

AUDI QUATTRO SPYDER

Ce modèle préfigure certainement une future Audi sportive. Sa carrosserie autoporteuse se compose de panneaux d'aluminium soudés sur un cadre tubulaire dans le même matériau. Le toit escamotable en verre est muni d'un panneau solaire, et on peut l'installer directement sur le capot avant. L'Audi Spyder est animée par un moteur V6 à 90 degrés, monté transversalement et possède une transmission Quattro.



Le châssis en aluminium de l'Audi est de type tubulaire.

AUDI QUATTRO SPYDER

Moteur	à essence, 6 cylindres en V, arbre à cames en tête, collecteur d'admission offrant 2 longueurs de conduits, moteur central monté transversalement derrière les sièges	Chassis-suspension	permanente, répartition variable des forces motrices par différentiel interponts autobloquant Torsen ; différentiel du pont arrière blocable manuellement ; boîte de vitesses mécanique à 5 rapports	Réservoir de carb.	70 litres ; position de montage : au-dessus de la BV
Cylindrée réelle	2 771 cm ³ , alésage x course 82,5 x 86,4	Empattement/voie	Essieu avant à doubles bras oscillants transversaux, essieu arrière à bras trapézoïdaux à quatre articulations, bras oscillants transversaux	Carrosserie	Spider à deux portes, en aluminium partie arrière formant un ensemble de montage amovible, cadre tubulaire en aluminium, toit ouvrant relevable et amovible en verre avec cellule solaire
Puissance maxi/couple	128 kW à 5 500 trs/mn / 245 Nm à 3 000 trs/mn	Garde au sol	2 540 mm / avant : 1 545 mm, arrière : 1 578 mm	Longueur/largeur/hauteur	4 215/1 768/1 173 mm
Carburant	injection multipoint entièrement électronique, coupure de l'alimentation en décélération	Direction	120 mm assistée à crémaillère ; système de sécurité Audi procon-ten	Poids à vide	env. 1 100 kg ; répartition du poids : train avant 48% ; train arrière 52%
Taux de compression	10,3 ; carburant : super sans plomb, 95 RON	Roues/pneus	7 J x 18 / 205/55 ZR 18 ; roue de secours gonflable	Performances*	Vitesse maxi env. 250 km/h, 0-100 km/h : moins de 6 sec.
Allumage	à cartographie, détecteurs sélectifs de cliquetis, cylindre par cylindre	Système de freinage	à double circuit avec servofrein hydraulique, ABS ; à l'avant freins à disque à ventilation inté-	Consommation*	moyenne : 8 l/100 km
Épuration des gaz d'échappement	double catalyseur avec sonde lambda (norme américaine, ann. 23)				
Transmission	quattro : transmission intégrale				

* Objectifs visés

BUGATTI EB 110 : LE GRAND RETOUR

Bugatti fait partie des marques mythiques et sa légende s'est forgée sur la piste dans les années 20 et 30. En 1950, la production s'arrêta définitivement, l'usine se consacrant dès lors à la production aéronautique. Mais une nouvelle automobile Bugatti est née. Le projet a commencé il y a quelques années par la constitution d'une société financière et un investissement de 500 millions de francs. Une usine construite à Campogalliano, non loin de Modène, dans cette région riche en techniciens de talent. Il s'agissait de construire une auto fabuleuse qui soit une véritable vitrine technologique, intégrant toutes les techniques de pointe actuelles, susceptibles d'être transposées plus tard dans la série. Ce projet a impliqué ainsi de nombreux équipementiers européens, dont Elf qui a conçu des carburants et des huiles biodégradables, l'Aérospatiale qui a réalisé le châssis en fibres de carbone, Messier Bugatti qui a étudié les suspensions, et Michelin qui a fourni les pneus. L'EB 110 a été conçue successivement par Paolo Stanzani, puis Nicola Materazzi. Le moteur est un V 12 à 60° à cinq soupapes par cylindre : deux d'échappement et trois d'admission. Le carter inférieur en alliage est commun avec la boîte de vitesses à six rapports. Transmission intégrale, freins au carbone, châssis en carbone Kevlar figurent au programme de cet engin donné pour 350 km/h, qui doit rester à l'aise en ville à 50 km/h et répondre à toutes les législations de sécurité.

La Bugatti EB 110 telle qu'elle a été dévoilée à Paris, sur la place de la Défense, exactement 110 ans après la naissance d'Ettore Bugatti.



Un des premiers prototypes. Tous ne comportaient pas la suspension active.