

## AUDI 90: UN CRAN AU-DESSUS

**I**l a fallu moins de cinq ans à Audi pour conforter une enviable image de marque. Les victoires répétées de la Quattro en rallyes, conjuguées au lancement, en 1982, de la prestigieuse gamme des 100 et 200 jouèrent leur rôle dans cette montée au pinacle très méritée. Le lancement d'un nouveau contingent de modèles mûris à Ingolstadt — nouvelle version du coupé GT cinq cylindres, 200 Turbo-Quattro, nouvelle gamme 90, dont une version Quattro, extrapolée de la 80 — montre bien que le constructeur allemand entend pousser à fond un avantage chèrement acquis...

Reste que si la remise à jour de la carrosserie de l'Audi 80 — dessinée à la base par Giorgetto Giugiaro et introduite il y a douze ans — déçoit un brin, elle ne doit pas étonner : muée assez habilement en 90, elle prouve le savoir-faire autant que la prudence d'un état-major fort axé sur les dividendes pouvant découler d'une intelligente politique de novation. Car, telle qu'elle se présente, cette nouvelle 90, ne faisant qu'utiliser « l'enveloppe » de son aînée, mais améliorée en de multiples points, justifie tout à fait qu'on la considère comme un nouveau modèle. Toujours élancée, campée comme l'était auparavant la 80 Quattro dont elle reprend les jolies jantes à fins bâtons d'alliage, la berline 90 traction avant a pris quelques rondeurs en-dessous de la ligne de ceinture : bas de caisse profilés, solides boucliers antérieurs et postérieurs, coordonnés à la teinte de carrosserie et procurant, avec l'appui des doubles projecteurs de calandre et des larges feux de position, une bonne homogénéité à l'ensemble. Du solide, du cohérent, mais auquel manquent des vitres affleurantes. A l'impossible...



Inchangé quant à ses dimensions intérieures, l'habitacle a bénéficié lui aussi d'un agréable coup de jeunesse, visant à le rendre plus aimable et douillet. Et c'est réussi : autour de confortables sièges revêtus, comme les contre-portes, d'un moelleux lainage à fin quadrillage, l'ambiance s'organise dans des tons brun clair et chatâgne dorée, y compris sur la planche de bord assortie d'une console centrale, le tout redessiné sans raideur aucune. Derrière le beau volant à quatre branches, un nouveau combiné, encadré de commandes accessibles, comporte désormais un tachymètre circulaire (où est passé le compte-tours ?...) flanqué d'indicateurs rectangulaires. L'ensemble se révèle de bon ton et parfaitement fini.

C'est entre Munich et la région d'Innsbruck que nous avons pu prendre contact avec la version traction avant la plus motorisée de l'Audi 90, qui reçoit le « gros » moteur cinq cylindres de 2 226 cm<sup>3</sup> à injection (avec coupure d'alimentation en décélération), dont la puissance atteint 136 ch à 5 700 tr/mn. Rappelons que cette mécanique à l'alésage légèrement augmenté pour

l'occasion, équipe aussi l'inédite 90 Quattro — sur laquelle nous reviendrons bientôt — mais que le « petit » cinq cylindres de 115 ch est également disponible dans cette nouvelle gamme. Pour l'heure, notre voiture d'essai bat ces dernières au poteau, puisqu'elle est créditée d'un bon 200 km/h sur circuit. Mais la puissance n'attend pas pareil terrain d'action pour faire sentir ses effets : dès les premiers tours de roues, la montée en régime s'avère gaillarde, confirmant les accélérations (0 à 100 km/h en 8,6 sec.) avancées par le constructeur. Situé assez bas, soit à 3 500 tours, le couple-moteur est abondant et bien utilisable du fait de la précision de la boîte à cinq vitesses, de la maniabilité et de la fidélité en trajectoire de la voiture et de l'efficacité de son freinage (ABS en option). Quant à la consommation, elle est donnée pour 6,5 l à 90 km/h, 8,4 l à 120 km/h et 12 l en cycle urbain, alors que le réservoir de 70 litres semble garantir d'une confortable autonomie. En conclusion, l'Audi 90, c'est un bon cran au-dessus. Son prix en fait foi : 118 500 F (version 115 ch : 103 450 F). ■

Claude-Robert PETIT