

# Dauertest

Audi 100 5E



# Reife Leistung

80 000 km mit dem Audi 100 5E: Wie bewährt sich der Fünfzylinder-Audi?

Von Götz Leyrer

**W**er bei Audi das Thema „Audi 100“ anschneidet, darf eines mit Sicherheit erwarten: daß er zufrieden lächelnde Gesichter zu sehen bekommt. Denn schon als dieses Modell vor nunmehr zwei Jahren in neuer Form auf den Markt kam, erteilte ihm die Fachpresse – auch *auto motor und sport* – durchweg gute Noten und schuf damit eine wichtige Voraussetzung für einen erfreulichen Verkaufserfolg.

Und der ließ, wie man inzwischen weiß, auch nicht auf sich warten. Der Audi 100 avancierte zum meistverkauften Audi-Modell und konnte bis heute in immerhin rund 370 000 Exemplaren an den Mann gebracht werden. Daß es so viele wurden, ist nicht zuletzt der stärksten Audi 100-Version zu verdanken, mit der die Ingolstädter VW-Tochter in eine zuvor gemiedene Leistungsklasse vorstieß und mit der sie gleichzeitig auch für ein technisches Novum sorgte.

Der Audi 100 5E nämlich ist das erste Auto mit einem Fünfzylinder-Benzinmotor, der, so Audi, einige bemerkenswerte Eigenschaften in sich vereinigt. Denn er läßt sich billiger produzieren als ein gleichgroßer Sechszylinder, ohne diesem in Leistung und Laufkultur nennenswert unterlegen zu sein.

Der Audi-Kundschaft jedenfalls scheint diese Argumen-

tation einzuleuchten: Schon beim Start des neuen Modells entschieden sich 29,1 Prozent für den Fünfzylinder, und dieser Anteil verschob sich im Lauf der Zeit kräftig nach oben. Derzeit liegt er schon bei 52,9 Prozent und zeigt, nach der Einführung der billigeren Vergaser-Variante, weiter steigende Tendenz.

Um die Frage nach der Dauerbewährung des Audi 100 und speziell seines ungewöhnlichen Triebwerks zu beantworten, fuhr *auto motor und sport* einen Audi 100 5E mit dem 136 PS (100 kW) starken Einspritz-Fünfzylinder über eine Strecke von 80 000 km – ein Pensum, für das der durchschnittliche Audi-Pilot gut drei Jahre benötigt. Im Redaktionsbetrieb, und dies spricht für die all-

gemeine Beliebtheit des Dauertestwagens, ging es deutlich schneller: Am 8. Juli 1977 begann der Fünfzylinder den Testalltag, und bereits am 2. September 1978 signalisierte ein Kilometerstand von 82 344 km das Ende des Dauertests.

## Der Audi und sein Motor

Der Fünfzylinder des Audi 100 zeichnet sich durch befriedigende Laufkultur und niedrigen Benzinverbrauch aus.

Als die Autos aus Ingolstadt noch Zweitakter waren und DKW hießen, warb die Firma mit der Formel 3=6 und meinte damit, daß die damals gebauten Dreizylinder mit einem Sechszylinder-Viertakter auf eine Stufe zu stellen seien. Das war zweifellos übertrieben – heute indessen hätte eine ähnliche Gleichung schon eher Berechtigung. Denn fünf Zylinder sind zwar nicht das gleiche wie sechs, aber was sie können, hält einen entsprechenden Vergleich aus.

Vor allem was die Leistung angeht: Der Fünfzylinder des Audi 100 ist ein kräftiger Bursche, der mit der nur

1200 kg schweren Limousine leichtes Spiel hat. Ein Tritt aufs Gaspedal läßt ihn spontan und freudig hochdrehen, wodurch schon rein subjektiv der Eindruck sportlichen Temperaments entsteht.

Der gebotene Dampf ist denn auch tatsächlich nicht von Pappe. Der Dauertestwagen, der mit steigender Kilometerleistung immer schneller wurde, beschleunigte bei der letzten Messung in nur 10,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h und war 193,5 km/h schnell.

Für eine Familien-Limousine mit nur 2,2 Liter Hubraum sind das wackere Werte, die den Audi-Piloten jederzeit dafür entschädigen, daß er nicht generell mit der Laufkultur eines guten Sechszylinders rechnen darf. Während im unteren und mittleren Drehzahlbereich eine lobenswerte Laufruhe vorherrscht, mischt sich bei vollem Ausnutzen der Leistung ein ziemlich kerniger Ton ins Klangbild, der freilich nichts daran ändert, daß der Fünfzylinder im Laufverhalten näher bei einem Sechszylinder als bei einem Vierzylinder liegt.

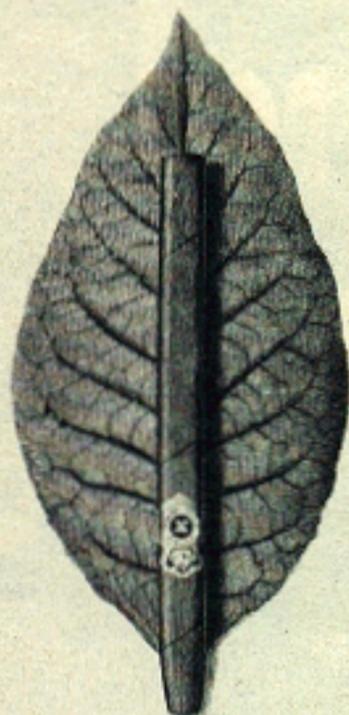
Die nur minimalen Vibrationen unterstreichen noch diesen Eindruck – der Benzinverbrauch hingegen wäre auch einem kleineren und schwächeren Motor angemessen. Über die gesamte Testdistanz ergab sich ein Durchschnittsverbrauch von

### VORZÜGE

- Geräumige, gut verarbeitete Karosserie
- Bequeme Sitze
- Sinnvoll angeordnete Bedienungselemente
- Leichtgängige und exakte Lenkung
- Problemloses Fahrverhalten
- Guter Federungskomfort
- Gute Richtungsstabilität
- Gute Wintertauglichkeit
- Sehr gute Fahrleistungen
- Geringer Benzinverbrauch

### NACHTEILE

- Lautes Motorgeräusch im Bereich der Höchstgeschwindigkeit
- Starke Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen
- Vordere Armlehnen unbrauchbar



## Clubmaster ...eine Cigarillolänge Naturdeckblatt.

Es ist das feine Deckblatt, das jedem CLUBMASTER-Cigarillo den unnachahmlichen Geschmack gibt. So erlebt man das reiche Aroma einer besonders gekonnten Mischung. Ob Brasil oder Sumatra-CLUBMASTER-Cigarillos sind sehr leicht, mild-aromatisch und extra schlank.



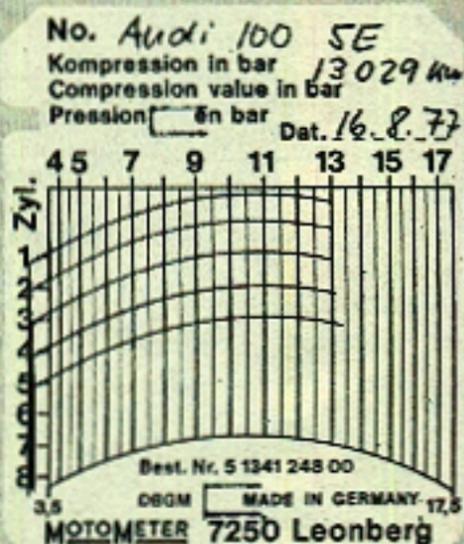
# Dauertest

Audi 100 SE

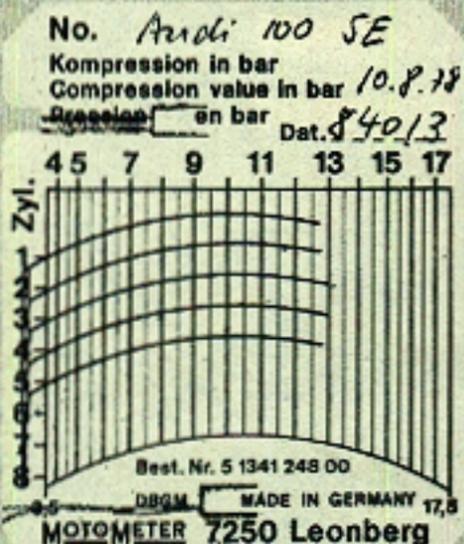
## Technische Daten und Meßwerte

Audi 100 SE

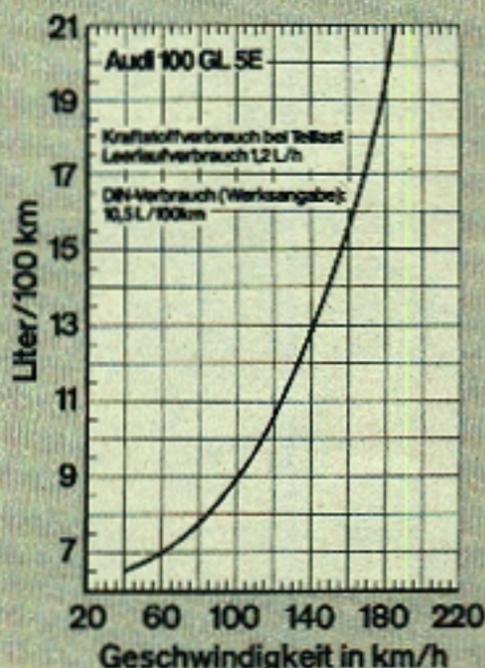
### KOMPRESSIONS- DIAGRAMME



Bei km-Stand 13 029



Bei km-Stand 84 013



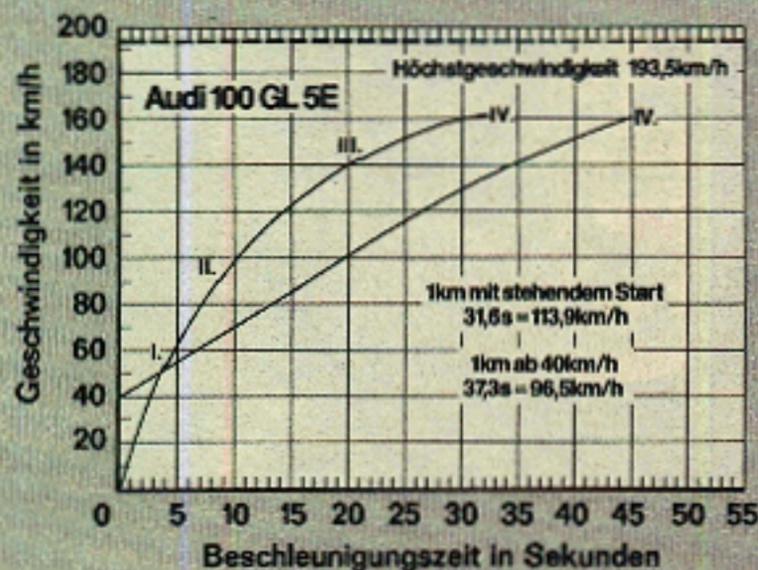
| TESTWAGEN                    | Audi 100 GL SE               |
|------------------------------|------------------------------|
| Baujahr                      | 1977                         |
| Fahrgestell-Nummer           | 4372093763                   |
| km-Stand bei Übernahme       | 1512                         |
| km-Stand bei Testende        | 82 344                       |
| Hubraum                      | 2144 cm <sup>3</sup>         |
| Leistung                     | 100 kW (136 PS) bei 5700/min |
| Verdichtungsverhältnis       | 9,3 : 1                      |
| Leergewicht vollgetankt      | 1200 kg                      |
| Zulässiges Gesamtgewicht     | 1630 kg                      |
| Zuladung                     | 430 kg                       |
| Leistungsgewicht vollgetankt | 83,3 kW/t (8,8 kg/PS)        |

### VERBRAUCH (Unter verschiedenen Bedingungen ermittelte Grenzwerte)

|   | Minimum<br>L/100 km | Maximum<br>L/100 km |
|---|---------------------|---------------------|
| Autobahn ca. 110 km/h   | 10,2                | 11,6                |
| Autobahn ca. 135 km/h   | 12,3                | 14,4                |
| Landstraße ca. 65 km/h  | 10,7                | 12,9                |
| Landstraße ca. 80 km/h  | 13,0                | 15,3                |
| Kurzstrecke   | 11,5                | 14,8                |
| Testverbrauch über eine Strecke von 80 000 km<br>100 km (Superbenzin). Ölverbrauch 0,7 L/1000 km. | 12,7 L/100 km       |                     |

### FAHRLEISTUNGEN

| Beschleunigung in s (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen) | Dauer-<br>test<br>Anfang | Dauer-<br>test<br>Mitte | Dauer-<br>test<br>Ende |
|--|--------------------------|-------------------------|------------------------|
| 0- 40 km/h   | 2,6                      | 2,6                     | 2,6                    |
| 0- 60 km/h   | 4,6                      | 4,7                     | 4,7                    |
| 0- 80 km/h   | 7,2                      | 7,3                     | 7,1                    |
| 0-100 km/h   | 10,5                     | 10,5                    | 10,1                   |
| 0-120 km/h   | 15,1                     | 15,1                    | 14,4                   |
| 0-140 km/h   | 20,8                     | 20,9                    | 20,0                   |
| 0-160 km/h   | 32,2                     | 31,8                    | 30,3                   |
| 1 km mit stehend. Start  | 32,0                     | 32,0                    | 31,6                   |
| Höchstgeschw. in km/h  | 191,5                    | 192,5                   | 193,5                  |



# Nach einem Tag ist er unentbehrlich...



## CT-550

Die Modelle CT-550 und CT-650 werden in D, F, S, N, DK, SF, YU unter der Marke SHARP, in allen übrigen europäischen Ländern mit der Modellbezeichnung CT-500 und CT-600 unter der Marke ELSIMATE vertrieben.

...der Rechneruhrkalender sagt Ihnen Zeit  und Datum,  stoppt Ihren Trimm-Trab,  erinnert an den Termin  um 15.45 Uhr, zeigt an, ob Ihre Freundin  ein Sonntagskind ist, nennt die Uhrzeit  in San Francisco und speichert die Nummer Ihres Bankkontos... 

Der perfekte Begleiter: Ein hochwertiger Rechner mit LC-Anzeige und Longlife-Technik, kombiniert mit einer quartzgenauen Weltzeituhr mit Kalender- und Stoppuhrfunktion. Dazu ein Festwertspeicher. Kleiner als zwei Zündholzschachteln.

**Schöner rechnen mit SHARP**

Für den Schreibtisch: CT-650, das große Modell mit Sensorbedienung.



## Der Audi im Alltag

Die leichte Bedienbarkeit macht den Audi zu einem problemlosen Alltags-Auto.

Oft sind es nur Kleinigkeiten, die beim täglichen Umgang mit einem Auto immer

Erhältlich in guten Fachgeschäften der Büroartikel- und Radio/Phono-Branche und in den Fachabteilungen der Kaufhäuser.



SHARP ELECTRONICS (EUROPE) GMBH  
Steindamm 11 · 2000 Hamburg 1  
Telefon 040/24 75 55

# Dauertest

## Audi 100 5E

wiederkehrenden Verdruss bereiten: schlecht ablesbare Instrumente beispielsweise, klemmende Türschlösser oder auch ein Sicherheitsgurt, der es nur darauf abgesehen hat, bei günstiger Gelegenheit die Halsschlagader des Fahrers zu durchtrennen.

Solch lästige Details allerdings muß man gerade beim Audi 100 mit der Lupe suchen, denn sein Interieur überzeugt zwar nicht durch sonderlich geschmackvolle Gestaltung, erweist sich aber fast durchweg als praxisgerecht. So sind alle Bedienungshebel leicht erreichbar und verwechslungssicher angeordnet, die Instrumente lassen sich mühelos überblicken, und Platz wird in Hülle und Fülle geboten.

Für die beiden Vornsitzen bedeutet dies, daß sie die ihnen bekömmliche Sesselstellung auch dann unverändert beibehalten können, wenn das rückwärtige Abteil belegt wird, und die Fondpassagiere fühlen sich auch dann noch nicht wie Sardinen in der Dose, wenn sie einmal zu dritt nebeneinander Platz nehmen müssen.

Denn speziell die Breite des Innenraums fiel beim Audi sehr üppig aus, was auf der anderen Seite allerdings auch einen Nachteil mit sich bringt, weil dadurch die vorderen Armlehnen zur Bedeutungslosigkeit degradiert werden: Sie sind so weit von den Sitzen entfernt, daß sie nicht zu zusätzlicher Bequemlichkeit, sondern allenfalls zu einer unnatürlichen Körperhaltung beitragen.

Ansonsten gibt es weder an der Sitzposition noch an den straff gepolsterten, gute Seitenführung bietenden Sitzen

selbst etwas auszusetzen. Man fühlt sich gut aufgehoben im Audi und genießt eine einwandfreie Rundumsicht, die sich im dichten Verkehrsgewühl ebenso positiv bemerkbar macht wie beim Einfädeln in enge Parklücken.

Unterstrichen wird die Problemlosigkeit der alltäglichen Fortbewegung noch durch die leichtgängige und sehr exakt arbeitende Schaltung, durch die Elastizität des Motors im unteren Drehzahlbereich sowie durch die Servolenkung, die im Test-

wagen eingebaut war und die zu den uneingeschränkt empfehlenswerten Extras zählt.

Denn diese Lenkung erfordert nicht nur minimalen Kraftaufwand und sorgt damit für ausgeprägte Handlichkeit, sie überzeugt außerdem durch gute Exaktheit und bleibt weitgehend frei von Antriebseinflüssen.

So gerät eine Fahrt im Audi 100 nicht nur im Stadtverkehr zu einer mühelosen Angelegenheit – sie bleibt es auch, wenn man auf der Landstraße zügig vorankommen möchte. Hier kommt dem Audi seine geglückte Fahrwerks-Abstimmung zustatten: Wie alle frontgetriebenen Autos neigt er beim Erreichen der Grenzhöhe in Kurven zum Untersteuern, doch bleibt diese Tendenz stets minimal und läßt sich durch weiteres Einschlagen des Lenkrads problemlos beherrschen.

Haltloses Schieben über die Vorderräder ist selbst bei extremer Fahrweise nicht zu beobachten und die bei abruptem Gaswegnehmen einsetzende Lastwechselreaktion hat bestenfalls ein etwas neutraleres Fahrverhalten zur Folge, führt aber niemals zu einem Ausbrechen des Hecks, das weniger geübte Piloten überfordern könnte.

Zudem sind diese Kurvenqualitäten mit einem überdurchschnittlichen Federungskomfort gepaart. Kleine Bodenwellen absorbiert die Federung so willig, daß die Insassen kaum etwas davon merken und selbst grobe Unregelmäßigkeiten der Straßenoberfläche dringen nicht als lästige Stöße

### Störungen

|           |   |
|-----------|---|
| km 6 520  | Benzinleitung undicht   |
| km 9 622  | Wasser im rechten vorderen Fußraum  |
| km 10 159 | Lichtmaschinenhalterung lose  |
| km 28 289 | Dröhngeräusch bei hoher Geschwindigkeit   |
| km 28 493 | Cassettenradio Blaupunkt Lübeck defekt, Scheibenwischer laufen laut                                     |
| km 30 681 | Standlicht vorn rechts defekt   |
| km 34 125 | Tankuhr zeitweise defekt  |
| km 36 888 | Motor läuft nach  |
| km 37 566 | Lichtmaschinen-Ladekontrolllampe brennt   |
| km 38 600 | Uwucht an den Vorderrädern  |
| km 42 102 | Motor läuft nach, Bremslicht hinten links defekt  |
| km 44 405 | Antenne fährt nicht ganz aus  |
| km 45 348 | Klopfgeräusche vorn links beim Beschleunigen  |
| km 46 801 | Schwammiges Fahrverhalten   |
| km 47 530 | Stoßdämpfer vorn links verursacht beim Einfedern Geräusche, Bodenteppiche lose, Scheibenwischer rattern |
| km 47 760 | Lenkrad hakt beim Einschlagen   |
| km 49 575 | Windgeräusche Fahrertür   |
| km 50 571 | Drosselklappengestänge ausgehängt   |
| km 51 897 | Kofferraumschloß hängt, Türgummi Beifahrerseite lose  |
| km 57 289 | Kofferraumschloß defekt, Motorhaube läßt sich nur schwer öffnen   |
| km 60 818 | Türaufsteller Fahrertür fehlt   |
| km 64 919 | Fensterkurbel Fahrertür lose  |
| km 68 575 | Gas bleibt bei Vollgas hängen, Drosselklappengestänge fehlt   |
| km 71 199 | Bolzen der Lichtmaschinenhalterung ausgeschlagen, starke Klappergeräusche                               |
| km 82 279 | Motor bleibt stehen   |

### Testberichte über den Audi 100 in auto motor und sport.

Heft 21/76: Test Audi 100 1.6

Heft 25/76: Test Audi 100 GL 5E

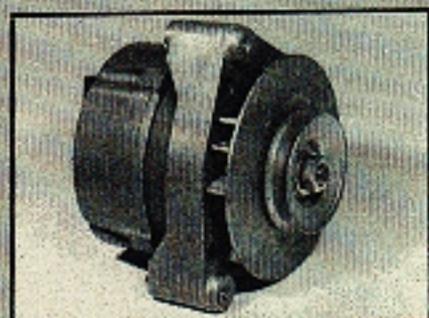
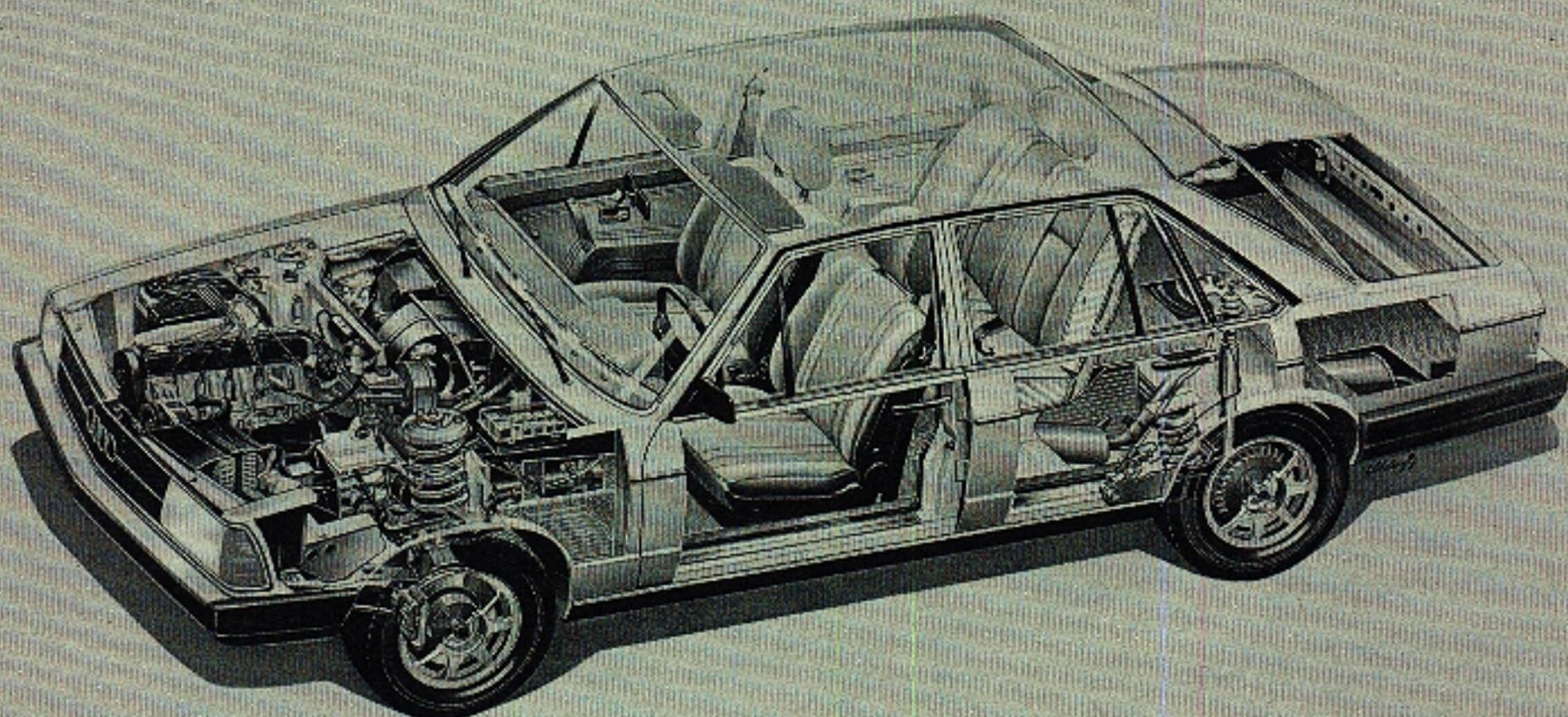
Heft 26/76 und 1/77: Vergleichstest Audi 100 GLS 2.0, BMW 520, Citroen CX 2400, Ford Granada GL 2.3, Mercedes-Benz 230

Heft 24/77: Test Audi 100 Avant 5E

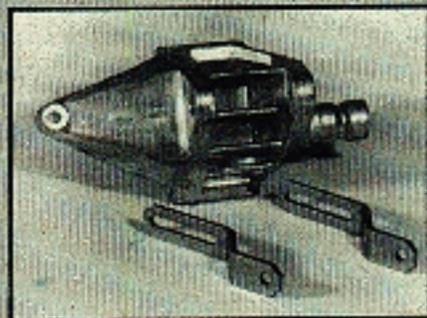
# Dauertest

Audi 100 5E

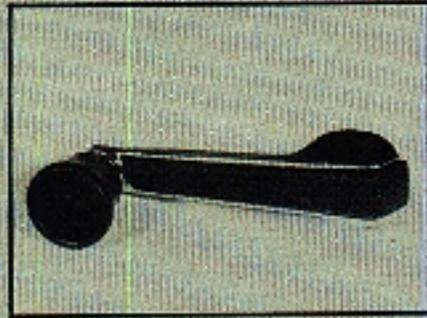
## Die Defekte am Dauertest-Audi



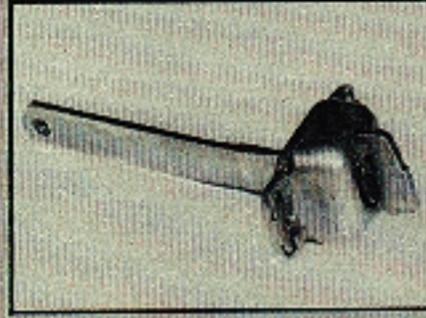
37 844 km: Lichtmaschine erneuert.



71 199 km: Lichtmaschine und Halterung ausgewechselt.



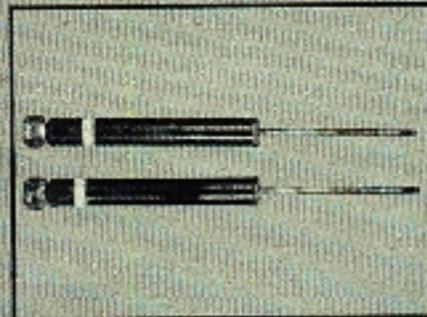
69 430 km: Fensterkurbel erneuert.



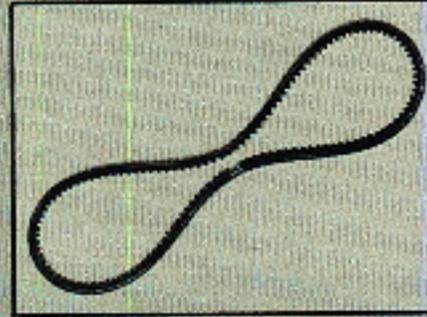
60 818 km: Türaufsteller verloren.



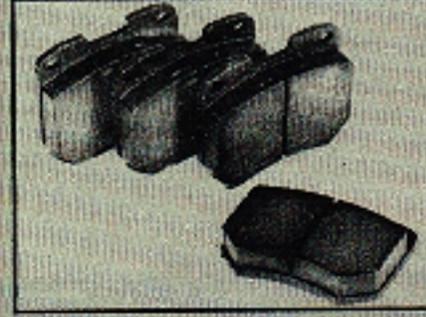
47 530 km: linker vorderer Stoßdämpfer defekt.



69 430 km: beide hinteren Stoßdämpfer ausgetauscht.



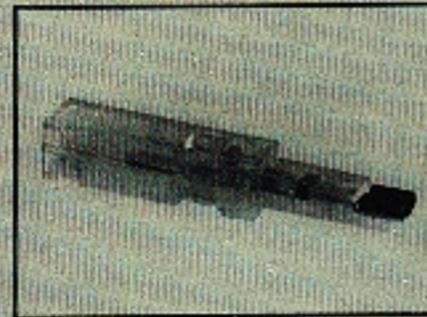
60 357 km: Keilriemen erneuert.



23 285 km: vordere Bremsbeläge erstmals erneuert.



71 199 km: Deckel für Ausgleichsbehälter erneuert.



45 840 km: Diodenstecker eingebaut.



68 575 km: Drosselklappengestänge abgefallen.



82 279 km: Dichtung an Druckminderventil erneuert.

bis ins Rückgrat der Passagiere vor, sondern werden mit einer sanften Vertikalbewegung des Aufbaus eingebettet.

## Der Audi auf Langstrecken

Auf langen Strecken stört das im Bereich der Höchstgeschwindigkeit stark anschwellende Geräusch des Fünfzylinder-Motors.

Wer im Audi reisen will, stößt schon vor Antritt der Fahrt auf ein positives Merkmal seiner Karosserie. Die Überlegung nämlich, ob dieses oder jenes Gepäckstück besser zuhause bleiben sollte, braucht man als Audi-Fahrer auch dann nicht anzustellen, wenn die eigene Familie vier oder gar fünf Köpfe zählt.

Der glattflächige, durch die relativ niedrige Ladekante gut zu füllende Kofferraum schluckt sehr viel: Nach der auto motor und sport-Norm, die nur das tatsächlich nutzbare Volumen berücksichtigt, passen 452 Liter ins geräumige Heck, womit der Audi innerhalb seiner Klasse einen Bestwert markiert (zum Vergleich: Opel Rekord 352 Liter, Ford Granada 368 Liter).

Gut gerüstet für lange Trips ist der Fünfzylinder-Audi natürlich auch durch seine Motorleistung, die ein hohes Durchschnittstempo ermöglicht. Mit Dauervollgas indessen möchte man, das zeigten die Erfahrungen mit

dem Dauertestwagen deutlich, doch nicht immer reisen. Denn ab etwa 180 km/h bis zum Bereich der Höchstgeschwindigkeit stellt sich ein starkes Dröhngeräusch ein, das die Trommelfelle strapaziert und so zu vorzeitiger Ermüdung beiträgt.

Schon aus diesem Grund geht man gern freiwillig etwas vom Gas, so daß sich ein kommoderes Reise-Tempo von rund 170 km/h einstellt. Dabei arbeitet der Motor mit einem angenehm niedrigen Geräuschniveau, und als willkommene Beigabe kann

zudem ein deutlich absinkender Benzinverbrauch registriert werden, der es dank des 60 Liter fassenden Tanks erst nach knapp 500 Kilometern notwendig macht, sich nach einer Zapfstation umzusehen.

Daß lange Autobahn-Fahrten im Audi weitgehend ermüdungsfrei zurückgelegt werden können, ist schließlich auch dem guten Federungskomfort sowie dem tadellosen Geradeauslauf zu verdanken. Wie an der sprichwörtlichen Schnur gezogen verfolgt er seinen Weg und läßt sich weder von Bodenwellen noch von Spikesrillen oder Querfugen aus der Bahn bringen.

### Wartung und Reparaturen

|           |  |           |
|-----------|--|-----------|
| km 6 529  | Benzinleitung befestigt  | Garantie  |
| km 7 500  | Pflegedienst mit Ölwechsel und Material  | DM 40,53  |
| km 11 487 | Lichtmaschine befestigt  | Garantie  |
| km 14 900 | Inspektion mit Ölwechsel und Material  | DM 137,24 |
| km 23 285 | Pflegedienst mit Ölwechsel und Material  | DM 37,64  |
|           | Bremsbeläge vorn erneuert  | DM 108,51 |
| km 28 785 | Cassettenradio repariert   | Garantie  |
| km 30 681 | Standlichtlampe erneuert   | DM 2,80   |
| km 31 146 | Inspektion mit Ölwechsel, Computer-Diagnose und Material   | DM 173,25 |
|           | Kühlsystem-Frostschutz   | DM 9,33   |
| km 37 844 | Pflegedienst mit Ölwechsel und Material  | DM 47,14  |
|           | Lichtmaschine erneuert   | Garantie  |
| km 37 858 | 4 Winterreifen (Metzeler Alpin Steel 165 SR 14)  | DM 560,44 |
|           | Montage und Auswuchten   | DM 53,28  |
| km 38 901 | Vorderräder ausgewuchtet   | DM 13,44  |
| km 40 085 | Wischerblätter erneuert  | DM 22,00  |
| km 45 840 | Inspektion mit Ölwechsel und Material  | DM 127,43 |
|           | Motorwäsche  | DM 13,44  |
|           | Sperrdiode (Diodenstecker) eingebaut, Federballlagerung und Gelenkwelle kontrolliert   | Garantie  |
| km 47 550 | Stoßdämpfer vorn rechts erneuert   | Garantie  |
| km 48 146 | Abstand der Kontaktscheibe zwischen Hupe und Mantelrohr (Lenkung) eingestellt  | Garantie  |
| km 51 829 | Umbereift auf Michelin XVS (185/70 HR 14)  | DM 13,44  |
| km 50 571 | Drosselklappengestänge befestigt   | Garantie  |
| km 52 861 | Pflegedienst mit Ölwechsel und Material  | DM 47,30  |
| km 60 357 | Inspektion mit Ölwechsel und Material  | DM 202,06 |
|           | Bremsbeläge vorn erneuert  | DM 115,73 |
|           | Keilriemen erneuert  | DM 15,38  |
|           | Motorwäsche  | DM 13,44  |
| km 65 270 | 4 neue Reifen Michelin XVS (185/70 HR 14)  | DM 877,-  |
|           | Montage und Auswuchten   | DM 38,08  |
| km 68 753 | Drosselklappengestänge erneuert  | DM 29,12  |
| km 69 430 | Pflegedienst mit Ölwechsel und Material  | DM 53,94  |
|           | Fensterkurbel erneuert, Fahrertür eingestellt, Türaufsteller erneuert, Dichtung an Überdruckventil der Ölpumpe erneuert, beide hinteren Stoßdämpfer erneuert | Kulanz    |
| km 71 199 | Lichtmaschine und Halterung erneuert   | Kulanz    |
|           | Zündkerzen ausgewechselt   | DM 31,36  |
|           | Deckel für Kühlwasserausgleichsbehälter erneuert   | DM 7,12   |
| km 76 263 | Inspektion mit Ölwechsel und Material  | DM 191,38 |
| km 82 279 | Dichtung an Druckminderventil der Einspritzanlage erneuert   | DM 50,32  |

\* nach Werksvorschrift, Preis einschließlich kleiner Nebenarbeiten

## Der Audi im Winter

Dank der hohen Belastung der Antriebsräder macht der Audi auf schnee-glatten Straßen wenig Mühe.

Wie gut ein Auto im Winter ist, hängt zunächst einmal davon ab, wie gut es nach einer Frostnacht anspringt. In diesem Punkt zeigte sich der Einspritzmotor des Dauertestwagens von seiner besten Seite. Selbst bei sehr tiefen Außentemperaturen — mit denen er beispielsweise konfrontiert wurde, als der Sportredakteur mit ihm die Rallye Monte Carlo begleitete — zierte sich der Fünfzylinder nicht und nahm stets nach wenigen Anlas-

## Dauertest

Audi 100 5E

serumdrehungen seine Arbeit auf.

Auch während der anschließenden Kaltlaufphase gab es beim Audi im Dauertest nie Schwierigkeiten. Der

Audi-Motor läuft sofort rund und nimmt willig Gas an, ohne sich zu verschlucken oder gar abzusterben.

Erst einmal in Fahrt gekommen, können den Audi

die widrigsten Wetterverhältnisse nicht bremsen. Dank gut belasteter Antriebsräder meistert er auf schneeglatter Fahrbahn beträchtliche Steigungen – nur wenn der Kofferraum

bis zur zulässigen Grenze vollgeladen ist, geht es wegen der dann zwangsläufig weniger günstigen Gewichtsverteilung schnell mit der Traktion der Vorderräder zu Ende.

# BASF setzt neue Normen: chromdioxid super - noch b

HIFI-MAXIMUM



**Nutzen Sie diesen Vorsprung!**

Die BASF Chromklasse hat in der Cassettentechnik neue Maßstäbe gesetzt. Aufnahme und Wiedergabe erreichten mit der BASF chromdioxid-Cassette erstmals HiFi-Qualität nach DIN 45500, und damit den Durchbruch in die HiFi-Klasse.

**Und jetzt hat die BASF das HiFi-Maximum erreicht:**

**Mit chromdioxid super. Die chromdioxid super-Cassette ist, wie sie heißt: super.**

Denn sie bringt:

**erheblich erweiterten Frequenzumfang  
enormen Dynamikgewinn**

und zwar in allen Bereichen – von den tiefsten bis zu den höchsten Tönen. Auch wenn Sie kein HiFi-Experte sind: Die Grafik 1 zeigt diese Dynamikverbesserung ganz deutlich: durch sehr gute Tiefen- und bisher unübertroffene



Kompensiert wurde dieser allen Fronttrieblern anhaftende Nachteil beim Dauer-testwagen durch die Montage von Metzeler-Winterreifen, die den Audi zu einem besonders tüchtigen Schnee-

geführt machten. Aber selbst mit normalen Sommergürtelreifen gibt es – zumal in gemäßigten Breiten – selten Schwierigkeiten, denn das problemlose Fahrverhalten bleibt auch auf glat-

ter Fahrbahn-Oberfläche erhalten, so daß selbst noch bei minimalen Reibwerten ausgesprochen zügiges Vorwärtkommen bei relativ geringem fahrerischem Aufwand gesichert ist.

Zu den guten Voraussetzungen für winterlichen Betrieb gesellt sich schließlich noch die sehr wirksame Heizung, die nach dem Kaltstart schnell erwärmte Luft liefert und sich gut dosieren läßt. ▷

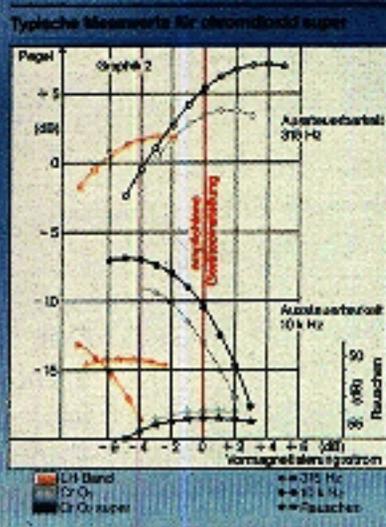
# esser als chromdioxid!



HIFI-STEREO



Höhenaussteuerbarkeit gegenüber CrO<sub>2</sub> bis zu 3 dB zwischen 10.000 und 20.000 Hz bis zu 3 dB in den Tiefen) sowie geringes Grundrauschen. Die Grafik 2 mit den Meßwerten für chromdioxid super beweist die verbesserte Tiefen- und Höhenaussteuerbarkeit gegenüber chromdioxid und LH in der entsprechenden Geräte-einstellung.

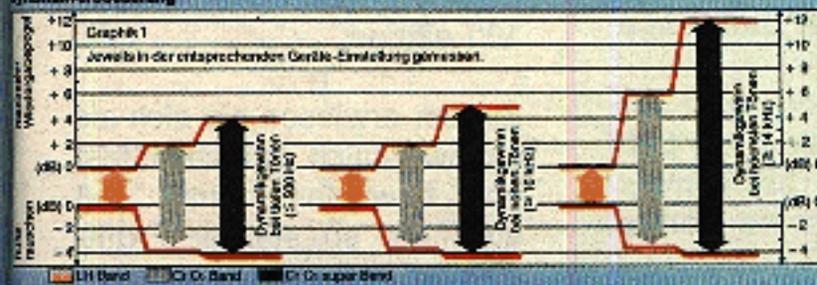


## Lange Lebensdauer des Tonkopfes.

empfindliche Tonkopf geschont und hält länger. Und natürlich hat auch die chromdioxid super-Cassette

wie alle BASF Cassetten die bewährte Sicherheitsmechanik SM gegen Bandsalat. Sie erleben ungetrübten Hörgenuß.

## Dynamikverbesserung



BASF chromdioxid super-Cassetten – das HiFi-Maximum! Tonsensibel, klanggetreu, leistungsstark!

## BASF HiFi-Geräte

Informationen über das gesamte BASF Geräteprogramm und ein Verzeichnis der autorisierten Fachhändler erhalten Sie direkt

von der BASF Aktiengesellschaft, Abt. VKW/MI, 6700 Ludwigshafen. Oder beim autorisierten Fachhändler. Sie erkennen ihn an diesem Zeichen

**BASF hifi**  
Geräte

Autorisiertes Fachgeschäft



## Dauertest

Audi 100 SE

### Der Audi im Sommer

Bei sommerlichen Außentemperaturen sorgt die wirksame und gut dosierbare Belüftungsanlage des Audi 100 für angenehmes Klima im Innenraum.

Die großen und zudem stark geneigten Glasflächen moderner Autos entpuppen sich bei sommerlichen Temperaturen regelmäßig als wahre Plage – lassen sie doch Sonnenstrahlen ungehindert eindringen und sorgen so für eine beträchtliche Aufheizung des Innenraums.

Auch der Dauertest-Audi, obwohl mit der gegen Aufpreis lieferbaren Wärmeschutzverglasung ausgerüstet, blieb davon nicht verschont, ohne freilich seine Insassen mit Sauna-Temperaturen zu belästigen. Daß es im Cockpit insgesamt erträglich bleibt, ist das Verdienst der ausgeklügelten Belüftungsanlage, die durch ihre über die gesamte Breite des Armaturenbretts verteilten Lufteintritts-Öffnungen gehörige Frischluftmengen nach innen schaufelt. Zudem sorgt gerade diese Vielzahl von Lüftungsschlitzen dafür, daß die Passagiere nicht mit scharfen Strahlen angeblasen werden – der Luftdurchsatz geht nahezu zugfrei vonstatten.

So effektiv dieses System jedoch auch arbeitet – es

### Audi 100 GL 5E Erfahrungen mit dem Autoradio



Das im Dauertest-Audi eingebaute Radio vom Typ Blaupunkt Neckarsulm zeichnet sich durch drei Empfangsbereiche (UKW, MW, LW) aus und besitzt ein Cassettenfach für Stereowiedergabe.

Die Empfangsqualität auf Mittel- und Langwelle erwies sich im Dauertest als befriedigend, während bei UKW ein einwandfreier Empfang zu verzeichnen war. Für Sendungen des Verkehrswarnfunks kann beim Blaupunkt Neckarsulm zusätzlich eine sogenannte ARI-Taste gedrückt werden – beim Drehen des Senderwahlknopfes empfängt das Gerät dann nur Sendestationen, die regelmäßig Verkehrsdurchsagen bringen.

Dabei ist es auch möglich, die Lautstärke zu reduzieren – sollte zwischendurch eine Verkehrsmeldung gesendet werden, schaltet sich das Radio automatisch auf normale Lautstärke, um nach Ende der Durchsage wieder zu verstummen.

Bis auf eine defekte Abdeckblende arbeitete auch der Cassettenfach einwandfrei: Die Tonwiedergabe ließ keine Wünsche offen – außerdem kam es niemals vor, daß sich das Tonband im Innenleben des Geräts verhedderte.

Auch was die Lautsprecher angeht, leistete die Musikanlage im Audi Befriedigendes, denn der Audi 100 war das erste Auto aus deutscher Produktion, bei dem nicht allein die Designer, sondern ebenfalls Techniker der Firma Blaupunkt an der optimalen Platzierung der Lautsprecher mitarbeiteten.

Das Ergebnis: Zwei der Tonspender sitzen unter der Windschutzscheibe, die den Schall in den Innenraum reflektiert, zwei weitere sind auf der Hutablage unterhalb der Heckscheibe befestigt.

hat einen Nachteil: Das Einregulieren der erwünschten Luftversorgung läßt sich nicht mit einem Handgriff bewerkstelligen, sondern erfordert vergleichsweise mühseliges Hantieren an zahlreichen kleinen Hebelchen.

### Der Audi und die Reifen

Trotz hoher Motorleistung und Frontantrieb geht der Audi mit seinen Reifen sparsam um: Ein Satz hielt fast 50 000 Kilometer.

Der Dauertestwagen rollte, sieht man von den im Winter montierten Metzeler-Pneus einmal ab, über die gesamte Dauertestdistanz auf Michelin XVS-Stahlgürtelreifen der Dimension 185/70 HR 14, die sich wegen ihrer kleinen Schräglauflinien und ihrem exakten Lenkverhalten gut für den frontgetriebenen Audi 100 eignen.

Zudem erwiesen sie sich als ungewöhnlich verschleißfest und bewiesen damit, daß auch ein so starker Fronttriebler sich nicht als Reifenfresser betätigen muß. Obwohl darauf verzichtet wurde, im Interesse möglichst geringen Verschleißes die stärker beanspruchten vorderen Reifen zwischen durch gegen die hinteren auszutauschen, erreichte der erste Satz die beachtliche Laufleistung von immerhin 47 000 km. ▷

# Dauertest

## Audi 100 5E

Die beim km-Stand 65 270 aufgezo- gene zweite XVS-Garnitur hatte am Ende des Dauertests rund 20 000 km auf dem Buckel und bewies mit einer restlichen Profiltiefe von fünf Millimetern, daß sie mindestens noch einmal so lange gehalten hätte.

## Der Audi und seine Zuverlässigkeit

Die Bilanz der Zuverlässigkeit sieht für den Audi günstig aus: Er blieb während des 80 000 km-Dauertests nur zweimal stehen.

Der Audi 100 gehörte bei auto motor und sport zu den eher unauffälligen Dauertestwagen. Er lief fast immer

— mit zwei Ausnahmen, bei denen er aus eigener Kraft nicht mehr weiterkonnte.

Beide Male betraf der Defekt die Benzinversorgung: Beim km-Stand 6529 war es eine abgerutschte Benzinleitung und nach 82 279 km ein undichtes Druckminderventil der Einspritzanlage. Bei allen übrigen Unpäßlichkeiten, die ihn zwischen den Inspektionsterminen ereilten, gelang es, ohne fremde Hilfe bis zur heimatischen Werkstatt zu kommen.

Zu diesen Schäden zählten die immer wieder losgeschüttelte Halterung der Lichtmaschine, die im Rahmen der Modellpflege inzwischen geändert wurde, sowie eine polternde Vorderachse, als deren Ursache sich eine lose Stoßdämpferbefestigung herausstellte. Schließlich machte auch noch das Drosselklappen- gestänge Ärger. Es blieb bei Vollgas hängen und mußte — nach notdürftiger Eigenreparatur — schließlich er-

setzt werden. Auch dieser Defekt freilich dürfte bei neueren Exemplaren kaum mehr auftreten, denn Audi führt das Gestänge mittlerweile in verbesserten Kunststoffbuchsen und verwendet außerdem eine zweite Gas-Rückholfeder.

## Der Audi und die Kosten

Wartung und Reparaturen waren beim Audi 100 billig: Mit nur 1,6 Pfennig pro Kilometer unterbot er vergleichbare Dauertestwagen deutlich.

Die Tatsache, daß der Audi während seines 80 000 km-Dauerlaufs von wirklich schwerwiegenden Defekten

verschont blieb, sorgte zusammen mit seinem günstigen Benzinverbrauch dafür, daß die Unterhaltskosten insgesamt ganz deutlich unter dem in dieser Klasse ansonsten üblichen Durchschnitt blieben.

Selbst wenn man den Benzinverbrauch ebenso wie die Aufwendungen für neue Reifen und für Motoröl außer Betracht läßt, schneidet der Fünfzylinder-Audi sehr günstig ab.

Beim Dauertestwagen fielen nur 1,6 Pfennig pro Kilometer für Wartung und Reparaturen an, womit er von auto motor und sport bereits früher geprüfte Konkurrenten recht deutlich unterbot. Zum Vergleich: Beim Citroen CX 2400 kamen wegen häufiger Defekte 5,3 Pf/km heraus, beim Renault 30 TS mit Sechszylinder-Motor waren es 3,2 Pf/km, und beim Volvo 244 DL ergab sich ein Wartungssatz von immerhin 3,0 Pf/km.

Somit ergäbe sich für den Audi sogar dann ein ungewöhnlich günstiges Bild, wenn man mit einer üblichen Jahres-Fahrleistung von nur 20 000 km rechnet, was bedeutet hätte, daß ein großer Teil der anfallenden Reparaturen nicht mehr auf Garantie erledigt worden wäre.

In diesem Fall kommt ein Satz von 2,9 Pf/km für Wartung und Reparaturen heraus — und damit ist klar, daß der Fünfzylinder-Audi nicht nur von der Konzeption her ein überzeugendes Auto ist, sondern ebenfalls ein besonders wirtschaftliches und anspruchloses Beförderungsmittel.

## Preise und Unterhaltskosten

|  |  |  |
|--|--|--|
| <b>Richtpreis</b>                                    |  |  |
| Audi 100 GL 5E, viertürig                            |  | DM 22 260,-  |
| <b>Festkosten pro Jahr</b>                           |  |  |
| Kfz-Steuer   |  | DM 316,80  |
| Haftpflichtversicherung <sup>1)</sup>                |  | DM 1 182,-   |
| Teilkasko-Versicherung <sup>2)</sup>                 |  | DM 81,-  |
| Vollkasko-Versicherung <sup>3)</sup>                 |  | DM 1 045,-   |
| <b>Betriebskosten (Dauertestwagen für 80 000 km)</b> |  |  |
| Kraftstoffbedarf                                     | 10 149 L Superkraftstoff   | DM 9 529,91  |
| Ölbedarf   | 96,5 L   | DM 753,78  |
| Reifenbedarf   | 1 Satz Michelin XVS (Erstausrüstung)<br>1 Satz Winterreifen Metzeler Alpin Steel<br>(Restprofil vorn 6 mm, hinten 7 mm)<br>1 Satz Michelin XVS (Restprofil vorn 5 mm, hinten 5,5 mm) | DM 229,27 <sup>4)</sup><br>DM 365,42 <sup>4)</sup> |
| Reparaturen  |  | DM 536,79 (1581,51) <sup>5)</sup>                  |
| Wartung (ohne Öl)                                    |  | DM 750,57  |
| Gesamtkosten   |  | DM 12 165,74 = 15,2 Pf/km (16,5) <sup>6)</sup>     |
| Gesamtkosten abzüglich Benzin, Öl und Reifen         |  | DM 1 287,36 = 1,6 Pf/km ( 2,9) <sup>6)</sup>       |

<sup>1)</sup> — Schadenfreiheitsklasse SF 1 (100 Prozent), Tarif R 6, Deckungssumme 1 Million Mark pauschal; <sup>2)</sup> — Typklasse 21; <sup>3)</sup> — Typklasse 21, Schadenfreiheitsklasse SF (100 Prozent), Selbstkostenbeteiligung 650 Mark; <sup>4)</sup> — anteilige Reifenkosten; <sup>5)</sup> — Kosten bei einer in der Audi-Klasse üblichen Durchschnitts-Fahrleistung von 20 000 km pro Jahr.

