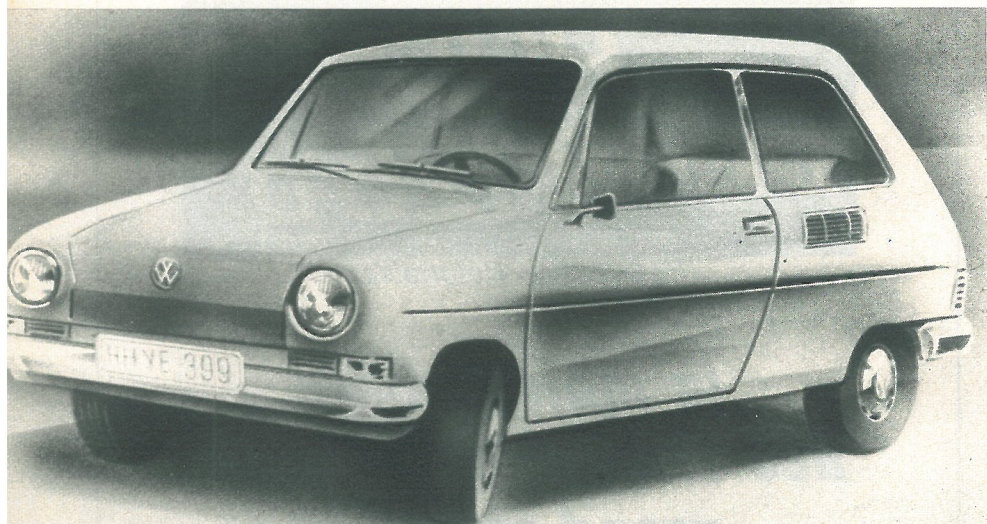


volkswagen abandonne son prototype à moteur central...



L'AUDI 50 BONDIT

■ Faut-il chercher une remplaçante à la Coccinelle ?

A la vérité, le besoin ne s'en fait pas sentir de façon brutale. Bien mieux, l'heure de la succession paraît s'éloigner chaque jour : la voiture allemande affiche une santé éclatante. Sur les 10 100 véhicules que produit chaque jour le constructeur, plus de la moitié, 5 600 exactement, sont des Coccinelle. Une telle cadence n'avait jamais été atteinte jusqu'à maintenant. La VW, créée il y a trente ans, est plus diffusée à elle seule que toutes les Renault réunies ; et pourtant la Régie dispose de modèles appréciés : R 4, R 6, R 12, R 16-R 16 TS. Ce rapprochement situe le niveau auquel se pose le problème...

Une telle situation suscite quelque étonnement. Et les dirigeants de Wolfsburg ne sont pas les derniers surpris ! Depuis longtemps, ils ont, bien entendu, pensé à la succession de la Coccinelle car aucun véhicule n'est éternel. Mais ils se sont trompés sur la longévité du modèle, et, assez souvent, sur la voiture la plus qualifiée pour le remplacer. M. Heinz Nordhoff s'était orienté vers des dérivés à moteur arrière peu élégants, et qui n'ajoutaient pas grand-chose à la Coccinelle. Venant après lui, M. Kurt Lotz s'est trouvé placé devant un héritage difficile : rien de très neuf n'avait été préparé à Wolfsburg. Intelligemment, il a donc mis la main sur la K 70 étudiée par NSU, et l'a intégrée à la gamme Volkswagen, ainsi dotée d'une traction avant. Mais il pensait aussi à autre chose...

Cette autre chose, M. Rudolf Leiding, nouveau patron du groupe, vient de la jeter par-dessus bord. Il s'agit d'un prototype étudié chez Porsche, à Stuttgart, et doté d'un moteur central. Cette formule, adoptée sur certaines voitures de sport (Matra, VW-Porsche) présente un avantage évident sur le plan de la répartition des poids, et de la tenue de route. En revanche, l'emplacement choisi pour le moteur permet difficilement de réserver aux passagers arrière toute la place à laquelle ils ont droit. Or Porsche avait étudié pour ce projet un groupe de 1 500 cm³ extrêmement plat, peu encombrant, et que l'on pouvait disposer sous la banquette. Plusieurs exemplaires de ce prototype ont été réalisés et ils ont notamment été soumis à des essais en Finlande, où ils ont été surpris par l'objectif, avec et sans camouflage.

M. Kurt Lotz, comptait lancer en 1973 cette nouvelle Volkswagen à moteur central, qui aurait pris, ou essayé de prendre, le relais de la Coccinelle. Mais ce modèle intelligent vient d'être jugé, par M. Leiding, trop coûteux à construire. Il l'a purement et simplement rayé du programme. La vitalité dont fait montre la Coccinelle permet à la marque de prendre son temps et de développer sa politique de diversification. C'est ici qu'apparaît Audi, appelé à jouer un rôle croissant dans la nouvelle stratégie.

Volkswagen, qui contrôle maintenant 90 % du capital d'Audi-NSU contre 76 % il y a quelques semaines, va utiliser au maximum



Suite page 30



C'est sous ce camouflage (ci-contre) que le prototype Volkswagen à moteur central se déplaçait souvent, en particulier lorsqu'il effectuait des essais sur les routes de Finlande. En réalité, la future VW aurait offert un aspect tout différent (photo page de gauche). L'entrée d'air latérale est placée au-dessus du quatre cylindres à plat situé sous la banquette arrière. La voiture, ingénieuse et bien équilibrée, aurait disposé d'une très bonne tenue de route. Mais sa fabrication aurait coûté trop cher : M. Rudolf Leiding, nouveau patron de Volkswagen, n'en a pas voulu.

SUR L'OCCASION !





L'AUDI 50

Suite de la page 28

les possibilités que lui offre cette filiale. Audi, qui mise sur la traction avant, progresse à pas de géant.

L'Audi 100 a obtenu un tel succès qu'il a fallu la fabriquer non seulement à Ingolstadt mais encore à Wolfsburg même, à côté des VW. Dans ces conditions, pourquoi ne pas élargir la gamme vers le bas, et proposer aussi un modèle assez populaire ?

Au printemps prochain apparaîtra donc l'Audi 50, traction avant dotée d'un quatre cylindres de 1 300 cm³. Un peu plus tard, le modèle sera également proposé avec un 1 100 et avec un 1 500 cm³. Pour l'Allemagne il s'agit de cylindrées modestes. Les moins de 1 000 cm³, si répandues en France, et plus encore en Italie n'existent pratiquement pas outre-Rhin. Les documents exclusifs que nous publions permettent de faire connaissance avec cette nouvelle voiture appelée à un grand avenir : sa cylindrée lui permet de faire pendant à la Coccinelle dans le domaine de la traction avant. Jusqu'à maintenant, le groupe VW ne disposait

que de deux traction avant assez étoffées : la K 70 et l'Audi 100. Il lance son offensive dans un secteur nouveau pour lui.

Naturellement, les lignes de l'Audi 50 s'inspirent de celles de l'Audi 100, qui ont plu. Sans faire preuve de grande originalité, la silhouette est agréable ; les proportions sont harmonieuses. On remarque en particulier l'importante surface vitrée, le vaste pare-brise.

VERS LA TRACTION AVANT

Ce nouveau modèle atteindra sans doute une large diffusion. Mais Volkswagen qui a les dents longues ne s'en tiendra pas là. En 1974 il lancera une voiture minimale à traction avant, audacieusement dotée d'une cylindrée inférieure à un litre et d'un quatre cylindres refroidi par eau. Son prix sera voisin de celui de la Coccinelle alors que l'Audi 50 coûtera évidemment plus cher. Le temps où Wolfsburg misait exclusivement sur le moteur arrière refroidi par air est révolu. M. Leiding, comme M. Lotz sait que l'Europe s'oriente vers la traction avant.

La vieille Coccinelle garde son auréole et son public mais il est indispensable de la flanquer de traction avant qui visent non seulement plus haut qu'elle (comme l'Audi 100 et la K 70), mais à son propre niveau tant pour la cylindrée (Audi 50) que pour le prix (future petite VW).

Dans cette perspective l'usine Audi d'Ingolstadt est appelée à développer encore son activité alors qu'au contraire, à Neckarsulm, la situation de NSU apparaît moins brillante. Ses petites voitures à moteur arrière refroidi par air se trouvent en perte de vitesse ; leur fabrication coûte de l'argent au groupe au lieu de lui en rapporter. Il est douteux qu'elles continuent très longtemps à figurer au catalogue de la marque. Quant à la RO 80, sa diffusion demeure assez limitée.

C'est pourtant grâce au moteur rotatif que NSU retrouvera la vedette. Dans ce domaine, les années à venir lui permettront de reprendre l'initiative d'une façon spectaculaire.

Jean MISTRAL