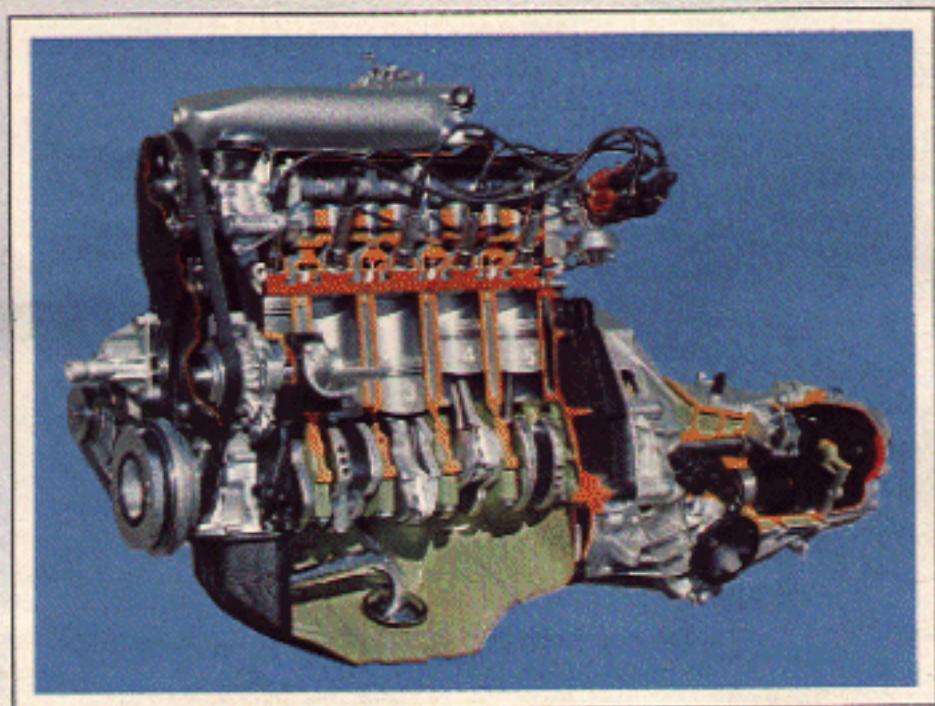


Test

Audi 100 GL 5E



Laufruhig und leistungsstark: der neue Audi 100 mit Fünfzylinder-Motor



Die fünfte Dimension

Ist der neue Fünfzylinder von Audi so gut wie ein Sechszylinder?

Fünf gerade sein lassen – von dieser Redensart hielten die Konstrukteure von Personenwagen-Motoren bislang nicht viel. Je nach Preis- und Leistungsklasse entwickelten sie Triebwerke mit zwei, vier, sechs, acht oder zwölf Zylindern – mit geraden Zylinderzahlen also, die auf dem Markt umso mehr Ansehen versprochen, je höher sie lagen.

Mit einer ungeraden Zylinderzahl wartete als erster Personenwagen-Hersteller Daimler-Benz im 300 D auf, dessen Diesel-Aggregat mit fünf Zylindern operiert. Den ersten fünfzylindrigen Benzinmotor zu bauen, diese Ehre gebührt der VW-Tochter Audi, die ein solches Triebwerk für die L- und GL-Version ihres neuen Audi 100 anbietet und damit im Programm des VW-Konzerns bisher nicht vorhandene Leistungs-Dimensionen eröffnet.

Das neue Spitzenmodell, das die nicht gerade originelle Zusatz-Bezeichnung 5E (für Fünfzylinder-Einspritzmotor) trägt und erst in einigen Wochen auf den Markt kommt, stand auto motor und sport bereits zu einem ausgiebigen Test zur Verfügung, so daß der in Heft 21/1976 erschienene Testbericht über den Vierzylinder-Audi 100 nun um die mit der Fünfzylinder-Version gemachten Erfahrungen ergänzt werden kann.

Wie es zum Fünfzylinder kam

Um mit dem neuen Audi 100 auch Käuferschichten mit gehobenen Motorisierungswünschen anzusprechen, dachte man in Wolfsburg

und Ingolstadt zunächst an eine Sechszylinder-Version. Da jedoch das Audi-typische Frontantriebs-Konzept aus Tradition und Überzeugung beibehalten werden sollte, wäre ein längs vor der Vorderachse eingebauter Reihen-Sechszylinder zu lang geworden, und der Quereinbau eines solchen Motors hätte eine völlig neue und aufwendige Getriebekonstruktion erforderlich gemacht.

Auch Versuche mit einem Sechszylinder in V-Form konnten die Audi-Techniker in einigen wichtigen Punkten wie Laufkultur, Saugrohr-Gestaltung und Drehmomentverlauf nicht befriedigen. Da zudem nach einer möglichst kostengünstigen und servicefreundlichen Lösung gesucht wurde, bot sich schließlich die Verlängerung des bewährten 1,6 Liter-Vierzylinders um eine weitere Zylinderreihe an – was den Vorteil einer teilweisen Nutzung vorhandener Produktionsanlagen und der Übernahme zahlreicher erprobter Bauelemente hatte.

Unter der Leitung von Audi-Entwicklungschef Ferdinand Piëch begannen 1970 die Arbeiten am Fünfzylinder – mit dem Ziel, in Laufkultur und Leistung an Sechszylinder-Maßstäbe heranzukommen, jedoch weniger Gewicht, größere Wirtschaftlichkeit und günstigeres Abgasverhalten als beim Sechszylinder zu erreichen.

Dank zusammengewachsener Zylinderlaufbüchsen geriet die Neukonstruktion gleichzeitig kurz und steif; ihr Gewicht liegt mit 166,6 kg nur 14,6 kg über dem des Zweiliter-Vierzylinders, so daß

Auf einen Blick

Zwei- und viertürig lieferbare Mittelklasse-Limousine mit guter Übersichtlichkeit und reichlichem Raumangebot. Großer Kofferraum. In GL-Ausführung reichhaltige Ausstattung. Gute Verarbeitung. Bequeme Vollschaumsitze mit großem Verstellbereich, gute Heizung und Lüftung. Leichte Bedienbarkeit, mit Servolenkung gute Handlichkeit. Überdurchschnittlich guter Federungskomfort, sehr sichere Fahreigenschaften. Laufruhiger 2,2 Liter-Fünfzylindermotor mit sehr guten Fahrleistungen. Höchstgeschwindigkeit 193,5 km/h, Verbrauch 13,9 L/100 km (Super).

Zur Serienausstattung gehören

- Getönte Scheiben
- Verbundglas-Frontscheibe
- Heiße Heckscheibe
- H4-Hauptscheinwerfer
- Nebelscheinwerfer
- Nebelschlußleuchte
- Scheinwerfer-Waschanlage
- Von innen verstellbarer Außenspiegel
- Abschließbarer Tankdeckel
- Scheibenwischer-Intervallschaltung
- Automatikgurt vorn
- Verstellbare Kopfstützen vorn
- Mittelarmlehne hinten
- Drehzahlmesser
- Bremskraftverstärker
- Stahlgürtelreifen

die Vorderachslast des frontgetriebenen Audi nicht ungebührlich anwuchs (Gewichtsverteilung 63,3:36,7). Die sechsfach gelagerte geschmiedete Kurbelwelle des Fünfzylinders trägt an ihren Kröpfungen je zwei Ausgleichsgewichte, die obliegende Nockenwelle wird über einen Zahnriemen angetrieben, der Brennraum liegt halb im Kolbenboden, halb im Zylinderkopf.

Für sparsame Dosierung des bei einem Verdichtungsverhältnis von 9,3:1 nötigen Superkraftstoffs sorgt eine Bosch K-Jetronic (mechanisch gesteuerte kontinuierliche Einspritzung), für präzise Zündeneinstellung ist eine wartungsfreie kontaktlose Transistorzündung zuständig. Die Höchstleistung von 136 PS (100 kW) wird bei 5700/min abgegeben.

Gegenüber dem 1,6 Liter-Vierzylinder wurde der Hub von 80 auf 86,4 mm vergrößert, so daß sich bei gleichgebliebener Bohrung von 79,5 mm ein Hubraum von 2144 cm³ ergibt. Der Fünfzylinder ist also ein Langhuber – eine Auslegung, die in letzter Zeit wieder häufiger gewählt wird, weil sie einen günstigen Drehmomentverlauf verspricht, gewisse Abgasprobleme erleichtert und eine geringere Baulänge des Motors ermöglicht. Die Drehmomentkurve des neuen Audi-Motors verläuft denn auch ziemlich flach: Im Bereich zwischen 3500 und 5300/min stehen über 18 mkg zur Verfügung, der maximale Wert von 18,5 mkg (182 Nm) wird bei 4200/min erreicht.

Wie sich der Fünfzylinder fährt

Audi-Kenner, die erstmals im 5E sitzen und den Motor anlassen, konstatieren ein vertrautes Klangbild: Auch der Fünfzylinder wartet mit jenem kernigen, etwas rauh wirkenden Ton auf, der für die Audi-Vierzylinder typisch ist – allerdings in deutlich gedämpfter Form.

Beim Fahren wird dann schnell klar, daß er spürbar mehr zu bieten hat als seine

vierzylindrigen Brüder. Er überzeugt durch Laufruhe und Geschmeidigkeit und braucht den Vergleich mit Sechszylindern durchaus nicht zu scheuen – wenn man nicht gerade an einen BMW-Motor denkt, der mit seiner nahezu idealen Synthese von Laufkultur und Leistung nach wie vor als Maßstab in der Sechszylinder-Klasse gilt.

Besonderes Lob verdient das niedrige Geräuschniveau des Audi 5 E, das im oberen Geschwindigkeitsbereich nicht zuletzt dadurch begünstigt wird, daß die Karosserie nur minimale Windgeräusche verursacht. Daß in diesem Punkt Überdurchschnittliches geboten wird, zeigt der Innengeräusch-Vergleich mit einigen Sechszylinder-Modellen (in Phon dBA):

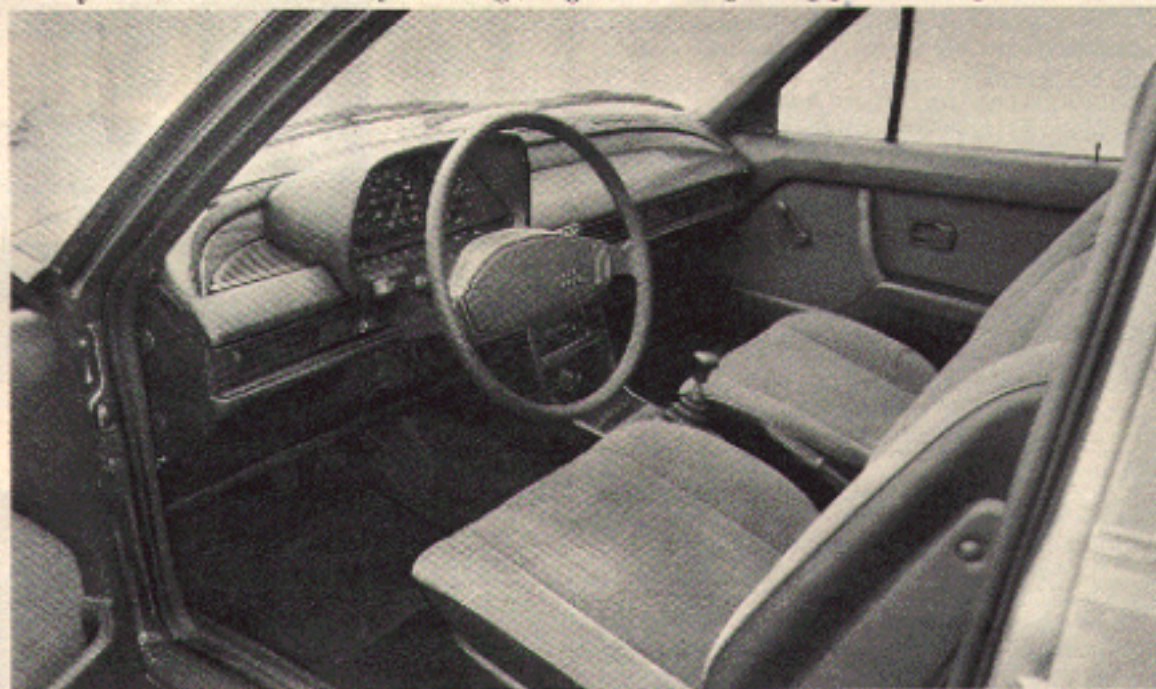
● bei 100 km/h	
Audi 100 GL 5E	67
BMW 525	68
Mercedes-Benz 250	69
Volvo 264 DL	70
● bei 140 km/h	
Audi 100 GL 5E	73
BMW 525	75
Mercedes-Benz 250	76
Volvo 264 DL	78
● bei 160 km/h	
Audi 100 GL 5E	76
BMW 525	78
Mercedes-Benz 250	79
Volvo 264 DL	80

Im Audi geht es also betont leise zu, was die Kommunikation der Insassen erleichtert und sich auf längeren Reisen nervenschonend auswirkt.

Auch die Fahrleistungen des Fünfzylinders können sich sehen lassen (siehe Vergleichstabelle). Der Testwagen beschleunigte in 9,5 s von 0 auf 100 km/h, legte den Kilometer mit stehendem Start in 30,6 s zurück und war 193,5 km/h schnell. Das sind achtbare Werte für



Fünfzylinder-Karosserie: aerodynamisch günstige Form und großzügiges Raumangebot



Fünfzylinder-Interieur: bequeme Sitze und gut ablesbare Instrumente

Zum Vergleich	Audi 100 GL 5E	Audi 100 GLS	BMW 525	Mercedes 250	Renault 30 TS
Hubraum cm ³	2144	1984	2494	2525	2664
Leistung PS bei 1/min	136/5700	115/5500	150/5800	129/5500	125/5000
Testverbrauch L/100 km	13,9 S	13,5 S	15,9 S	16,5 S	15,5 S
Preis DM	—*)	17 290,—	21 820,—	21 767,—	21 700,—
Beschleunigung in s					
0–60 km/h	4,4	4,6	4,4	4,8	4,9
0–80 km/h	6,5	7,4	6,5	7,4	7,4
0–100 km/h	9,5	10,9	10,1	11,2	11,2
0–120 km/h	13,6	15,7	14,5	15,9	16,1
0–140 km/h	18,8	22,9	20,0	22,0	22,8
0–160 km/h	27,3	36,3	29,8	33,6	36,2
0–180 km/h	41,3	—	—	—	—
1 km mit stehendem Start	30,6	32,6	31,5	32,8	32,6
Höchstgeschwindigkeit km/h	193,5	179,1	197,8	188,5	183,7

*) steht noch nicht fest

ein so großes Auto mit nur 2,2 Liter Hubraum. Ermöglicht werden sie zum Teil natürlich durch das mit 1200 kg vergleichsweise geringe Gewicht des Wagens und den ungewöhnlich günstigen Luftwiderstandsbeiwert ($C_x = 0,39$) seiner Karosserie.

Ebenfalls erfreulich ist, wie die Leistungsentfaltung vor sich geht. Der Fünfzylinder

ist trotz seines langen Hubs drehfreudig, und er reagiert stets spontan und willig auf Gaspedalbewegungen. Einziger Schönheitsfehler war beim Testwagen ein möglicherweise durch nicht optimale Gemischversorgung verursachtes leichtes Ruckeln, das zu beobachten war, wenn im Teillastbereich mit gleichbleibender Geschwindigkeit gefahren wurde. ▶

		Audi 100 GL 5E	
Testzeugnis			
Prüfpunkt		Bewertung	
<ul style="list-style-type: none"> ● AUSSTATTUNG In GL-Version reichhaltige Ausstattung (u. a. Halogen-Licht, Verbundglas, Scheinwerfer-Waschanlage). Wirksame, gut dosierbare Heizung und Belüftung. 		2	
<ul style="list-style-type: none"> ● BEDIENUNG UND HANDLICHKEIT Nicht in allen Punkten befriedigende Anordnung von Schaltern und Hebeln. Mit Servolenkung (Aufpreis 977 Mark) gute Handlichkeit. Leichtgängige Mittelschaltung, gut ablesbare Instrumente. 		2	
<ul style="list-style-type: none"> ● FAHREIGENSCHAFTEN Sehr guter Geradeauslauf, sicheres, leicht untersteuerndes Kurvenverhalten mit guter Kontrollierbarkeit im Grenzbereich, gute Wintereigenschaften. Standfeste, gemischte Bremsanlage mit innenbelüfteten Brems scheiben vorn, jedoch zu elastisches Bremsgefühl mit schlechter Dosierbarkeit. 		2	
<ul style="list-style-type: none"> ● KAROSSERIE Übersichtliche Karosserie mit hoher passiver Sicherheit und sehr guten Platzverhältnissen. Großer, glattflächiger Kofferraum. Gute Verarbeitungsqualität. 		2	
<ul style="list-style-type: none"> ● KOMFORT Guter Federungskomfort, niedriger Innengeräuschpegel, geringe Windgeräusche. Bequeme Sitze mit großem Verstellbereich, auch im Fond guter Sitzkomfort. 		2	
<ul style="list-style-type: none"> ● FAHRLEISTUNGEN Sehr gute Beschleunigungswerte, befriedigende Durchzugskraft im unteren Drehzahlbereich. Höchstgeschwindigkeit 193,5 km/h. 		1	
<ul style="list-style-type: none"> ● MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG Laufruhiger Fünfzylindermotor mit guter Drehfähigkeit und guter Elastizität. Gut gestuftes, leicht und exakt zu schaltendes Vierganggetriebe. 		1	
<ul style="list-style-type: none"> ● WIRTSCHAFTLICHKEIT Günstige Unterhaltskosten. Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr 35,7 Pf/km 20 000 km/Jahr 28,6 Pf/km 30 000 km/Jahr 26,2 Pf/km Motorölwechsel alle 7500 km, Inspektion alle 15 000 km. Ein Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung. Günstiger Benzinverbrauch, Testverbrauch 13,9 Liter Super/100 km. 		2	
<small>* 1 = sehr gut, 2 = gut, 3 = ausreichend, 4 = unbefriedigend, 5 = mangelhaft</small>			

Jetzt bei BP:

Jetzt können bei BP selbst Jetzt zahlen BP Super V Und jetzt so einfach Jetzt. An

Selber Öl wechseln ist kinderleicht.

Dieses neuartige Gerät an unseren sb-Stationen saugt in Minutenschnelle das alte Öl ab. Und zwar von oben – durch die Peilstaböffnung. Die Ölwanne wird so gründlich und sauber entleert wie bisher. Und um das Altöl kümmert sich BP.

In der Beschleunigungs-Elastizität ist der Fünfzylinder nicht besser als sein Pendant mit Zweiliter-Vierzylindermotor. Der – allerdings mit deutlich mehr Hubraum operierenden – Sechszylinder-Konkurrenz von BMW, Renault oder Volvo muß er sich in dieser Disziplin ge-

schlagen geben. Trotzdem kann die Durchzugskraft im unteren Drehzahlbereich durchaus befriedigen; und wenn es besonders zügig vorwärts gehen soll, greift man gern öfter mal zum kurzen Mittelschalthebel, mit dem sich das gut gestufte Vierganggetriebe leicht und

außerordentlich exakt betätigen läßt.

In einem anderen wichtigen Punkt zeigt sich der Audi-Fünfzylinder der sechszylinderigen Konkurrenz klar überlegen: in der Wirtschaftlichkeit. Der Testverbrauch betrug 13,9 Liter auf 100 km,

was für einen Mittelklassewagen dieser Größenordnung fraglos günstig ist – vor allem in Anbetracht der verfügbaren Fahrleistungen und der meist forcierten Fahrweise im Testbetrieb.

Im Benzinkonsum liegt der Fünfzylinder-Audi nur ge-

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Fünfzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 79,5 x 86,4 mm, Hubraum 2144 cm³, Verdichtungsverhältnis 9,3 : 1, Leistung 100 kW (136 PS) bei 5700/min, spezifische Leistung 46,7 kW/L (63,4 PS/L), maximales Drehmoment 182 Nm (18,5 mkg) bei 4200/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn-drehzahl (5700/min) 16,4 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 3100/min) 8,9 m/s, sechsfach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Zahnriemen, über Tassenstößel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung, Kühlsystem-Inhalt 8,1 L, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Öl-Inhalt Motor 4,5 L, mechanische Benzineinspritzung mit Luftmengen-Messung (Bosch K-Jetronic), 60 Liter-Tank vor der Hinterachse, Batterie 12 V 63 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Vorderräder, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,600 (13,59), II. 2,125 (8,03), III. 1,360 (5,14), IV. 0,966 (3,65), R. 3,500 (13,22), Achsübersetzung 3,777 : 1.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung mit Federbeinen und Querlenkern, Drehstabstabilisator, hinten Starrachse durch Kurbellenker und Panhardstab geführt, Torsionsstab-Federung, hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Lenkungsdämpfer, hydraulische Zweikreisbremse, Tandem-Bremskraftverstärker, lastabhängiger Bremskraftregler, vorn innenbelüftete Scheiben-, hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend. Leichtmetallfelgen 6 J x 14, Stahlgürtelreifen Continental TS 772 185/70 HR 14.

ABMESSUNGEN

Radstand 2677 mm, Spur 1470/1445 mm, Außenmaße 4700 x 1768 x 1393 mm, In-

nenbreite vorn 1485 mm, hinten 1485 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 930 mm, hinten 880 mm, Sitztiefe vorn 500 mm, hinten 490 mm, Knieraum hinten 130–310 mm, Norm-Knieraum 170 mm, Wendekreis links 11,3 m, rechts 10,9 m, 3/4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 452 Liter.

GEWICHTE

Leergewicht (vollgetankt) 1200 kg, davon Vorderachse 760 kg, Hinterachse 440 kg, Gewichtsverteilung 63,3 : 36,7, zulässiges Gesamtgewicht 1630 kg, Zuladung 430 kg, Personenindexzahl 5,1, zulässige Anhängelast gebremst 1250 kg, ungebremst 620 kg, Leistungsge-wicht (vollgetankt) 83,3 kW/t (8,8 kg/PS), bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 64,9 kW/t (11,3 kg/PS).

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . 193,5 km/h (entsprechende Drehzahl 6000/min)

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0 bis 40 km/h	2,4 s
0 bis 60 km/h	4,4 s
0 bis 80 km/h	6,5 s
0 bis 100 km/h	9,5 s
0 bis 120 km/h	13,6 s
0 bis 140 km/h	18,8 s
0 bis 160 km/h	27,3 s
0 bis 180 km/h	41,3 s
1 km mit stehendem Start	30,6 s

Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)

40 bis 60 km/h	6,0 s
40 bis 80 km/h	12,4 s
40 bis 100 km/h	18,9 s
40 bis 120 km/h	26,1 s
40 bis 140 km/h	33,8 s
40 bis 160 km/h	43,8 s
1 km ab 40 km/h	36,9 s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 57 km/h
II. Gang	10 bis 96 km/h
III. Gang	18 bis 149 km/h
IV. Gang	28 bis 209*) km/h

*) theoretischer Wert

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	48 Phon (dBA)
bei 50 km/h	60 Phon (dBA)
bei 80 km/h	64 Phon (dBA)
bei 100 km/h	67 Phon (dBA)
bei 120 km/h	71 Phon (dBA)
bei 130 km/h	73 Phon (dBA)
bei 140 km/h	73 Phon (dBA)
bei 160 km/h	76 Phon (dBA)
bei 180 km/h	78 Phon (dBA)

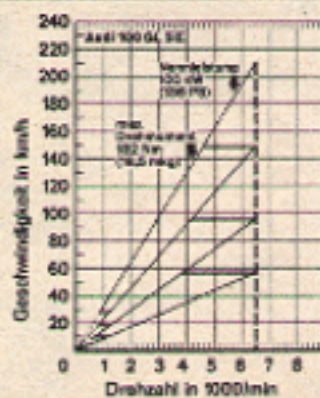
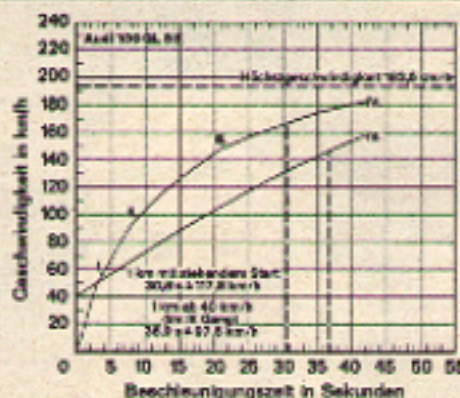
VERBRAUCH

Superbenzin	
Testverbrauch	13,9 L/100 km
DIN-Verbrauch	10,5 L/100 km

WARTUNG

Inspektion	alle 15 000 km
Ölwechsel	alle 7 500 km

Hersteller: Audi NSU Auto Union AG, 8070 Ingolstadt.



Diese Tablette ist stärker als der Kopfschmerz

Ganz gleich, wie stark Ihre Kopfschmerzen, Wetterfühligkeit, Menstruationsbeschwerden, Zahnschmerzen, fieberhafte Erkältung oder Rheuma... meist genügen ein oder zwei Spalt-Tabletten, um den Schmerz schnell vergehen zu lassen.

Spalt besteht nicht nur aus einer Substanz, sondern aus mehreren sorgfältig dosierten Wirkstoffen. Diese hervorragende Kombination beseitigt starke Schmerzen und ist doch gut verträglich.

Spalt macht nicht schlafrig, putscht nicht auf und greift den Magen nicht an. Tatsache ist, daß mehr

Spalt-Tabletten genommen werden als irgendein anderes Schmerzmittel, ohne daß gefährliche Nebenwirkungen bekannt geworden sind. Sie erhalten Spalt in handlichen 10er- oder 20er-Packungen und in preisgünstigen Großpackungen. Spalt ist über sieben Jahre haltbar und voll wirksam.



Spalt hilft schnell, zuverlässig und ist gut verträglich



Am 14. Mai 1975 fuhr Toni Valeruz die 2000 Meter hohe Matterhorn-Ostwand ab - in 22 Minuten und über bis zu 70° Gefälle. Er mußte sich auf seine Ski verlassen können...

... er fuhr auf ROY-SKI!

Mit Roy Ski stehen Sie auch in Extrem-Situationen Ihren Mann. Auch wenn Sie z. B. nicht die Matterhorn-Ostwand abfahren, Geröllfelder queren müssen. Oder den doppelten Überschlag üben. Sondern „nur“ auf der Piste und im Tiefschnee Ihren sicheren Ski-Spaß haben wollen.



ROY

Die Technologie für Könnler

Test

Audi 100 GL 5E

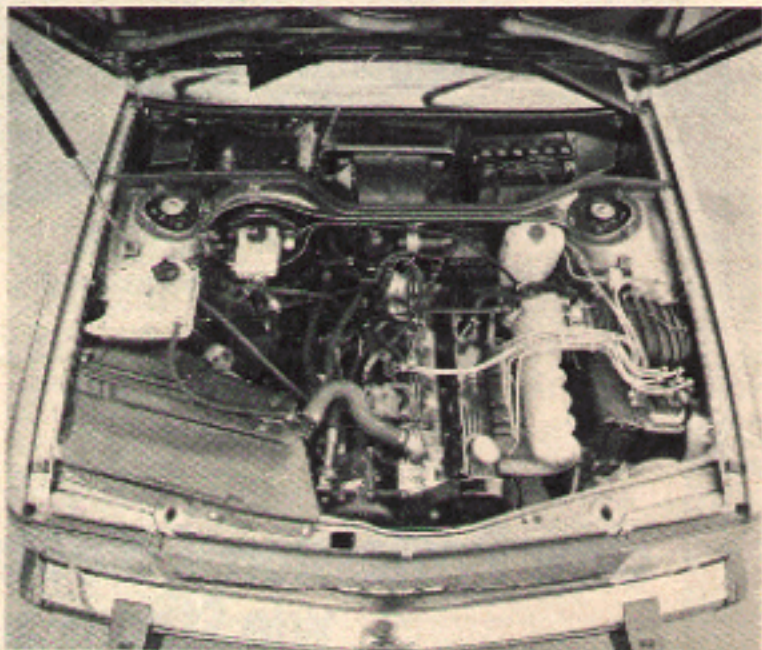
ringfügig über dem Zweiliter-Vierzylinder, und diese minimalen Mehrkosten amortisieren sich nicht nur durch die besseren Fahrleistungen, sondern auch durch einen insgesamt noch besseren Fahrkomfort: Da für das lauffähige Fünfzylindertriebwerk eine härtere Motoraufhängung gewählt werden konnte, entfällt das beim weich aufgehängten

Vierzylinder störende Stukern des Vorderwagens auf Querfugen. Zusammen mit der niedrigen Geräuschkulisse ergibt sich somit für den Audi 5E ein sehr hohes Komfort-Niveau.

Im übrigen entspricht der 5E weitgehend den Vierzylinder-Varianten, ist jedoch nur in L- und GL-Version lieferbar. Die Karosse-



Das Heckemblem „5E“ kennzeichnet äußerlich die Fünfzylinder-Version des Audi 100. Der auf dem 1,6 Liter-Vierzylinder des Audi 80 basierende Fünfzylindermotor reicht im Wagenbug fast bis zum Kühlergrill, der Kühler ist seitlich versetzt.



rie bietet viel Platz für Personen und Gepäck, die Sichtverhältnisse sind ausgezeichnet, die GL-Ausstattung ist reichhaltig, und die Heizungs- und Belüftungsanlage überzeugt durch Wirksamkeit und gute Dosierbarkeit.

Problemlose Fahreigenschaften ergänzen das positive Gesamtbild: Der Geradeauslauf ist mustergültig, in Kurven sind ohne fahrerischen Aufwand relativ hohe Querschleunigungen möglich, wobei das leicht untersteuernde Auto selbst bei plötzlichen Lastwechseln gutmütig bleibt. Erfreulich handlich wirkt der große Audi dank der Servolenkung, die jedoch unverständlicherweise selbst beim 5E nur gegen Aufpreis (977 Mark) zu haben ist.

Wurde schon dem Vierzylinder-Audi 100 bescheinigt, daß er zu den empfehlenswerten Autos zählt, so gilt das für den Fünfzylinder in verstärktem Maße. Er wirkt in der Summe seiner Eigenschaften noch abgerundeter und darf als besonders gelungene Kombination von großzügigem Raumangebot, überzeugenden Fahrleistungen und hoher Wirtschaftlichkeit gelten.

Deshalb braucht er auch den Vergleich mit den kleinen Sechszylinder-Modellen von BMW und Mercedes nicht zu scheuen – schon gar nicht, was die Beschaffungskosten angeht: Der endgültige Preis stand zwar bei Redaktionsschluß noch nicht fest, dürfte jedoch für die getestete GL-Version einschließlich Servolenkung knapp unter 19 000 Mark liegen und damit in einer erfreulich günstigen Relation zum Gebotenen stehen. Keine Frage also: Die fünfte Dimension hat Zukunft. *Fritz Reuter*

**Liebe Sound-Profis,
ich habe Euch den Profi-Sound
mitgebracht!***
**Jetzt zu Preisen,
die das Schenken leicht machen.**
Ever Weihnachtsprofi.

Scotch



**Scotch
SOUND
PROFIS**



Tonbänder + Cassetten von **3M**



Dynarange-Dreierpack
zum Sonderpreis

Scotch Classic-
Studioband

Scotch Classic-Ferrochrom-Cassette

*) Nur in Fachgeschäften und Kaufhäusern