

# Mit Mercedes-Maßstab

Der neue Audi 100 hat im August Premiere.

Von Helmut Luckner

**D**ie Wolfsburger geben sich bescheiden: „Der neue Audi 100 wird kein kleiner Mercedes. Er kann zu dem Preis, zu dem wir ihn anbieten werden, gar keiner sein“, dämpft Audi NSU- und VW-Verkaufschef Dr. Werner P. Schmidt allzu hoch gesteckte Erwartungen in den neuen Audi, der Anfang August in Luxemburg Premiere feiern wird.

In der Audi-Wiege Ingolstadt gibt man sich schon eine Spur geneigter, den neuen Großen in die Mercedes-Nähe zu rücken. Audi NSU-Chef Gottlieb

M. Strobl möchte den neuen Audi 100 als ersten Schritt zur Profilierung von Audi NSU als Nobelmarke des VW-Konzerns sehen. Und der technische Vorstand Ferdinand Piëch präzisiert das Näherrücken an Untertürkheimer Produkte so: „Wenn der bisherige Audi 100 gelegentlich als Möchtegern-Mercedes bezeichnet wurde, dann will der neue Audi 100 schon ein Kann-Mercedes sein.“

Der „neue, große Audi 100“, wie ihn die Konzern-Werber gegenüber dem bisherigen Audi 100 abheben, wird bei

Vergleichen mit der Mercedes-Konkurrenz in der Tat einige Pluspunkte zu verzeichnen haben. Im Innenraum soll mehr Platz sein als im kleinen Mercedes, im Kofferraum gar mehr als in der S-Klasse. Der große Audi wird in stärkster Version (mit 136 PS starkem Fünfzylinder-Motor) mit einer Spitze von etwa 190 km/h geringfügig schneller sein als der kleine Mercedes 250, 300 Kilo weniger wiegen und deshalb nicht nur etwas besser beschleunigen, sondern auch noch um etwa ein Drittel weniger Benzin brauchen als der Mercedes-Sechszylinder.

**Ein Konkurrent für Mercedes: der neue Audi 100 mit Stufenheck**



Der neue Audi 100 wird zunächst mit Stufenheck auf den Markt kommen. Im Frühjahr nächsten Jahres steht dann die Schrägheck-Variante zum Stapellauf an, die in Fachkreisen eine Zeitlang als Zwillingmodell unter VW-Flagge erwartet wurde. Doch in der jetzt herausgebildeten Modell-Strategie des VW-Konzerns soll VW nur noch Autos bis zur Größenordnung des Passat bauen, Audi dagegen soll vom Audi 80 an aufwärts die Kundenwünsche erfüllen. Das neue Schrägheck-Modell der Ingolstädter soll Audi 100 Avant heißen.

Als Motoren sind zum Modellstart ein Zweiliter-Vierzylinder mit obenliegender Nockenwelle und etwa 115 PS sowie der 1,6 Liter-Vierzylinder mit 85 PS (wie im bisherigen Audi 100 L) zu erwarten. Erst zu einem späteren, noch nicht festgelegten Termin werden die Audi-Bauer auch den neuen, 136 PS starken 2,2 Liter-Fünfzylinder-Motor einbauen.

136 PS entsprechen in der modernen Wertskala der Techniker 100 Kilowatt. Nach dieser Rechnung läßt sich für die Typenbezeichnung Audi 100 auch

aus der Sicht der Techniker eine Rechtfertigung finden, die es im übrigen lieber gesehen hätten, wenn der Große als Audi 120 auf den Markt gekommen wäre.

Für den Fünfzylinder, der aus technischen Gründen zuerst mit K-Jetronic-Einspritzung und erst zu einem späteren Zeitpunkt auch mit Vergaser angeboten werden soll, haben die Ingolstädter Techniker ein völlig neues Getriebe entwickelt, dessen Details freilich noch strengster Geheimhaltung unterliegen. ▷



Mit der Start-Ausstattung ist das neue Modell natürlich längst nicht ausgerüstet. VW-Konzernchef Toni Schmücker spricht von einer Leistungs-Obergrenze um 160 PS, die ein größerer Fünfzylinder, möglicherweise auch ein Motor mit sechs Zylindern – oder ein Wankelmotor – produzieren könnten. Denn Audi NSU erlöst Geld aus dem Verkauf von Wankellizenzen in alle Welt und hat deshalb auch die Verpflichtung, am Kreiskolben weiterzuarbeiten.

Und auch für ein weiteres Antriebsaggregat – den Dieselmotor – wird der neue Audi 100 gerüstet sein: Schmücker spricht von einem Fünfzylinder-Diesel mit 2,3 bis 2,4 Litern Hubraum, der vermutlich eine ähnliche Leistung wie der 80 PS starke 300 D bringen und dem erheblich leichteren Auto zu besseren Fahrleistungen und geringerem Verbrauch als dem großen Diesel-Mercedes verhelfen wird. Zeitpunkt für die Diesel-Premiere im Audi 100: etwa 1978.

Der neue Audi 100 will kein kleiner Mercedes werden, eher ein anderer Mercedes. Die andere Machart kommt vor allem in einem Mindergewicht von rund 300 Kilo gegenüber dem Daimler-Rivalen zum Ausdruck. Und weil jedes gesparte Kilo beim Autobau auch gespartes Geld bedeutet, darf man die Preise des neuen Audi wenigstens 2000 Mark unter denen der vergleichbaren Mercedes-Autos erwarten, dem Vernehmen nach aber um höchstens 500 Mark über dem bisherigen Audi 100-Standard.

Der alte Audi 100, dessen Verkauf kurz vor der Premiere des neuen eigentlich Sorge bereiten müßte, ist ausverkauft. Nicht einmal interessierten Werksangehörigen gelingt es, noch eines der Rest-Exemplare des seit November 1968 gebauten Modells abzuweihen.

Sterben wird der alte Audi 100 freilich noch lange nicht. Er soll zunächst in der Version für Amerika, wo er schon heute einen mercedesähnlichen Ruf genießt, weiter gebaut werden. Und es scheint nicht ausgeschlossen, daß das jetzt auslaufende Modell in einer ausländischen Produktionsstätte des Konzerns fröhliche Urständ feiert.



# Schrittmacher

Mercedes-Rekorde weisen Weg zum Hochleistungs-Diesel.

**N**icht als Selbstzweck oder gar als Anzeichen für eine Rückkehr ins Rennengeschehen sind die Diesel-Rekordfahrten zu werten, die Mercedes-Benz kürzlich im süditalienischen Nardo durchführte. Vielmehr kann das ebenso kurzfristig geplante wie erfolgreich abgewickelte Weltrekord-Unternehmen als vorläufiger Höhepunkt der intensiven Bemühungen der Untertürkheimer um die Weiterentwicklung des Personenwagen-Dieselmotors gesehen werden.

Unter Leitung von Entwicklungschef Professor Scherenberg erzielten die Versuchsingenieure Kaden, Dr. Liebold, Moch und Wachsenberger neben 16 internationalen Klassenrekorden drei Weltrekorde:

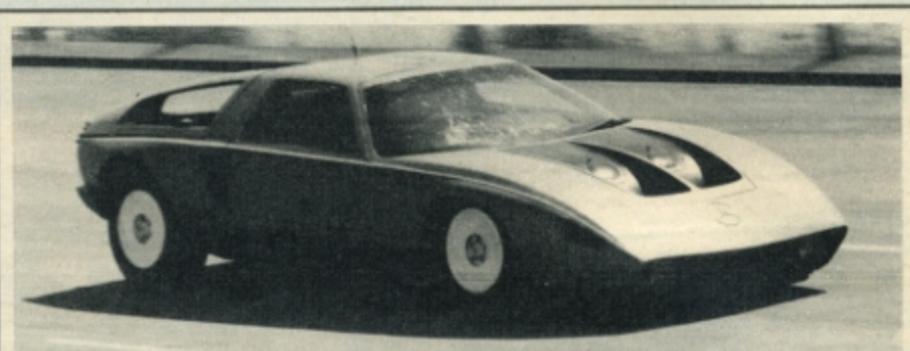
- 252,540 km/h über 5000 Meilen
- 252,249 km/h über 10 000 km
- 251,798 km/h über 10 000 Meilen

Als Rekordfahrzeug diente einer jener betagten C 111, die vorwiegend im Zusammenhang mit der Wankel-Entwicklung eingesetzt waren. Durch Karosserie-Retuschen war der c-wert unter 0,3 gesenkt worden, das Tankvolumen

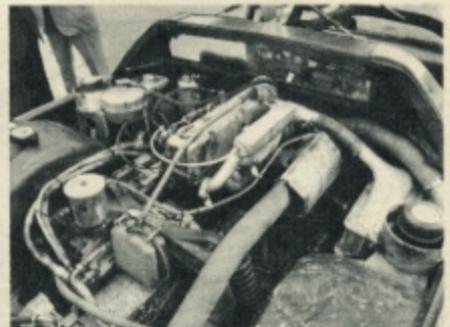
wurde vergrößert und das Cockpit mit einer Fülle von Instrumenten sowie einer Funkanlage versehen.

Als Antrieb für das „rollende Laboratorium“ diente der bekannte Fünfzylinder-Dieselmotor des 300 D, der durch diverse Maßnahmen für den speziellen Einsatz präpariert worden war. Wichtigste Änderung war der Einbau eines auf 2 atü Ladedruck ausgelegten Garrett-Turboladers. In Verbindung mit einer modifizierten Bosch-Einspritzung konnte damit die Leistung von 80 PS auf 190 PS bei 4600/min und das Drehmoment von 17,5 auf 38 mkg bei 3600/min gesteigert werden.

Wie schon bei den vorausgegangenen, höchst ermutigend verlaufenen Prüfstandsläufen zeigte sich der Turbo-Diesel auch während der rund 64 Stunden dauernden Rekordfahrt anspruchslos: Er konsumierte 19,8 Liter Dieseldieselkraftstoff und 0,07 Liter Motorenöl pro 100 km, und an Wartung benötigte der Selbstzünder lediglich einige, ebenfalls in Rekordzeit durchgeführte Ventilspielkontrollen. Sie dauerten jeweils ganze 155 Sekunden. H. E.



Über 270 km/h erzielte der C 111-Diesel auf dem Nardo-Kreis



Zahlreiche Instrumente registrierten das Befinden des aufgeladenen Fünfzylinders