

Fahrbericht

Audi 100



Donau-Kurier

Neues Spitzenmodell des VW-Konzerns von Audi NSU.

Von Gert Hack

Das neue Modell „Audi 100“ bedeutet viel für die Ingolstädter Automobilbauer. Denn der alte Audi 100 war in jeder Hinsicht ein Erfolg. Er wurde nicht nur in über 800 000 Exemplaren produziert und brachte damit das nötige Geld in die Kassen, sondern er bewies auch, daß die Audi-Ingenieure weit besser als ihre Wolfsburger Kollegen in der Lage waren, auf Anhieb zeitgerechte und gute Autos zu entwickeln. Und er hat damit ganz wesentlich dazu beigetragen, daß die Ingolstädter Werke nicht zum reinen Montagebetrieb des VW-Konzerns degradiert wurden, sondern weiterhin eigenständig Automobile entwickeln und produzieren.

So ist es kein Wunder, daß der jetzt präsentierte Nachfolger, das sogenannte C-Modell, entgegen anderen Spekulationen mit der alten Bezeichnung auf den Markt kommt. Da das alte Modell noch weitergebaut werden soll, ergibt sich zumindest im Moment die nicht alltägliche Situation, daß – ähnlich wie bei Daimler-Benz – zwei grundverschiedene Autos dieselbe Modellbezeichnung haben.

Gelungener Leichtbau

Beim Karosserie-Entwurf des Neulings verließen sich die Audi-Stylisten ganz auf ihren eigenen Geschmack. Das Ergebnis ist nicht gerade aufregend, aber rundum erfreulich. Der leicht negative Bug und die dezent ansteigende Gür-

tellinie harmonieren gut mit dem relativ kurz wirkenden Kofferraum der Stufenheck-Limousine. Das Dach ist weit nach hinten gezogen, so daß ein zusätzliches kleines Seitenfenster notwendig wurde.

Die gesamte Linienführung der Karosserie erscheint sachlich und in vielen Details schon auf die zu einem späteren Zeitpunkt folgende Schrägheck-Variante (geplante Bezeichnung: „Avant“) zugeschnitten. Obwohl in den Abmessungen nur unwesentlich anders als sein Vorgänger (4 cm länger, 4 cm breiter, 3 cm niedriger), wirkt der Neue ungleich erwachsener als dieser.

Nicht auf den ersten Blick sieht man hingegen der Karosserie ihre sonstigen Qualitäten an. Denn es gelang den Audi-Technikern, in mühevoller Windkanal-Arbeit einen ungewöhnlich günstigen Luftwiderstandsbeiwert zu realisieren ($C_w = 0.39$), so daß sich der neue Audi 100 hier mit dem NSU Ro 80 und dem Citroen CX in bester Gesellschaft befindet.

Besonders erfreulich daran ist, daß dieser geringe Luftwiderstand ohne die sonst üblichen Nachteile, wie etwa stark geneigte Frontscheibe und niedrige Bauhöhe, erreicht wurde. Daher versprechen die Vorteile der wind-schlupfigen Audi-Karosserie (geringer Kraftstoffverbrauch, hohe Endgeschwindigkeit) für den Benutzer zu einem Genuß ohne Reue zu werden.

Ähnlich günstig wirkt sich das ausgesprochen niedrige Gewicht des neuen Audi 100 auf den Verbrauch und die Fahrleistungen aus. Getreu der Audi-Philosophie, Energie durch möglichst geringes Fahrzeuggewicht zu sparen – was sowohl für den Hersteller, als auch für den Verbraucher Vorteile verspricht – ist auch das neue Modell relativ leichtgewichtig. In seiner schwersten

Eine formal gut gelungene, geräumige Karosserie kennzeichnet den neuen Audi 100. Gut aufgeräumt wirkt auch das Armaturenbrett, über dessen gesamte Breite die Austrittsöffnungen der Lüftung laufen. Der seitlich versetzte Kühler schafft Platz für den neuen Fünfzylindermotor.

Fotos: Saufert



Fahrbericht

Audi 100

viertürigen Variante bringt es nur 1170 kg auf die Waage, die leichteste Version wiegt nur rund 1100 kg. Damit ist der Audi 100 etwa 100 kg leichter als die vergleichbare Konkurrenz.

Daß die Leichtbauweise auf Kosten der Solidität oder der Sicherheit geht, braucht freilich nicht befürchtet zu werden. Der neue Audi 100 erfüllt mit seinen programmierten Knautschzonen, der steifen Fahrgastzelle und dem nach innen verlegten Tank von der Struktur her mühelos die derzeit geltenden Sicherheitsbestimmungen.

Reichlich Platz und Bewegungsfreiheit offeriert die Karosserie den Insassen. Auch die Fondpassagiere fühlen sich selbst bei voll zurückgestellten Vordersitzen noch gut untergebracht. Zum Raumkomfort gesellt sich ein überdurchschnittlicher Sitzkomfort, der in erster Linie den gutgeformten Vollschaumsitzen (auch hinten) zu verdanken ist. Ebenso üppig wie der Fahrgastraum ist das Kofferabteil bemessen, das eindeutig mehr Gepäck faßt als beispielsweise das des kleinen Mercedes.

Funktionell und sachlich ist die Anordnung aller Schalter und Hebel, die Instrumentierung übersichtlich und gut ablesbar. Besonderer Aufwand wurde mit der Heizung und Lüftung getrieben. Die ausschließlich luftgeregelter Heizanlage verspricht sehr gute Regulierbarkeit und dürfte auch bei großer Kälte mit einer Heizleistung von 7300 kcal/h über ausreichende Reserven verfügen.

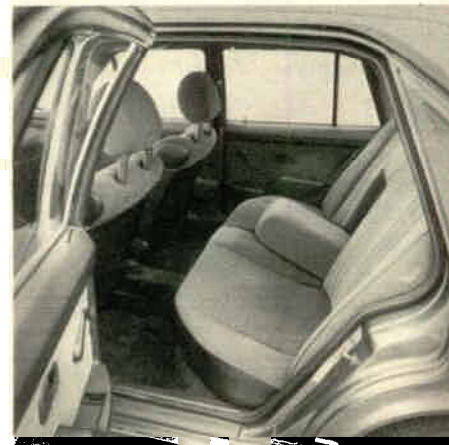
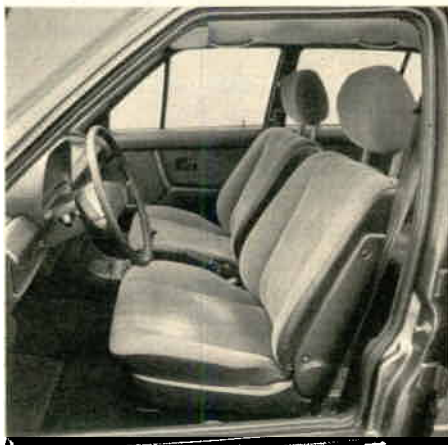
Ein aufwendiges Lüftungssystem, dessen Austrittsöffnungen über die gesamte Armaturenbrettbreite verteilt sind, sorgt an warmen Tagen für gezielt einstellbaren Luftdurchsatz. Allerdings erfordert die Bedienung der zahlreichen Lüftungsgitter etwas Aufmerksamkeit und Übung.

Drei Motoren – acht Modelle

Drei verschiedene Antriebsaggregate stehen für den neuen Audi 100 zur Wahl; sie sind jeweils längs vor der Vorderachse eingebaut. Über den 1,6



Trotz großer Raumökonomie hat die Karosserie einen günstigen Luftwiderstandsbeiwert



Gute Sitze und ein großzügiges Raumangebot sorgen für Bequemlichkeit

Technische Daten und Fahrleistungen*) Audi 100				
Motor-Typ		1,6 Liter	2,0 Liter	2,2 Liter
Hubraum	cm ³	1588	1984	2144
Zylinderzahl/Bauart		4 R**)	4 R**)	5 R**)
Bohrung x Hub	mm	79,5 x 80,0	86,5 x 84,4	79,5 x 86,4
Verdichtungsverhältnis		8,2 : 1	9,3 : 1	9,3 : 1
Leistung	PS bei 1/min	85/5600	115/5500	136/5700
	kW bei 1/min	62,6/5600	84,6/5500	100,1/5700
Drehmoment	mkg bei 1/min	12,4/3200	16,8/3500	18,5/4200
	Nm bei 1/min	121,8/3200	164,8/3500	181,5/4200
Vergaser/Einspritzanlage		Solex 2B2	Solex 2B2	Bosch K-Jetronic
Radstand	mm	2685	2685	2685
Länge	mm	4680	4680	4680
Breite	mm	1768	1768	1768
Höhe	mm	1393	1393	1393
Felgen		5 1/2 J x 14	5 1/2 J x 14	5 1/2 J x 14
Rellen		165 SR 14	165 SR 14	185/70 HR 14
Leergewicht	kg	1110	1150	1170
zulässiges Gesamtgewicht	kg	1570	1610	1630
Leistungsgewicht	kg/PS	13,1	10,0	8,6
	kW/t	56,4	73,6	85,6
Höchstgeschwindigkeit	km/h	160	179	190
Beschleunigung 0–100 km/h	in s	13,4	10,7	9,5
DIN-Verbrauch	L/100 km	8,9 N	9,6 S	10,5 S

*Werkaangaben **Reihenmotor

Liter-Vierzylindermotor braucht man nicht viele Worte zu verlieren. In gleicher Ausführung war er schon im alten Modell zu finden, und seine 85 PS (62,6 kW) reichen durchaus für eine angemessen zügige Fortbewegung.

Deutlich kräftiger geht der neue Vierzylinder mit zwei Litern Hubraum und 115 PS (84,6 kW) zu Werke. Dieser Motor ist eine Weiterentwicklung des alten „Mitteldruckmotors“. Durch zusammengegossene Laufbüchsen konnte der Hubraum auf zwei Liter vergrößert werden, hinzu kam ein völlig neuer Zylinderkopf mit oberliegender Nockenwelle und gegenüberliegenden Ein- und Auslässen (Cross-Flow). In modifizierter Form tut das gleiche Aggregat im Porsche 924 und im VW-Lastentransporter Dienst.

Die zweifellos interessanteste Motorvariante stellt freilich der neuentwickelte Fünfzylindermotor dar. Stets auf der Suche nach technisch einfachen und wirtschaftlichen Lösungen, kamen die Audi-Ingenieure auf die ungerade Zylinderzahl und schufen damit ein Novum im Bereich der Otto-Motoren.

Als Basis für dieses neue Triebwerk diente der 1,6 Liter-Vierzylinder, dessen Bohrung und Zylinderabstand beibehalten wurden. Der zusätzliche Zylinder und eine Kurbelwelle mit größerem Hub ergaben einen Hubraum von knapp 2,2 Litern. Eine Bosch K-Jetronic-Einspritzung sorgt für sparsame Kraftstoffdosierung und gleichzeitig für hohe Leistungsausbeute.

Beachtliche 136 PS (100 kW) leistet das Fünfzylinder-Triebwerk und verhilft so dem nicht gerade klein geratenen Fünftürer zu überdurchschnittlich guten Fahrleistungen (siehe Tabelle).

Da der neue Motor auch in der Laufruhe eher auf Sechszylinder- als auf Vierzylinder-Niveau rangiert, rückt er den Audi 100 in eine Komfort- und Leistungsklasse, die bisher vom VW-Konzern nicht wahrgenommen wurde.

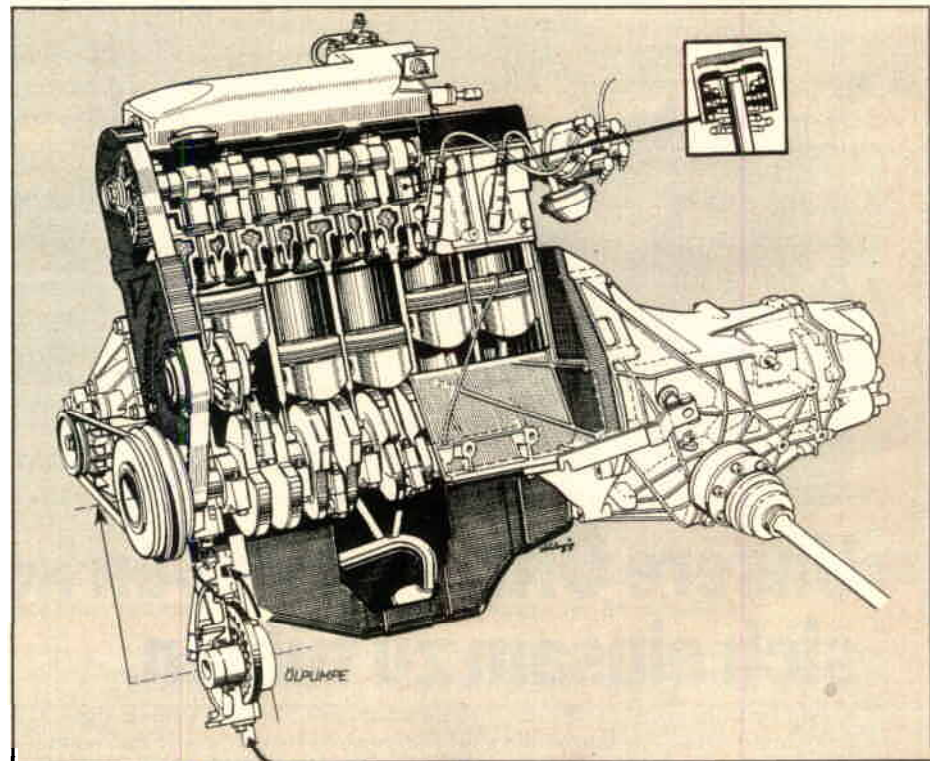
Für guten Komfort ist auch von anderer Seite gesorgt. Das im Prinzip bekannte Fahrwerk wurde im Detail überarbeitet (Fahrschemel vorne, elastischere Hin-



Halogenlicht erst ab L-Ausstattung



Heckemblem für Fünfzylinder



Laufruhe und Leistung mit fünf Zylindern und oberliegender Nockenwelle

terachsenaufhängung) und bietet überdurchschnittlichen Federungskomfort. Auch in der Geräuschisolierung wurden gegenüber dem Vorgänger deutliche Fortschritte erzielt.

Ebenso zählen sichere Fahreigenschaften und ein überraschend gutes Handling zu den Vorzügen des Fahrwerks. Die auf Wunsch lieferbare Servolenkung tut ein übriges, die Bedienung des neuen Audi 100 zu einem annähernd mühelosen Vorgang zu machen.

Neben den drei Motoren stehen drei Ausstattungsvarianten (Grundausstat-

tung, L- und GL-Version) zur Wahl, so daß sich, da der Fünfzylinder nur in der L- bzw. GL-Limousine lieferbar ist, insgesamt acht Modellkombinationen ergeben. Die Preise der Vierzylindermodelle sind eng am Vorgänger orientiert (siehe Seite 6). Der billigste neue Audi 100 wird also nur knapp über 14 000 Mark kosten, der Fünfzylinder je nach Ausstattung um 18 000 Mark zu haben sein. Bei einer solchen Preisgestaltung dürfte dann die geplante Tagesproduktion von 800 Stück keine Utopie sein.

