

**Audi 100** — название семейства легковых автомобилей среднего класса, производившихся в ФРГ компанией Audi с 1968 по 1994 годы. Все поколения модели имели определенную техническую преемственность между собой и сохраняли заложенные с самого появления модели базовые принципы — в первую очередь, переднеприводную компоновку с продольным расположением двигателя. Audi 100 C3 продавалась в США под названием Audi 5000 до 1988 года.

Модель **Audi 200** представляла собой более дорогую версию Audi 100, отличавшуюся повышенным уровнем базовой комплектации, улучшенной внешней и внутренней отделкой, оснащалась только пятицилиндровыми двигателями, в том числе — с турбонаддувом.

Audi 100 всех поколений начиная со второго очень хорошо известны на территории бывшего Советского Союза, и в свое время ввозились в массовых количествах (преимущественно автомобили, бывшие в употреблении).

Все поколения известны достаточно крепкой и относительно простой конструкцией, высокой долговечностью и хорошей комфортабельностью. Начиная с конца 1985 года, кузова модели «Ауди 100» стали делать полностью из оцинкованного металла, что практически исключает появление сквозной коррозии при эксплуатации (фирма давала гарантию от нее на 10 лет), поэтому эти автомобили до сих пор не являются редкостью в России и ближнем зарубежье.

### Происхождение первой Audi 100

Происхождение первой Audi 100 стало легендой. Когда компания Volkswagen купила Auto Union у Daimler-Benz в 1965 году, то мотивировалось это большой нехваткой производственных мощностей для своего «Жука» (англ. «Beetle»), модель, которая продавалась быстрее чем производилась. Тогда, почти новый, завод Auto Union в Ингольштадте, построенный когда компания еще принадлежала и управлялась Daimler-Benz, был быстро приспособлен для производства «Жука»: глава Volkswagen, Генрих Нордхофф, помня плохие продажи DKW F102 и, в это же время, на рынок выходила новая Audi F103, которая должна была еще только утвердиться на рынке, дал указания, что никакие дальнейшие новые модели Auto Union (включая Audi) не будут разрабатываться.

Однако, Volkswagen приобрел не только производственное оборудование, расположенное в Ингольштадте, когда купил Auto Union у Daimler-Benz. Среди сотрудников, унаследованных Volkswagen'ом был инженер Людвиг Краус (Ludwig Kraus). Краус не разделял убеждений Нордхоффа, что спрос на Жука всегда будет высоким, и именно Краус разработал Audi 100, прямо противореча инструкциям правления Volkswagen'a, в секрете. Нордхофф узнал о проекте, когда ему представили готовый к производству прототип. То что Нордхофф изменил свое мнение и дал зеленый свет, было знаком доверия от него. Audi 100 претендовала на коммерческий успех, но она также и была первой в серии автомобилей, основанных на дизайне Audi, с передним расположением двигателя, охлаждаемым водой. Это позволило Volkswagen group выжить и процветать на Европейском и Американском рынках, начавших терять интерес к моделям с задним расположением двигателя и воздушным охлаждением.

Audi 100 была показана прессе 26 ноября 1968 года. Это имя изначально обозначало мощность двигателя в 100 л.с.. Audi 100 была самым большим автомобилем компании, начиная с возрождения бренда Audi Volkswagen'ом в 1965 году. Платформа C1 породила несколько вариантов: Audi 100 2- и 4-дверные седаны и Audi 100 Coupé S, выполненная в стиле фастрбэк купе.

### **Audi 100 и 200 C2 (1976—1983)**

Audi 100 C2 была выпущена в 1976 году с обновленным дизайном и редким 5-цилиндровым двигателем (первый бензиновый 5-цилиндровый двигатель в мире — Mercedes-Benz, показанный в 1974 году с 3-х литровым 5-цилиндровым дизельным двигателем в Mercedes-Benz C111). Первоначально это был двигатель с эффективной мощностью 100 л.с. (74 кВт), предлагающий «6-цилиндровую мощь и 4-цилиндровую экономию», позднее обновленный до 136 л.с. (100 кВт).

Купе была снята с производства, но 5-дверный хетчбэк — Audi 100 Avant, была выпущена в августе 1977 года, как часть этого поколения. 2- и 4-дверный седан по-прежнему выпускались. Audi 200 C2 в кузове Avant не выпускалась. В 1978 году на Парижском автосалоне Audi представила Audi 100 с 5-цилиндровым дизельным двигателем. В 1979 году Audi выпускает Audi 200 — автомобиль, по сути, представляющий собой Audi 100, но в более дорогой базовой комплектации.

В 1980 был не значительно обновлен дизайн автомобиля. Был увеличен размер фонарей, а также переделан внутренний интерьер. В 1981 модельному году появляется вариант CS (с передним спойлером и колесными дисками из легкого сплава), в этом же году появляется новый 5-цилиндровый двигатель, объемом 1,9 л.

### **Audi 100 и 200 C3 (1982—1991)**

Победив в звании Автомобиль Года в Европе в 1983 году, Audi 100 имел выдающуюся аэродинамику, имея коэффициент лобового сопротивления 0,30 для базовой модели. Увеличенная аэродинамическая эффективность в результате привела к большей экономии топлива, и покупатели по всему миру осознавали это. Это стало маркетинговым инструментом для Audi в 1980-е годы и выдающимся шагом вперед, по сравнению с угловатыми очертаниями C2, наряду с техническими решениями это включалось в систему безопасности procon-ten.

Audi на C3 ввела такое новшество как утопленные окна (flush windows), которые являются ключевой областью аэродинамического сопротивления, это новшество было принято практически всеми производителями. Audi 100 также имела революционный дизельный двигатель — один из первых использующий прямой впрыск турбодизельный двигатель (TDI). Двигатель был выпущен на рынок в 1990 году, имел объем 2,5 л. и мощность 120 л.с., при этом имел низкий расход топлива и обладал большим крутящим моментом (более 20 Нм) на низких оборотах двигателя.

Начиная с ноября 1984 стали доступны полноприводные версии Audi 100 с системой quattro.

В сентябре 1985 года Audi 100 обрела полностью оцинкованный кузов. Кроме того, уже в середине 1980-х годов, компания экспериментировала с кузовами из алюминиевого сплава, на основе которого были изготовлены некоторые прототипы Audi 100. тем не менее, переход к серийному производству произошел только в более поздних Audi A8.

Сейчас Audi 100 C3 очень популярен на рынках подержанных автомобилей. Этот автомобиль считается очень надежным, а кузов, благодаря полной оцинковке, служит очень долго. Двигатели C3 считаются крайне надежными, пробег более 300000 км является не такой уж большой редкостью.

В конце 1980-х был анонсирован Audi V8. Этот автомобиль, по сути, представлял собой Audi 200 quattro с двигателем полученным из двух 4-цилиндровых двигателей Volkswagen Golf GTI собранных вместе. Хотя дизайн был такой же как и у Audi 200, на которой он и базировался, за исключением крыши и дверей, панели кузова не были разъединены. Audi V8 был доступен с двигателем объемом 3,6 или 4,2 л. Это была первая quattro модель, которая имела автоматическую 4-ступенчатую коробку передач с вязким сцеплением в центральном дифференциале в сочетании с задним дифференциалом

Torsen. Версии quattro с механической коробкой передач продолжали выпускаться параллельно и имели традиционный задний дифференциал и центральный дифференциал Torsen.

### **Ауди 100 С4/4А (1991—1994)**

Сильно переработанная С3 — С4 была представлена в 1991 году. Audi V8 на платформе С3 продолжала продаваться как отдельная линейка. Основным изменением С4 был двигатель объемом 2,8 л. V6 90°, SOHC, 12-клапанный. Позднее добавился 2,6 л. вариант V6, 60°. По сути, это были те же самые двигатели, которые предлагались в 1992 году в Audi 80 В4. Опция в виде постоянного полного привода quattro была доступна для всего модельного ряда, Audi 100 quattro была доступна с 4-ступенчатой ZF автоматической коробкой передач.

С 1995 модельного года Audi опускает из названия модели число «100» и переименовывая автомобиль в Audi А6. Кроме этого, на место S4 приходит S6, однако эти модели были не зависимы друг от друга после того, как Audi в 1995 году заменила Audi 80 на Audi А4. Audi V8, в итоге, был заменен Audi А8 в 1994 году.

Текущий дизайн Audi 100 сохранялся до 1997 года, когда был заменен полностью новым дизайном Audi А6.

Источник: [http://ru.wikipedia.org/wiki/Audi\\_100](http://ru.wikipedia.org/wiki/Audi_100)