

Zeit-Zeichen

Audi 100 Avant: neue Version des Audi 100 mit Schrägheck.

Von Klaus Westrup

Bei Audi NSU in Ingolstadt weiß man nicht so recht, wie der Name des neuen Kindes ausgesprochen werden soll. „Es gibt Leute im Werk“, präzisiert Arno Höland, Pressechef von Audi NSU, „die bevorzugen die französische, nasale Version, andere intonieren so, wie man ihn schreibt, betonen aber die Endsilbe. Und die Schwaben halten das Anfangs-A wohl für betonenswert.“

Die Rede ist vom Audi 100 Avant, jüngste Kreation der zum VW-Konzern gehörenden Automobilfirma im niederbayrischen Ingolstadt. Das neue Auto unterscheidet sich vom weiter produzierten Audi 100 im wesentlichen durch eine andere Heckpartie mit großer Klappe und weist dadurch jene Merkmale auf, die sich im neuzeitlichen Automobilbau im großen Stile durchsetzen konnten. Schrägheck und Klapp-

pe sind „in“ — wer gut verkaufen will, muß dies im Sinn behalten.

Daß der Avant einen richtigen Namen bekam und nicht nur einfach eine Nummer, mit der ja der Stufenheck-Audi vorliebnehmen mußte, ist ebenso eine Marketing-Entscheidung wie das ganze Auto. Arno Höland: „Der Name sollte progressiv klingen.“ Und in einer Pressemitteilung betont Audi NSU die

Foto: Seufert



Richtung, in die man das neue Modell gerne dirigieren möchte. „Der Audi 100 Avant ist ein eigenwilliges Auto“, heißt es dort, „dessen Styling sich wohl-tuend von konventionellen Fahrzeugen abhebt und den progressiven Charakter dieser Großraum-Limousine unterstreicht.“

Doch so schrecklich progressiv wirkt der neue Avant, aus dem Porsche-

Enkel Ferdinand Piëch, Entwicklungs-chef bei Audi, am liebsten „einen richtigen Kombi“ gemacht hätte, nun auch wieder nicht. Denn das Styling-Element Schrägheck hat mit zunehmender Verbreitung natürlich auch an Eigenwilligkeit verloren und läßt seine eventuellen Reize nur noch dezent erkennen. Daß dieser Effekt einer gewissen formalen Belanglosigkeit nun auch beim Avant zu beobachten ist – daran

ist gerade der VW-Konzern nicht un-schuldig. Wer so viele Passat-Exem-ple auf die Straßen entläßt, darf sich nicht wundern, daß ein sehr ähnliches Schrägheck bei einem ganz neuen Mo-dell kein großes Überraschungserleb-nis mehr bedeutet.

Doch jenseits dieser Überlegungen läßt sich sagen, daß der Avant ein optisch „sauberes“ Auto geworden ist. ▶



Fahrbericht

Audi 100 Avant

Ein praktisches wurde er ohnehin, denn die sachlichen Vorzüge einer großen Heckklappe hat natürlich auch dieser neue Audi zu bieten: Der Ladekomfort nimmt zu, weil die Zugänglichkeit nach hinten verbessert wurde, die Rücklehne der Fondbank läßt sich umklappen, so daß im Bedarfsfall eine durchgehende Ladefläche entsteht. Im Volumen hat das neue Kofferabteil im Vergleich zum Stufenheck-Kofferraum geringfügig weniger zu bieten; wieviel weniger, wird auto motor und sport in einem Test genau feststellen.

Als Besonderheit innerhalb der Schrägheck-Gilde kann das neue Audi-Modell ein Ski-Fach offerieren, das es gestat-

tet, insgesamt acht Bretter im Wagen-Innenraum unterzubringen. Auf diese findige Einrichtung ist man bei Audi nicht wenig stolz, zumal das längliche, in Wagenmitte verlaufende Behältnis auch andere Sperr-Güter aufzunehmen in der Lage ist. Hobby-Drachenfleger Höland freut sich: „Meinen Drachen habe ich in Zukunft immer dabei.“

Stolz kommt auch auf, wenn es um den Verriegelungsmechanismus der großen Klappe geht. Immerhin sind hier zwei solide Schlösser vorgesehen – gebräuchlich ist nur eines. Entwicklungschef Piëch meinte es offensichtlich gut mit zukünftigen Avant-Kunden: „Wir wollten uns keine Klappereien leisten.“

Im Luftwiderstandsbeiwert (C_w -Wert) liegt das Schrägheck-Auto nach Auskunft der Audi-Techniker nur geringfügig günstiger als die ebenfalls schon günstige Stufenheck-Limousine. So kann mit denselben Höchstgeschwindigkeiten innerhalb der lieferbaren Avant-Palette gerechnet werden, wie sie von den Stufenheck-Modellen erreicht werden. Im Angebot befinden sich drei verschiedene Motoren – wie gehabt: 1,6 Liter Vierzylinder mit 85 PS (62,5 kW), 2,0 Liter Vierzylinder mit 115 PS (84,5 kW) und 2,2 Liter Fünfzylinder mit 136 PS (100 kW). Mit diesem stärksten Triebwerk erreicht der Avant eine Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h (Werksangabe). ▷



Optische Merkmale des Audi 100 Avant: Schrägheck und eine weit öffnende Heckklappe

Fahrbericht

Audi 100 Avant

Zu sagen ist auch, daß es den Avant nur in den beiden besseren Ausstattungsvarianten L und GL und ausschließlich als Viertürer zu kaufen geben wird. Damit ist klar erkennbar, daß man in ihm etwas besseres zu sehen hat als im normalen Stufenheck-Audi. Der Preis wird diesen Marketing-Gedanken vermutlich vertiefen; es ist anzunehmen, daß der Avant im Preis über einem entsprechend ausgestatteten Audi 100 liegen wird.

In den Fahreigenschaften unterscheidet sich der Avant nicht von seinem Pendant, zumal das Fahrwerk keinerlei Veränderung erfuhr. Man hat es also mit einem fahrsicheren und leicht bedienbaren Mittelklasse-Auto zu tun, zu dessen besonderen Meriten gute Fahrleistungen (jeweils in den einzelnen Motor-Kategorien), großzügige Platzverhältnisse und ein guter Federungskomfort zu zählen sind. Der Zweiliter-Vierzylinder, der in jenem Avant steckte, mit dem auto motor und sport erste Fahreindrücke in der Umgebung von Ingolstadt sammelte, zeichnete sich neben seiner charakteristischen Lebhaftigkeit auch durch einen hohen Geräuschpegel aus, der ein Ausweichen auf mehr oder weniger Hubraum auch im Avant angeraten erscheinen läßt.

Die Sichtverhältnisse nach hinten und schräg hinten sind für ein Auto dieses Zuschnitts sehr gut. Allerdings sollte auch nicht vergessen werden, daß der Stufenheck-Wagen noch übersichtlicher ist, auch weil sich sein Heckabschluß vom Fahrersitz aus einsehen läßt. Einen sehr guten Eindruck hinterließ, wieder einmal, die Servolenkung, mit der der Probe-Avant bestückt war. Sie ist aufgrund ihrer größeren Direktheit und Feinfühligkeit ein besonders empfehlenswertes Extra, das ab zwei Liter Hubraum gegen Aufpreis (995 Mark) auch im Avant zu haben ist.

Ein weiterer Audi mit vielen Qualitäten also – das läßt sich jetzt schon sagen. Ein avantgardistischer Audi ist freilich auch der Avant nicht geworden. Seine geistigen Väter werden sich deshalb damit bescheiden müssen, daß er sich vermutlich nur gut verkauft.



Technische Daten und Fahrleistungen¹⁾

Typ		Avant L/GL	Avant LS/GLS	Avant L 5E/ GL 5E
Anzahl der Zylinder		4 R ²⁾	4 R ²⁾	5 R ²⁾
Bohrung x Hub		79,5 x 80,0	86,5 x 84,4	79,5 x 86,4
Hubraum		1588	1984	2144
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	63/5600	85/5500	100/5700
Maximales Drehmoment	mkg bei 1/min	12,4/3200	16,8/3500	18,5/4200
	Nm bei 1/min	122/3200	165/3500	181/4200
Beschleunigung 0–100 km/h in s		13,4	10,7	9,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	160	179	190
DIN-Verbrauch	L/100 km	8,9 N	9,6 S	10,5 S

¹⁾ Werksangaben. ²⁾ Reihenmotor



Der Innenraum des neuen Avant zeichnet sich durch hohen praktischen Nutzwert aus. Die Rücksitzlehne läßt sich umklappen, und als Besonderheit gibt es ein Ski-Fach, das insgesamt acht Ski aufnehmen kann.

