vitesse permet de "coller" plus directement et plus précisément à la route. Inversement, elle facilite les manœuvres de parking. Les pièces les plus sollicitées de la direction sont recouvertes de Téflon, ce qui les rend plus efficaces pour un entretien minime.

Une suspension grand tourisme.

Une suspension très élaborée renforce sa remarquable tenue de route et accroît le confort offert aux passagers. A l'avant, elle se compose d'une barre stabilisatrice transversale et de ressorts hélicoïdaux à long débattement, combinés à des amortisseurs télescopiques. A l'arrière, ressorts héli-

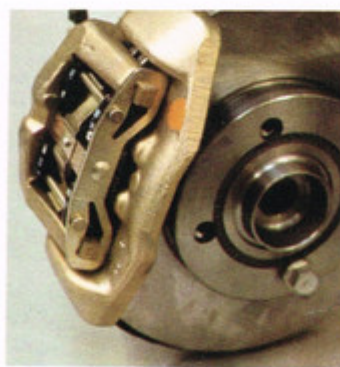
coïdaux, amortisseurs télescopiques, essieu stabilisateur à barre de torsion et barre "Panhard" anti-roulis.

Cet ensemble confère à l'Audi 100 une suspension à la fois souple et rigide. Pour un plus grand confort et un excellent comportement routier.

Une géométrie du train avant originale et exclusive.

La direction autostabilisante, principe technique de la traction avant Audi, joue un rôle essentiel pour la sécurité.

Elle permet de limiter les risques de dérapage ou de tête-à-queue en cas de freinage brusque dans de très mauvaises conditions. Supposez que vous soyez amené à rouler sur un accotement non stabilisé, ou à freiner sur une route verglacée d'un seul côté, la direction autostabilisante de l'Audi 100 maintiendra les roues avant dans le sens de marche, vous laissant ainsi le contrôle de sa trajectoire.



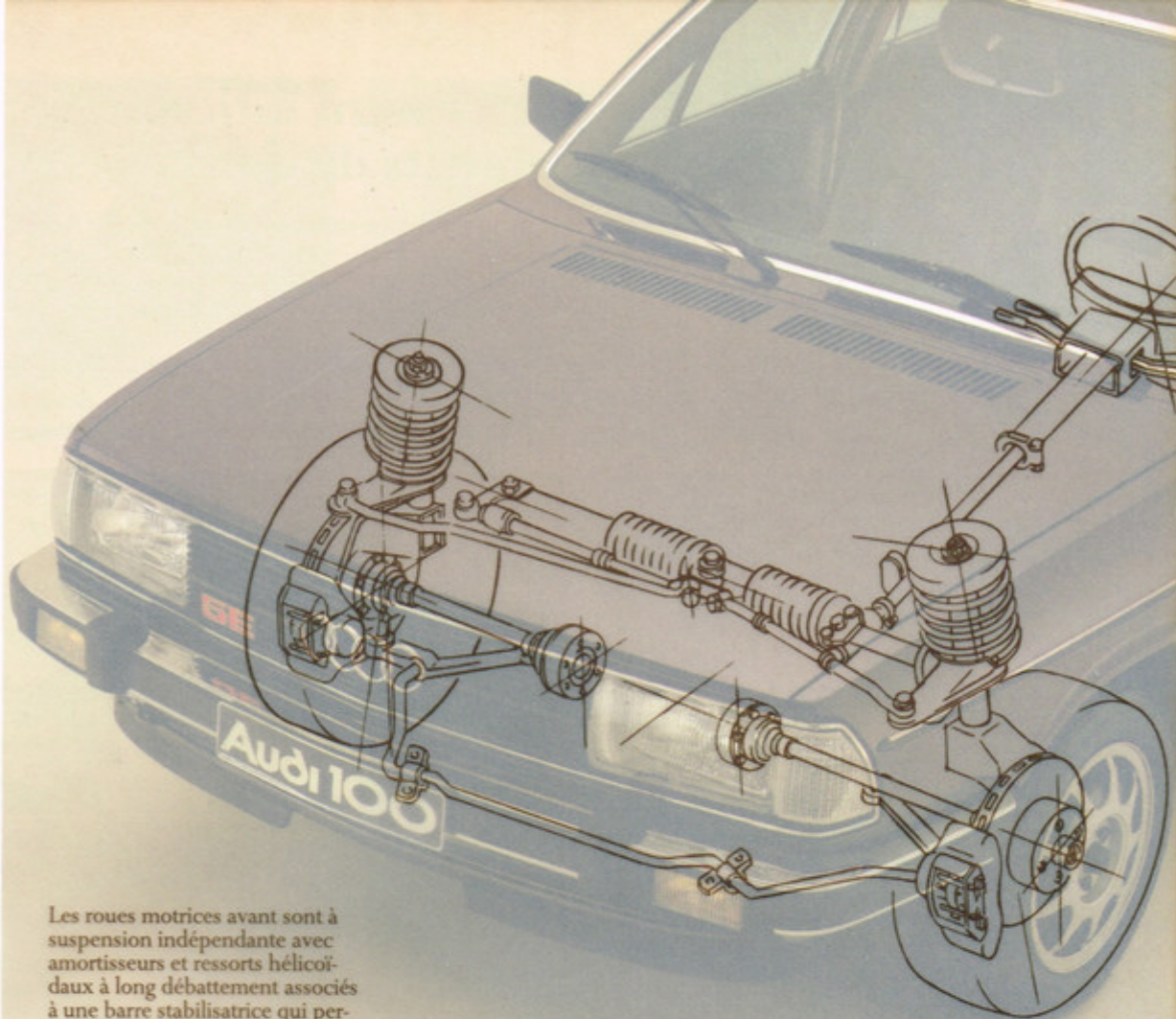
Un système de freinage renforcé.

Autre équipement qui caractérise la sécurité de cette grande routière, son système de freinage: servo-frein à dépression et double circuit en diagonale; disques surdimensionnés à l'avant, tambours autorégulants à l'arrière; équilibreur de freinage qui répartit l'effort demandé aux freins, suivant la charge du véhicule.

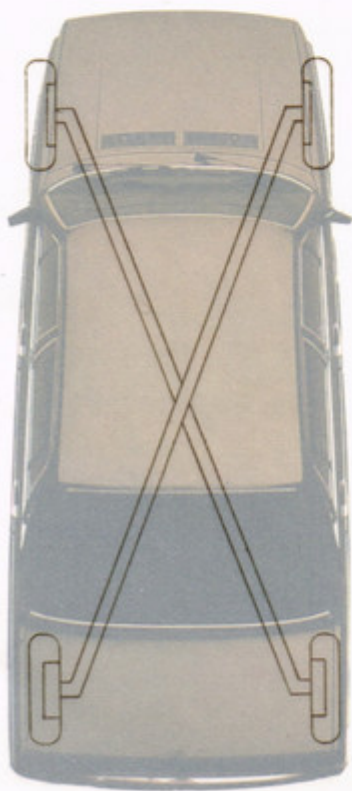
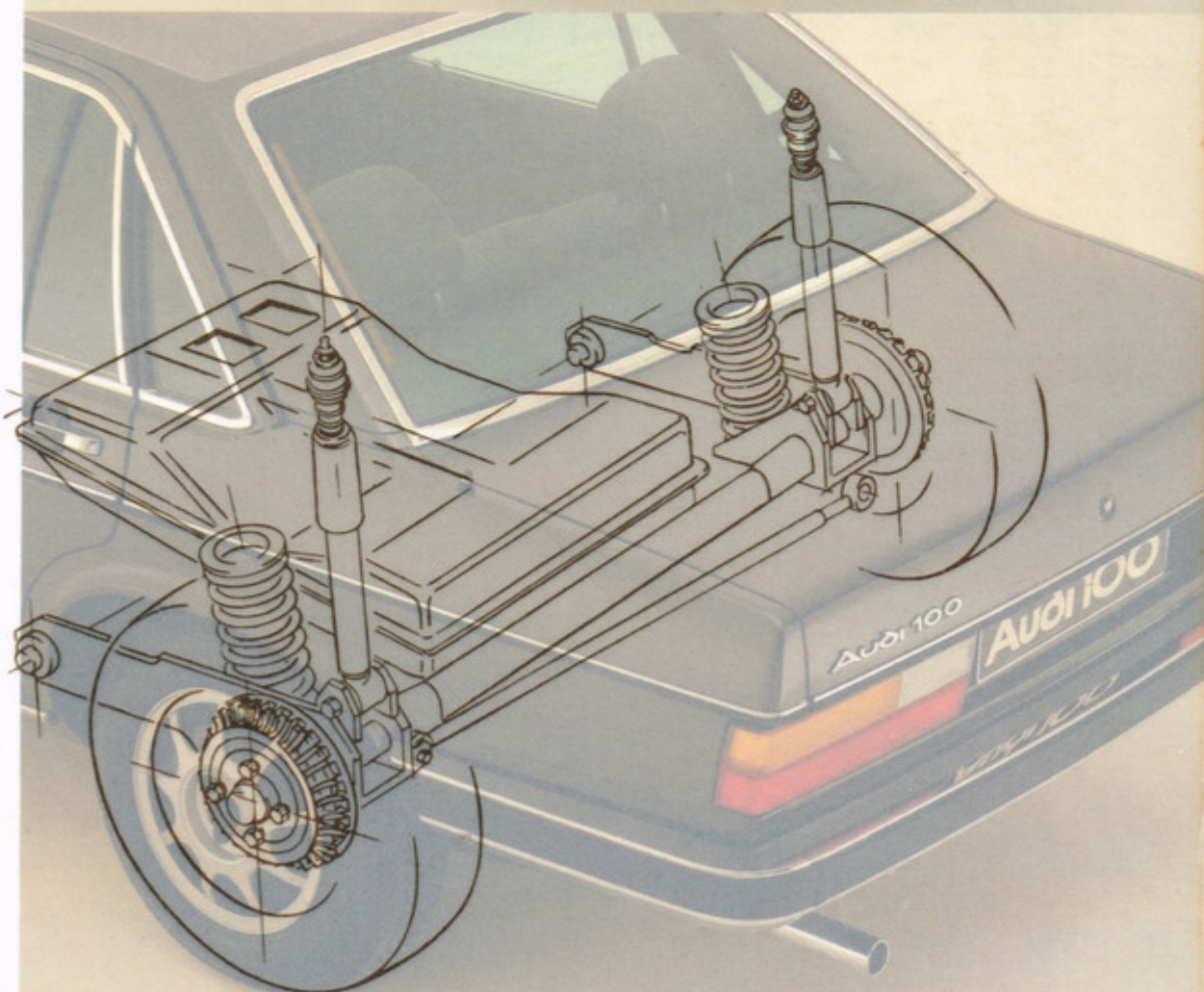
La direction autostabilisante aide à garder le contrôle de la voiture en cas de freinage sur sol inégalement adhérent. Il s'agit du déport négatif du train avant. Ce principe permet à la roue de conserver correctement sa position, bien en axe en cas de freinage, évitant tout risque d'erreur de trajectoire.

Le double circuit de freinage en diagonale: en cas de défaillance de l'un des circuits, la répartition des forces de freinage entre l'avant et l'arrière ne se trouve pas modifiée. Chaque essieu garde 50% des capacités de freinage.

L'Audi 100 est conçue pour 5 personnes et leurs bagages. Sa charge varie donc suivant son utilisation et, pour cette raison, un répartiteur de charge a été incorporé au système de freinage. Il modifie automatiquement la pression entre le freinage des roues avant et arrière.



Les roues motrices avant sont à suspension indépendante avec amortisseurs et ressorts hélicoïdaux à long débattement associés à une barre stabilisatrice qui permet de virer à plat.



La direction autostabilisante aide à garder le contrôle de la voiture en cas de freinage sur sol inégalement adhérent. Il s'agit du déport négatif du train avant. Ce principe permet à la roue de conserver correctement sa position, bien en axe en cas de freinage, évitant tout risque d'erreur de trajectoire.

Le double circuit de freinage en diagonale : en cas de défaillance de l'un des circuits, la répartition des forces de freinage entre l'avant et l'arrière ne se trouve pas modifiée. Chaque essieu garde 50 % des capacités de freinage.

L'Audi 100 est conçue pour 5 personnes et leurs bagages. Sa charge varie donc suivant son utilisation et, pour cette raison, un répartiteur de charge a été incorporé au système de freinage. Il modifie automatiquement la pression entre le freinage des roues avant et arrière.



Un agencement rationnel des éléments de bord.

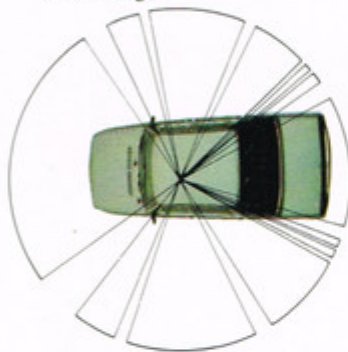
Dès que l'on prend place au volant de la nouvelle Audi 100, on est impressionné par la simplicité et la commodité du tableau de bord.

La place de chaque instrument de commande a été déterminée scientifiquement pour offrir un maximum d'aisance. Les larges cadrans demeurent très lisibles quelle que soit la position du volant.

Les manettes de fonctionnement épousent l'anatomie de la main et restent accessibles sans lâcher le volant. Lumières, clignotants, feux de détresse, essuie-glace, s'actionnent du bout des doigts et il est inutile de déranger son voisin pour allumer une cigarette.

Un champ de vision de 330°

La visibilité est un des facteurs essentiel de sécurité. Sur l'Audi 100, les lignes aérodynamiques de la carrosserie et le dessin des montants de portes favorisent la visibilité avant, arrière et latérale (vitres isolantes athermiques teintées, lunette arrière chauffante). La conception du rétroviseur extérieur permet de dévier les courants d'air de la vitre latérale en évitant le maculage.

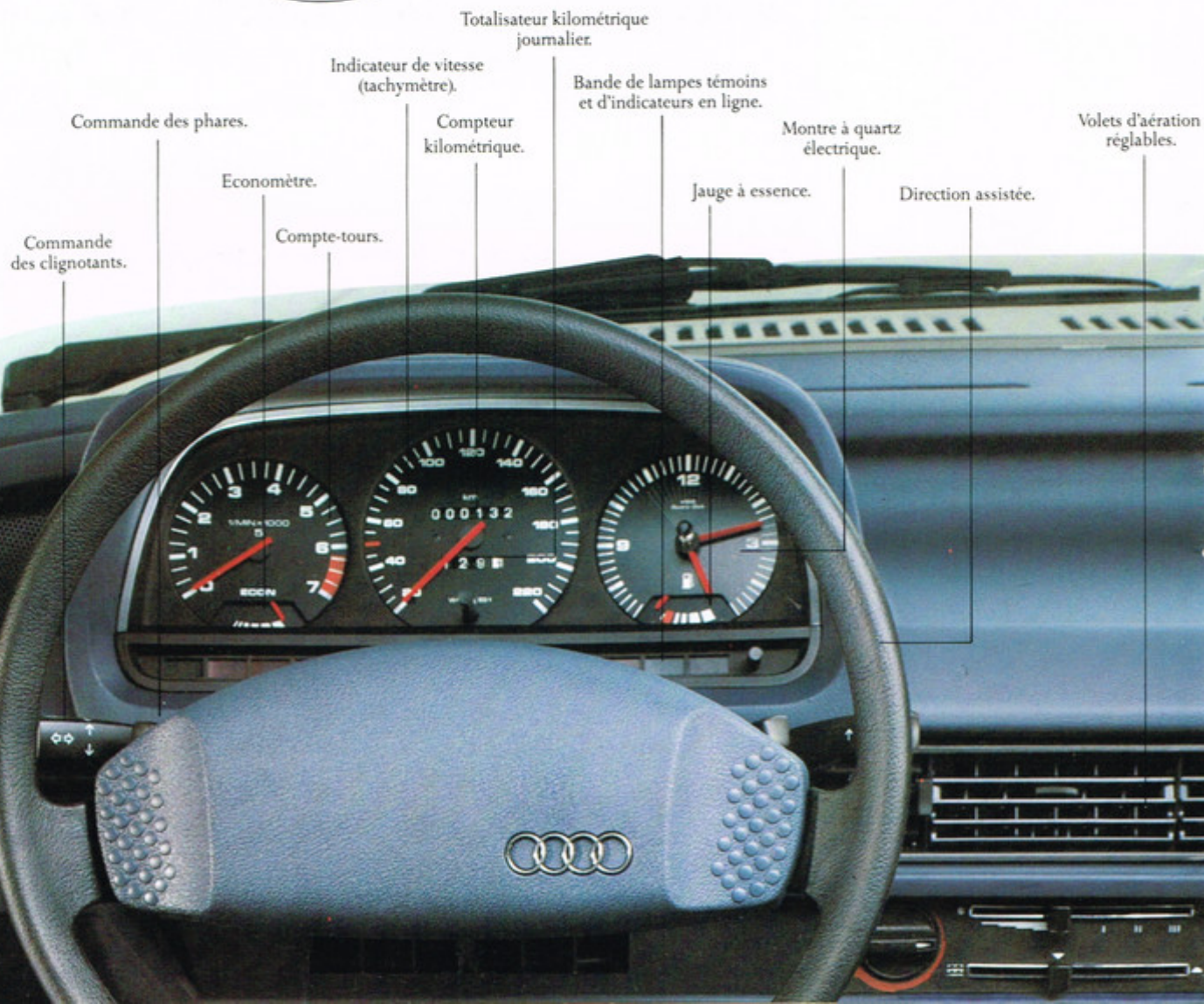
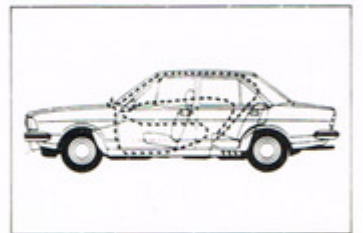
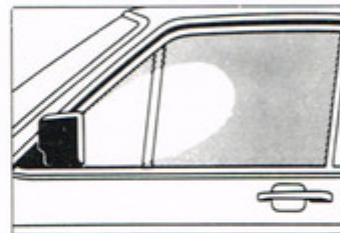


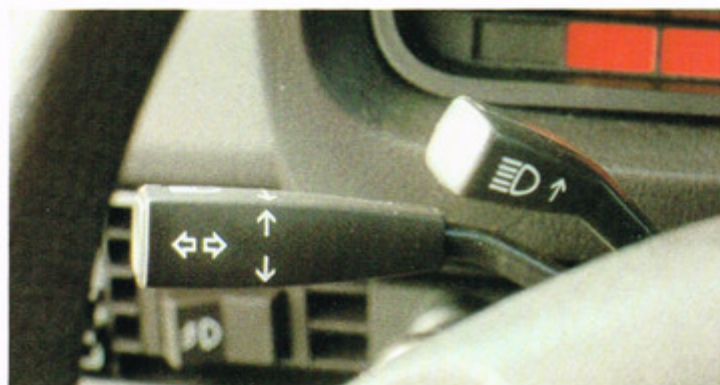
Un système d'aération chauffage précis et modulable.

Contrairement au classique système d'aération-chauffage, celui de l'Audi 100 fonctionne indépendamment du nombre de tours/minute et n'exige plus de fréquents réglages. L'eau réchauffée circule à plein temps dans un mélangeur de chaleur et fournit

une température constante à l'intérieur de la voiture. Elle peut ainsi atteindre + 21° par - 20° à l'extérieur.

De nombreux orifices au niveau du tableau de bord distribuent l'air par couches (fraîches au niveau supérieur), ce qui permet de rouler confortablement les pieds au chaud tout en "gardant la tête froide".





Commande des clignotants.



Réglage du rétroviseur de l'intérieur.



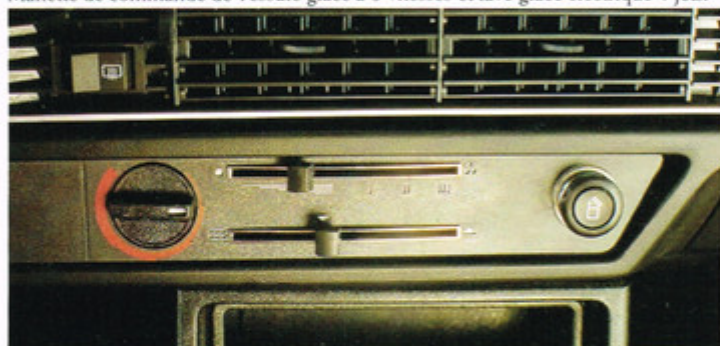
Chiffres blancs sur fond noir.



Manette de commande de l'essuie-glace à 3 vitesses et lave-glace électrique 4 jets.



Commandes des lève-vitres électriques avec condamnation des vitres arrière.



Commandes du chauffage, du dégivrage et de l'aération.



Lever de vitesses

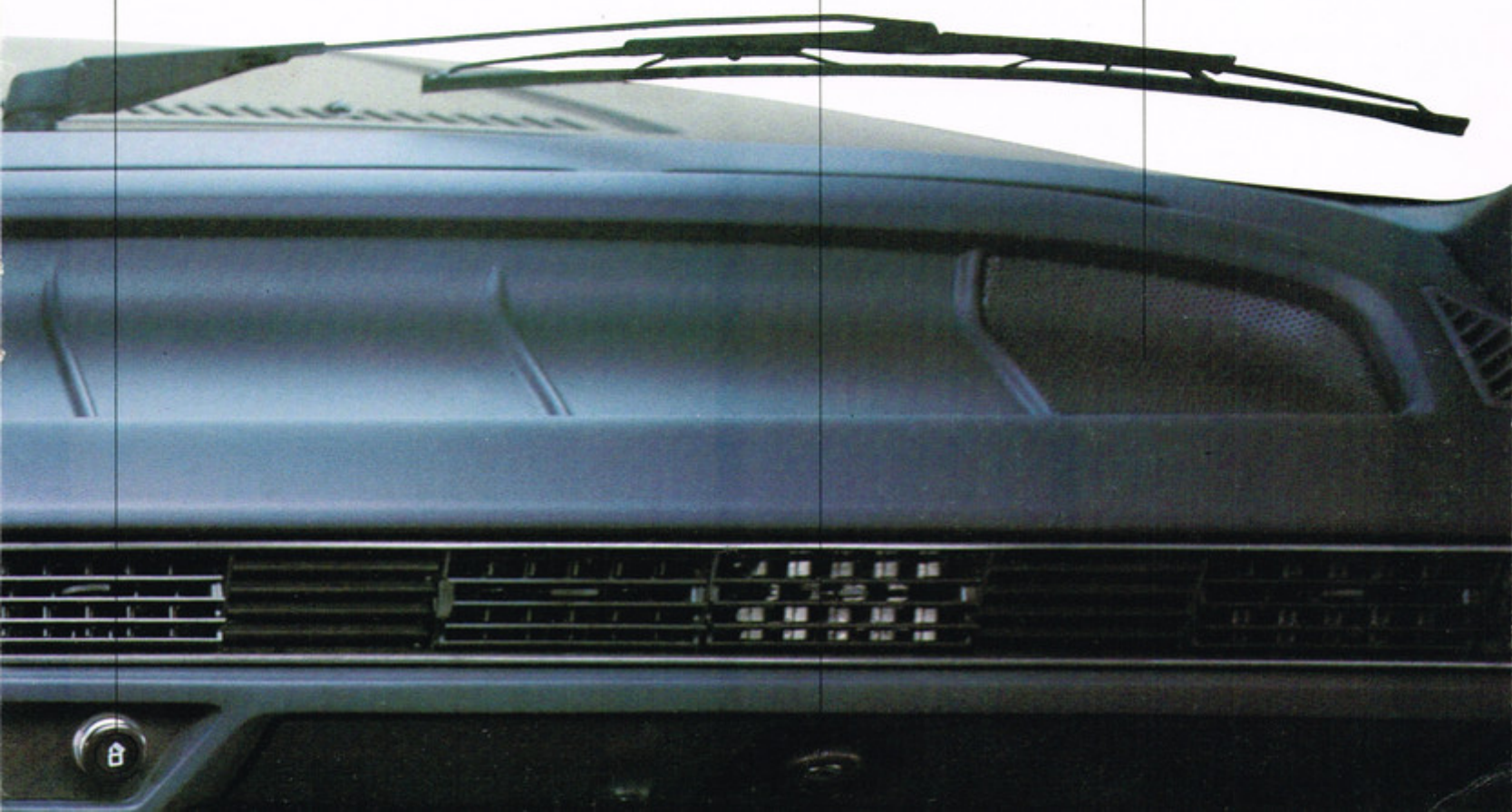


Buse de dégivrage latérale.

Allume-cigares éclairé.

Boîte à gants éclairée et verrouillable.

Haut-parleur intégré (Audi 100 CD).



Aucun détail n'a été négligé dans les accessoires de série.

- Lunette arrière chauffante. (1)
- Grille de calandre redessinée. (2)
- Lave-phare électrique. (3)
- Jantes alliage léger. (4)*
- A l'arrière, bloc allume-cigares, cendrier, spot de lecture dans chaque portière. (5)*
- Coffre volumineux. (6)
- Antibrouillards intégrés dans le

- pare-chocs avant et projecteurs à iode rectangulaires à large retour clignotant blanc. (7)
- Antenne radio. (8)
- Bouchon verrouillable du réservoir essence. (9)
- Roue de secours logée sous le plancher du coffre. (10)
- Nouveaux pare-chocs à large

- bande de protection avec retour jusqu'aux découpes des roues et blocs optiques arrière avec retour latéral permettant d'être mieux perçus. (11)
- Parement de portières au revêtement luxueux avec accoudoir et vide-poches profond.
- Vaste boîte à gants éclairée.

- Siège du conducteur réglable en hauteur.
- 2 coussins de repos aux places arrière.*
- Glaces teintées athermiques.*

*(Audi 100 CD)









SE



Audi 100

Une atmosphère propice à la détente.

La vie moderne impose un rythme endiablé. Audi l'a compris, et si vous vous servez quotidiennement de votre voiture, ce sera toujours pour vous un moment de détente, confortablement installé dans un véritable "salon roulant".



Confort et sérénité.

Un sens de l'innovation poussé a présidé à la conception de l'habitacle de l'Audi 100. Psychologues et ingénieurs ont défini ensemble son aménagement qui met bien en valeur un espace particulièrement vaste (largeur aux coudes : 1,48 m). Tous les contrastes violents ont été supprimés; l'harmonie des couleurs, les tissus de qualité et une épaisse moquette de velours contribuent à créer une ambiance calme et feutrée, indispensable au confort et à la sérénité à bord.

Conduite sans fatigue.

Vous apprécierez d'emblée la perfection des sièges de l'Audi 100. Dessinés selon des principes anatomiques, ils sont faits de mousse injectée "longue durée" particulièrement confortable. Leur forme enveloppante soutient bien le dos et assure au corps un parfait maintien latéral même dans les virages.

Pour se relaxer, leur dossier s'abaisse progressivement jusqu'à la position repos.

Quelle que soit votre taille, il vous sera aisé de trouver la bonne position de conduite: des réglages, même en hauteur, le permettent.

Protection raffinée de l'habitacle.

De nombreux dispositifs de sécurité complètent l'ambiance rassurante de l'Audi 100. Le verrouillage des ceintures à enrouleur automatique est pratique et rapide, leurs points d'ancrage sont solidaires des sièges et leur boucle très accessible.

Les dossiers des sièges avant sont munis d'une bande de protection spécialement prévue pour les genoux des passagers arrière. Le tableau de bord est entièrement réalisé à partir d'un matériau souple et déformable. Le garnissage des portes et des montants a

été encore renforcé. Toutes les arêtes présentant le moindre danger ont été soigneusement éliminées à l'intérieur de l'habitacle.

Insonorisation poussée.

Pouvoir parler sans élever le ton ou écouter la radio paisiblement sont des aspects appréciables du confort automobile.

Avec l'Audi 100, vous bénéficierez de tous les progrès de la technique d'insonorisation.

Les points de suspension du moteur, de la transmission et des essieux sont recouverts d'une double isolation phonique.

A l'intérieur, pour éviter les sons parasites, la coque est revêtue d'une épaisse enveloppe composée de 4 couches de revêtements différents superposés: bitume, feutre, natte spéciale compacte et moquette, procurent une isolation phonique efficace comparable à celle d'un mur de briques de 15 cm.

L'aérodynamique réduit le bruit du vent, et la conception même du moteur 5 cylindres contribue largement au fonctionnement silencieux de cette Audi.

Acoustique pour mélomane.

Le système de reproduction sonore de l'Audi 100 est inspiré directement des chaînes haute fidélité d'intérieur.

En créant des chambres acoustiques autour des haut-parleurs stéréo, les ingénieurs de chez Audi ont réussi à donner au son une qualité bien supérieure à celle obtenue jusque-là dans le domaine de l'automobile.



Une tradition Audi: la parfaite maîtrise de la sécurité.

Là encore, notre expérience est un point fort. Mais nous considérons que rien n'est définitif, et en créant l'Audi 100, nous avons exploré à fond les deux aspects de ce problème:

la sécurité active, la sécurité passive.



Sur le plan de la sécurité active, cela s'est traduit par la conception de sa traction avant, la direction assistée à crémaillère et autostabilisante, le double circuit de freinage en diagonale. Cet ensemble technique assure une excellente tenue de route, encore améliorée par des pneus à carcasse radiale, et un contrôle rigoureux et aisé de la direction dans les conditions les plus difficiles.

Bien voir pour mieux évaluer les obstacles.

Une grande visibilité est indispensable pour une bonne conduite. Sur la nouvelle Audi, elle est favorisée par de larges surfaces vitrées, avant et arrière, et une conception originale des montants de portes qui élargit latéralement le champ visuel.

Sur le plan de la sécurité passive, un principe de construction a été défini à partir de matériaux et de composants légers, robustes, et d'une grande longévité. Les ingénieurs de l'Audi 100 ont démontré qu'une voiture de luxe n'a nul besoin d'être lourde pour atteindre son but sur le plan de la sécurité passive.

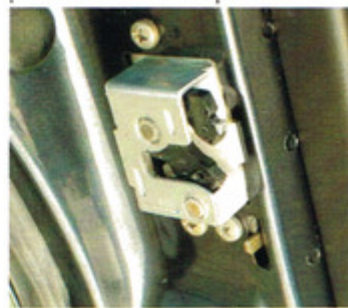
Pour parvenir à la meilleure sécurité possible, les principaux éléments de carrosserie ont été calculés par ordinateur. C'est le cas des longerons d'une conception nouvelle. En cas de choc, ils se plient en accordéon de l'avant vers l'arrière pour préserver l'intégrité de l'habitacle.

De même, en cas de choc latéral, l'épaisseur des portes et des éléments latéraux a été définie pour absorber une partie importante de l'énergie cinétique. Toutes ces améliorations, expérimentées en labo-

ratoire et reconstruites au cours de nombreux essais sur piste, font de l'Audi 100 l'une des berlines modernes les plus sûres de sa catégorie.

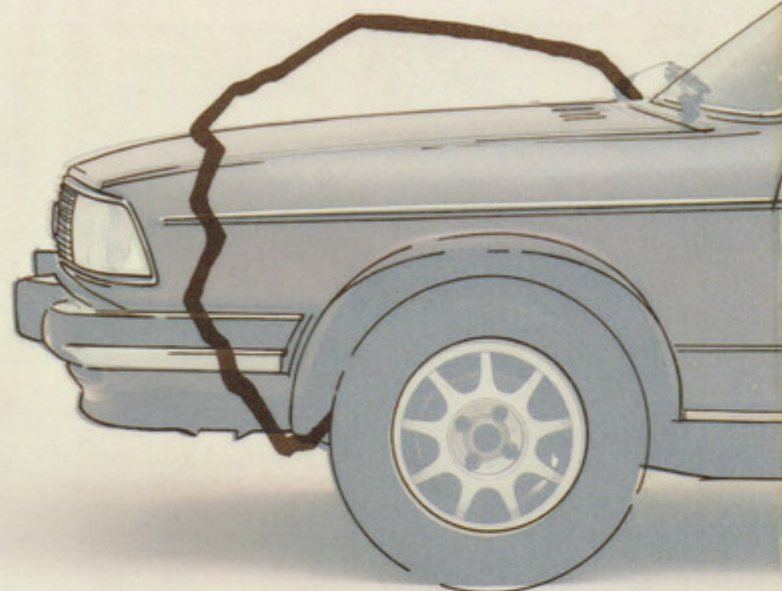
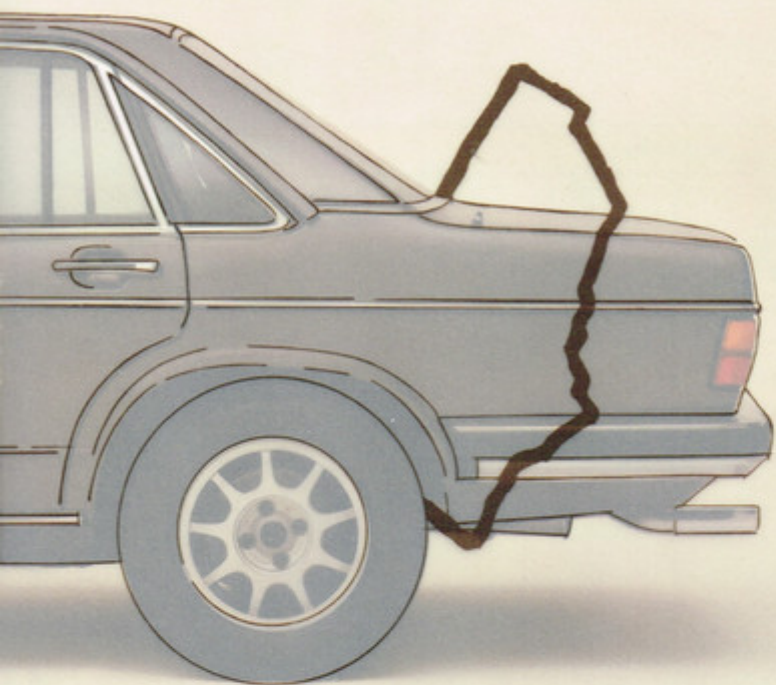
Un habitacle efficacement protégé.

Les points critiques de l'habitacle ont fait l'objet d'une attention tout aussi soutenue. La colonne de direction présente l'avantage d'une double sécurité: son boîtier est bien protégé par le train avant. De plus, fixée au châssis par une

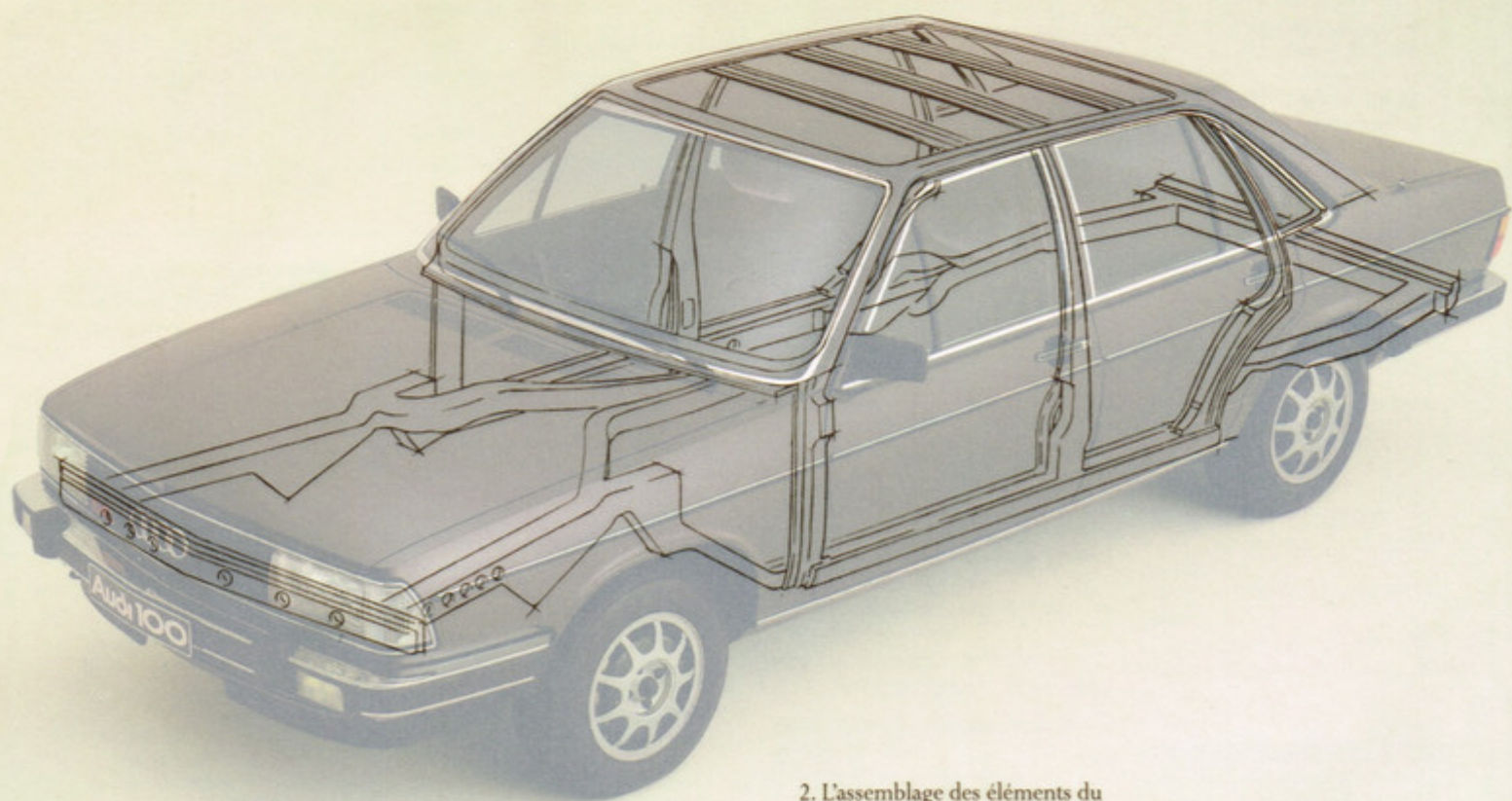


console déformable qui se rétracte automatiquement en cas de choc frontal, elle cède sans pénétrer dans l'habitacle.

D'autre part, un système de sécurité évite tout risque d'ouverture intempestive des portes en cas de collision, avec une "sécurité enfant" supplémentaire à l'arrière. A tous les stades de la conception, la sécurité est une préoccupation constante chez Audi.



1. Pour protéger l'intégrité de l'habitacle, ses extrémités avant et arrière cèdent à un niveau donné.



2. L'assemblage des éléments du châssis constitue autour des passagers une véritable "cellule de protection" quasiment indéformable.



La nouvelle génération Audi 100.

Entièrement redessinée, l'Audi 100 s'avère encore plus spacieuse, élégante, confortable et rationnelle.

Vous pouvez choisir une Audi 100 en version 4 ou 5 portes, boîte mécanique ou boîte automatique, 1,6 l ou 2,2 l, 4 ou 5 cylindres, carburateur, injection ou Diesel...

	AUDI 100				
VERSION	L GL	L 5S GL 5S	GL 5E CD 5E	L 5D/GL 5D CD 5D	L
Cylindrée	1600	2200	2200	2000	1600
Carburant	Ordi.	Ordi.	Super	Gazole	Ordi.
Alimentation	Carbu.	Carbu.	Injection K-Jetronik	Injecteur	Carbu.
Alésage x course	79,5 x 80	79,5 x 86,4		76,5 x 86,4	79,5 x 80
N. cylindres	4	5		5	4
Taux compression	8,2	8,2	9,3	23,0	8,2
Couple maxi	12,4 mkg 3200/min..	16,6 mkg 4000/min.	18,5 mkg 4200/min.	12,3 mkg 3000 /min.	12,4 mkg 3200/min.
Puissance fiscale/DIN	9/85	12/115	12/136	7/70	9/85
Performance 0 à 100 km/h	13,4 s	11,2 s	9,5 s	17,5 s	13,4 s
Vitesse maxi.(boîte4 vit.)	160 km/h	179 km/h	190 km/h	150 km/h	160 km/h
Consommation / 100 km à : (normes UTAC boîte 4 vitesses)					
90 km/h	7,4	7,7	8,6	6,5	7,3
120 km/h	9,6	10,3	11,1	9,1	10,1
en ville	12,6	15,1	13,7	7,5	12,6
Poids à vide total (kg)	1110	1170	1210		1110
Dimensions	2676				
Empattement (mm)					
Longueur / largeur / hauteur (mm)	4683 / 1768 / 1390				
Volume du Coffre à bagages (selon méthode de mesure à billes 50 mmØ)	642 litres				
Pneumatiques	165 SR 14	165 SR 14	185/70 HR 14	185/70 SR 14	165 SR 14

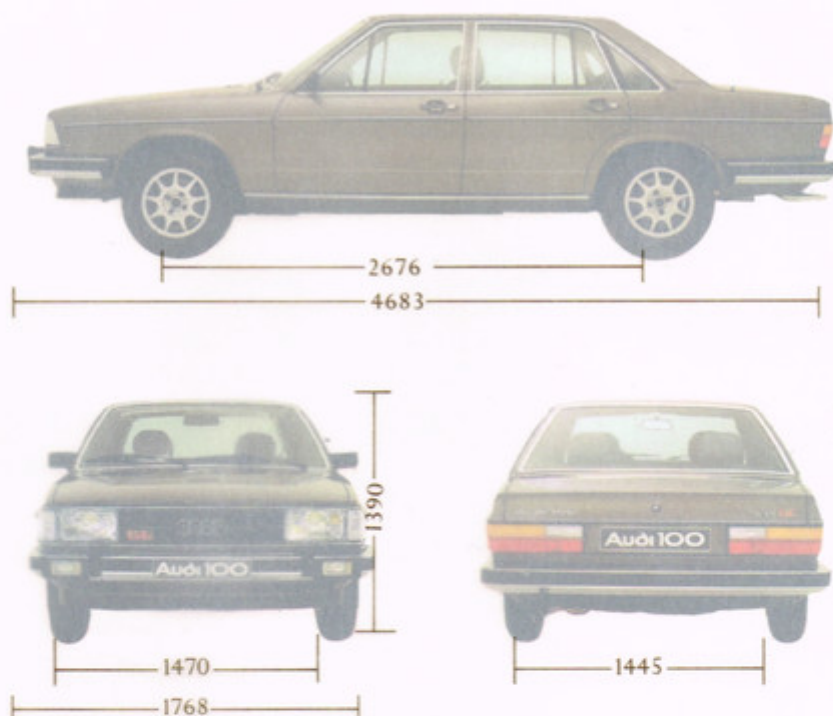
Châssis

Suspension à l'avant et à l'arrière par ressorts hélicoïdaux combinés à l'avant à des amortisseurs télescopiques dans des éléments de suspension. Stabilisateur transversal à l'avant. Guidage des roues à l'avant par jambes de force, doubles bras de suspension triangulés inférieurs, avec déport négatif du plan des roues, à l'arrière par essieu à barre de torsion et barre Panhard. Direction à crémaillère du type auto-régulant avec amortisseur de direction ne nécessitant pas d'entretien. Colonne de direction de sécurité. Système de freinage à double circuit en diagonale, freins à disques à l'avant, freins à tambours à l'arrière, servo-frein. Pneus : à carcasse radiale acier. Sur tous les modèles 5 cylindres : ventilation inférieure des freins à disques. Répartiteur de freinage en fonction de la charge.

Moteur

Moteur en ligne, placé à l'avant. Arbre à cames en tête entraîné par une courroie crantée. Refroidissement par eau avec ventilateur électrique à commande par thermostat. Traction avant par embrayage monodisque à sec, boîte de vitesses mécanique à quatre rapports entièrement synchronisés. Groupe propulseur avant (moteur, boîte, pont) formant un bloc auto-propulseur compact. Equipement standard : boîte de vitesses mécanique à quatre rapports et marche arrière. Allumage transistorisé sur 5 cylindres à essence.

AUDI 100 AVANT		
L 5S	GL 5E	L 5D
2200	2200	2200
Ordi.	Super	Gazole
Carbu.	Injection K-Jetronik	Injecteur
79,5 x 86,4		76,5 x 86,4
5		5
8,2	9,3	23,0
16,6 mkg 4000/min.	18,5 mkg 4200/min.	12,3 mkg 3000/min.
12/115	12/136	7/70
11,2 s	9,5 s	17,5 s
179 km/h	190 km/h	150 km/h
8,3 11,6 15,1	8,2 10,7 13,7	6,5 9,1 7,5
1170	1210	
4590/1768/1390		
Dossier AR relevé : 433 litres Dossier AR rabattu : 1113 litres		
165 SR 14	185/70 HR 14	185/70 SR 14



Equipements

1. Audi 100 Berline : L, L 5S, L 5D. - Audi 100 Avant : L, L 5S, L 5D.

- Equipements extérieurs :
- Pare-brise en verre feuilleté.
- Phares à iode.
- Rétroviseur extérieur réglable de l'intérieur.
- Phares de recul.
- Bouchon du réservoir à essence à clé.

Différences pour versions Audi 100 Avant :

- Rétroviseur extérieur côté passager réglable de l'intérieur.
- Hayon à grand angle d'ouverture et à maintien assisté.

- Equipements intérieurs :

- Appuis-tête avant réglables.
- Ceintures de sécurité à l'avant et à l'arrière.
- Console centrale avec cendrier éclairé.

- 2 cendriers arrière.
- Allume-cigare éclairé.
- Boîte à gants à clé et éclairée.
- Eclairage sur montant du toit avec contacteurs sur toutes les portes.
- Montre électrique quartz.
- Lave-glaces à pompe électrique.
- Lunette arrière chauffante.
- Seuils de portières anodisés.

Différence pour Audi 100 Avant :

- Banquette arrière transformable pour extension du coffre à bagages.

Différence pour Audi 100 Diesel :

- Direction assistée

2. Audi 100 Berline : GL, GL 5D, GL 5S, GL 5E - Audi 100 Avant : GL 5E. (En supplément par rapport à la version "L").

- Equipements extérieurs :

- Dispositif de nettoyage des phares.

- Vitres teintées bronze.
- Phares antibrouillard à iode.
- Feux antibrouillard arrière.

- Equipements intérieurs :

- Pommeau bois sur levier de vitesses.
- Accoudoir central à l'arrière.
- Compte-tours (sauf sur version Diesel).

- Lampes témoins pour frein à main et double circuit de freinage.
- Siège du conducteur réglable en hauteur.

- Détails d'équipement divers :

- Avertisseur 2 tons.
- Moteur et coffre éclairés.
- Direction assistée (sauf sur 85 ch).

Différence pour version Audi 100 Berline GL 5E :

- Appuis-tête arrière réglables.

3. Audi 100 Berline : CD 5E et CD 5D.

(En supplément par rapport aux versions "L" et "GL").

- Equipements extérieurs :

- Peinture métallisée vernie.
- Jantes en alliage léger.
- Vitrage athermique teinté (vert).
- Rétroviseur extérieur côté passager avant réglable de l'intérieur.

- Equipements intérieurs :

- Spot pour lecture de cartes côté passager avant.
- Spots lumineux sur portières arrière.
- 2 coussinets à l'emblème CD.
- Allume-cigare dans chaque porte arrière.

- Détails et équipements divers :

- Soufflerie chauffage renforcée.
- Vitres à commande électrique.
- Verrouillage électronique des portières et du coffre.

AUDI 100 AVANT		
L 5S	GL 5E	L 5D
2200	2200	2200
Ordi.	Super	Gazole
Carbu.	Injection K-Jetronik	Injecteur
79,5 x 86,4		76,5 x 86,4
5		5
8,2	9,3	23,0
16,6 mkg 4000/min.	18,5 mkg 4200/min.	12,3 mkg 3000/min.
12/115	12/136	7/70
11,2 s	9,5 s	17,5 s
179 km/h	190 km/h	150 km/h
8,3 11,6 15,1	8,2 10,7 13,7	6,5 9,1 7,5
1170	1210	
4590/1768/1390		
Dossier AR relevé : 433 litres Dossier AR rabattu : 1113 litres		
165 SR 14	185/70 HR 14	185/70 SR 14



Equipements

1. Audi 100 Berline : L, L 5S, L 5D. – Audi 100 Avant : L, L 5S, L 5 D.

– Equipements extérieurs :

- Pare-brise en verre feuilleté.
- Phares à iode.
- Rétroviseur extérieur réglable de l'intérieur.
- Phares de recul.
- Bouchon du réservoir à essence à clé.

Différences pour versions Audi 100 Avant :

- Rétroviseur extérieur côté passager réglable de l'intérieur.
- Hayon à grand angle d'ouverture et à maintien assisté.

– Equipements intérieurs :

- Appuis-tête avant réglables.
- Ceintures de sécurité à l'avant et à l'arrière.
- Console centrale avec cendrier éclairé.

- 2 cendriers arrière.
- Allume-cigare éclairé.
- Boîte à gants à clé et éclairée.
- Eclairage sur montant du toit avec contacteurs sur toutes les portes.
- Montre électrique quartz.
- Lave-glaces à pompe électrique.
- Lunette arrière chauffante.
- Seuils de portières anodisés.

Différence pour Audi 100 Avant :

- Banquette arrière transformable pour extension du coffre à bagages.

Différence pour Audi 100 Diesel :

- Direction assistée

2. Audi 100 Berline : GL, GL 5D, GL 5S, GL 5E – Audi 100 Avant : GL 5E. (En supplément par rapport à la version "L").

– Equipements extérieurs :

- Dispositif de nettoyage des phares.

- Vitres teintées bronze.
- Phares antibrouillard à iode.
- Feux antibrouillard arrière.

– Equipements intérieurs :

- Pommeau bois sur levier de vitesses.
- Accoudoir central à l'arrière.
- Compte-tours (sauf sur version Diesel).

- Lampes témoins pour frein à main et double circuit de freinage.
- Siège du conducteur réglable en hauteur.

– Détails d'équipement divers :

- Avertisseur 2 tons.
- Moteur et coffre éclairés.
- Direction assistée (sauf sur 85 ch).

Différence pour version Audi 100 Berline GL 5E :

- Appuis-tête arrière réglables.

3. Audi 100 Berline : CD 5E et CD 5D.

(En supplément par rapport aux versions "L" et "GL").

– Equipements extérieurs :

- Peinture métallisée vernie.
- Jantes en alliage léger.
- Vitrage athermique teinté (vert).
- Rétroviseur extérieur côté passager avant réglable de l'intérieur.

– Equipements intérieurs :

- Spot pour lecture de cartes côté passager avant.
- Spots lumineux sur portières arrière.
- 2 coussinets à l'emblème CD.
- Allume-cigare dans chaque porte arrière.

– Détails et équipements divers :

- Soufflerie chauffage renforcée.
- Vitres à commande électrique.
- Verrouillage électronique des portières et du coffre.

Un effort particulier pour la recherche, la sécurité et le développement.

Chez Audi, 10% des effectifs sont affectés au service de la recherche et du développement. Toutes les idées nouvelles font l'objet d'essais approfondis. De vastes installations ultra-modernes permettent de tester entièrement tout nouveau modèle.



Essais des moteurs jusqu'à rupture.

En laboratoire, les moteurs sont soumis aux plus dures sollicitations afin d'éprouver leur résistance. De nombreux tests contre le bruit et les vibrations sont exécutés en chambres climatiques. Les châssis sont exposés à la corrosion de l'eau salée et à des températures extrêmes. Bien sûr, ces essais sont complétés par des milliers de kilomètres sur les routes et dans les environnements les plus durs : du Sahara l'été, au nord de la Finlande l'hiver.

Entretien réduit.

La conception technique et le choix des matériaux employés ont été déterminants pour assurer robustesse et longévité au moteur de l'Audi 100.

Rappelons par exemple que l'arbre à cames en tête limite le nombre de pièces mobiles qui commande les soupapes, réduisant ainsi leur usure. Un ventilateur électrique, commandé par thermostat, maintient une température idéale pour le moteur et permet même son refroidissement après l'interruption du contact.

Enfin, une révision n'est nécessaire que tous les 15 000 km et les vidanges tous les 7 500 km (au minimum deux fois par an).



Pour votre Audi : le réseau V.A.G

L'après-vente n'est pas une simple prime à l'achat. C'est un service complet, dû à l'automobiliste, et sur lequel le constructeur engage aussi sa réputation.

Le réseau V.A.G, distributeur des marques Volkswagen et Audi, est l'un des plus denses d'Europe. Il compte en France 560 points d'assistance, bien répartis et c'est en toute quiétude que vous pourrez voyager.

Le sérieux du réseau V.A.G, c'est l'assurance de rencontrer partout des professionnels compétents et expérimentés, formés et informés en permanence par nos techniciens d'usine.

On ressent son efficacité dès l'accueil dans les nombreux Express-Service pour l'entretien ou les petites réparations. Et nous sommes certains de la qualification de nos ateliers pour les travaux plus importants. Toutes les réparations sont garanties 6 mois ou 10 000 km.

Enfin, la gestion du stock sur ordinateur accélère encore la rapidité des livraisons, afin de ne pas immobiliser votre voiture.

Avec le réseau V.A.G, vous êtes assuré d'un service après-vente efficace grâce à l'assistance de professionnels compétents et à la répartition géographique optimum de ses 560 points de service.

1. Laboratoire de mesure de résistance aux hautes températures.
2. Les zones d'impact cèdent en fonction de données calculées par ordinateur.
3. Essais de résistance aux chocs des portières.
4. Contrôle manuel pour détecter d'éventuels défauts de peinture.
5. Contrôle de l'étanchéité et de la parfaite adaptation en chambre de pulvérisation.
6. Montage du moteur à la main.
7. Aérodynamique testée en soufflerie.

8. Tests de déformation des sièges.
9. Moteur 5 cylindres sur banc d'essai dynamométrique.
10. Essais d'endurance du toit ouvrant au moyen d'ouvertures et de fermetures incessantes.

LA CHRONOLOGIE AUDI

1903

Pionnier des constructeurs européens, Auguste Horch construit sa première voiture : la "Tonneau".

1909

Horch, dont le nom signifie "écoute" en allemand, et se traduit par Audi en latin, se lance dans la compétition.

1910

Le double Phaëton Audi, première voiture à dominer la compétition automobile.

1913

La "Wanderer" à deux places.

1921

Audi construit la première voiture avec bloc moteur en aluminium, transmission à rotule et freins aux quatre roues.

1931

Lancement du coupé 6 cylindres Audi.

1932

*Naissance d'Auto-Union par la fusion Audi-Horch-DKW et Wanderer.
(Symbolisée par le sigle des 4 anneaux).*

1933

Sortie du premier cabriolet à traction avant.

1937

Auto-Union se classe en tête des grands prix avec sa 16 cylindres de course.

1950

Auto-Union commence la fabrication de la DKW "Meister".

1966

Lancement de l'Audi 60 L.

1968

Lancement de l'Audi 80 et 100.

1978

Les nouveaux modèles Audi 100 5 cylindres sont présentés en France.