

Schwerpunkt der Ingolstädter Automobil-Offerte ist nach wie vor der Audi 100, der sich im neuen Modelljahr mit wenigen, sorgsam ausgearbeiteten Detailänderungen zeigt. Er wird allein in 15 Ausstattungsvarianten angeboten, nimmt man den Avant hinzu, sind es gar 26. Vom Vierzylinder in Grundausstattung, über die kultivierten Fünfzylinder-Modelle mit Diesel-, Vergaser- oder K-Jetronic-Motor, bis hin zur luxuriösen CD-Version ist für jeden Geschmack und jeden – nicht allzu kleinen – Geldbeutel alles geboten.

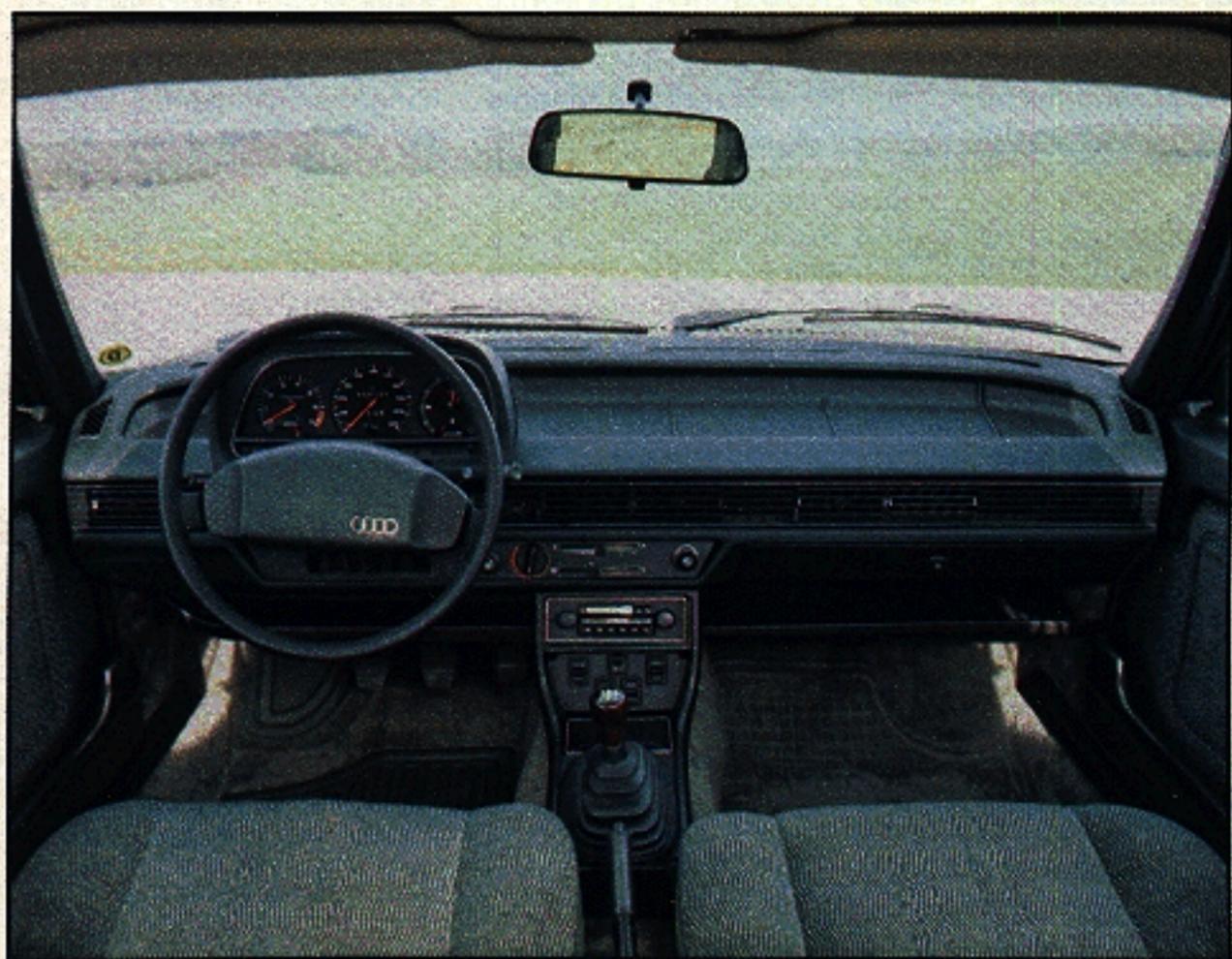
Unser Testwagen, ein Audi 100 CD 5 E, ist in dieser Ausstattungs- und Leistungsskala am oberen Endpunkt angesiedelt; er wurde mit allem ausgestattet, was gut und teuer ist. Den technischen



Fünf Zylinder in Reihe sorgen für komfortable Laufruhe. Das neue Fünfgang-Getriebe gibt die Leistung portionsgerecht weiter.

Die Audi 100 CD-Klasse zeichnet sich durch luxuriöses Interieur aus.

Besseres Licht spendet der neue Hauptscheinwerfer mit zwei Reflektoren. Klare Sicht schafft die Scheinwerfer-Waschanlage.



Leckerbissen stellt jedoch das Fünfgang-Getriebe dar, das neben der bekannten Dreigang-Automatik nun neu im Mehrausstattungskatalog aufgeführt ist.

Die fünf Gänge im Audi 100 sollen das Fahrzeug sicher nicht zum leichtfüßigen Renner beflügeln, die Aufgabe der zusätzlichen Schaltmöglichkeit ist es vielmehr – mit Seitenblick auf die steigenden Kraftstoffpreise – den ohnehin verbrauchsgünstigen Fünfzylinder zu noch sparsamerem Benzinkonsum zu bewegen. Economy lautet die Bezeichnung für diese Getriebeauslegung, sie ist gleichbedeutend mit Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit.

Der lang übersetzte fünfte Gang be-

Fotos: E. Focke



TEST:



Der Fünfer mit Audi 100 CD 5E fünf Gängen



TEST: Audi 100 CD 5E

wirkt im oberen Geschwindigkeitsbereich eine Absenkung der Motordrehzahl; Kraftstoffersparnis, ein geringerer Geräuschpegel und eine längere Lebensdauer des Aggregats sind das Resultat.

Bei den unteren vier Gängen wurde das bekannte Schaltschema beibehalten, der fünfte Gang schließt sich logischerweise rechts vorne an. Der Rückwärtsgang wird nicht mehr links wie bislang, sondern nach Überwinden einer Sperre, rechts hinter dem zusätzlichen Fünften eingelegt.

Neu bei Audi: Fahren mit fünf Gängen

Alle Gänge lassen sich satt einlegen, wengleich das Herunterschalten von drei nach zwei ab und an zu einer hakeligen Sache wird. Hierbei will der Schalthebel mit ein wenig Nachdruck besonders exakt dem H-Schaltweg nachgeführt werden.

Behält der energiebewußte Audi 100-Fahrer die Verbrauchsanzeige im Auge, so kann er jedoch bisweilen am Spareffekt des langen Economy-Ganges zweifeln. Bei Tacho 140, gefahren im vierten Gang, signalisiert das Instrument nämlich wirtschaftlichere Fahrweise, als bei gleicher Geschwindigkeit, gefahren im fünften. Dies liegt in der Arbeitsweise des Instrumentes begründet. Die Anzeige reagiert ausschließlich auf den im Ansaugtrakt herrschenden Unterdruck, und der ist eben unter den oben beschriebenen Bedingungen im fünften Gang größer. Die lange Übersetzung ($i = 0,68$) senkt jedoch bei diesem Tempo die Motordrehzahl um runde 1 200/min ab, und da der Verbrauch des K-Jetronic-Motors in erster Linie drehzahlabhängig ist, sinkt dieser merklich. Wie man sieht, ist die Anzeige hier mit gewisser Vorsicht zu genießen.

Seine Höchstgeschwindigkeit erreicht der Audi 100 CD 5 E im fünften Gang nicht. Wer also full speed reisen will, muß notgedrungen in den vierten herunterschalten. Man nimmt dabei jedoch einerseits einen höheren Kraftstoffverbrauch und andererseits den angestiegeneren Geräuschpegel in Kauf – aber dies entspricht schließlich dem Serien-Viergang-Getriebe.

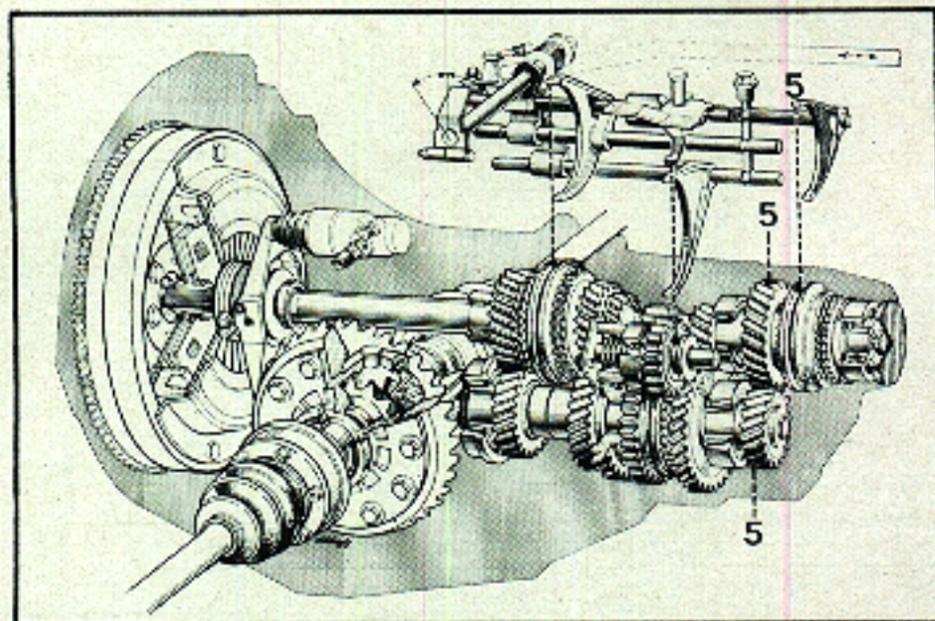
Natürlich läßt sich der lange Fünfte auch schon bei mittleren Geschwindigkeiten einlegen, der Motor allerdings reagiert bei zu tiefen Drehzahlen reichlich unelastisch. Schon an leichten Steigungen muß dann zurückgeschaltet werden. Auf ebener, gerader Strecke ist jedoch ein kommoder Dahinrollen im fünften Gang möglich.

Das neue Fünfgang-Getriebe ist für 415

Mark Aufpreis nur mit den Fünfzylinder-Modellen kombinierbar.

Hohe Laufkultur: Fünf Zylinder in Reihe

Der Fünfzylinder-Motor selbst blieb im neuen Audi 100 unverändert. Das K-



Jetronic-Triebwerk schöpft seine 100 kW, das sind 136 PS, nach wie vor aus 2,2 Liter Hubraum; der Motor verlangt Super-Kraftstoff. Das hinlänglich bekannte Antriebsaggregat gab im Testbetrieb erwartungsgemäß keine Probleme auf. Der Motor sprang spontan und zuverlässig an und zeichnete sich durch komfortable Laufruhe aus.

Der Kraftstoffverbrauch hielt sich angesichts der gebotenen Fahrleistungen in vernünftigen Grenzen – die Beschleunigungszeit des großen Audi 100 CD 5 E ist mit 10,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h nur rund eine Sekunde langsamer, als beispielsweise die des sportlichen Golf GTI. Im Testbetrieb begnügte sich der Nobel-Audi mit durchschnittlich 11,6 Liter auf 100 Kilometer, der Minimalverbrauch von unter zehn Liter (9,7 l/100 km) wurde nach einer längeren Autobahnfahrt mit kurzer Stadtverkehr-Zugabe registriert. Den physikalischen Gesetzen gerecht werdend, lag der Sprit-Durst des Audi 100 CD 5 E im Großstadtverkehr um rund zwei Liter über dem Gesamtschnitt. Das häufige Beschleunigen eines großen und relativ schweren Wagens (Leergewicht 1 210 kg) kostet eben mehr Energie, als vergleichbare Tempoänderungen mit einem Leichtgewicht. Zudem lassen sich die Vorteile des Economy-Getriebes im Stadtverkehr kaum ausschöpfen.

Das neue Gesicht: Styling an Front und Heck

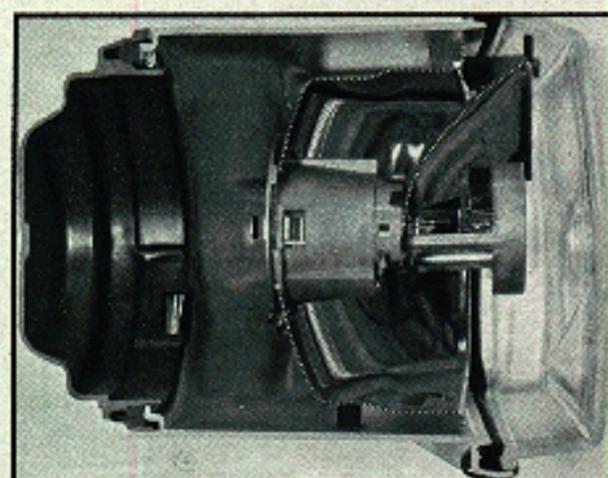
Mitte August vergangenen Jahres wurden die neuen Audi-Modelle angekün-



Stylistisch verbessert: Die Front des neuen Audi 100

Das Fünfgang-Getriebe im Schnitt: Sparen mit langer Übersetzung

Besseres Licht: Der neue Scheinwerfer mit zwei Reflektoren



digt. Wengleich tiefgreifende Änderungen beim Audi 100 ausblieben, gelang es den Ingolstädter Stylisten das äußere Erscheinungsbild im Rahmen der Modellpflege zu verbessern. Modifikationen der Frontpartie und der Stoßfänger sollen die Limousine breiter wirken lassen.

Im wesentlichen beschränkten sich die optischen Aufwertungen mit der Montage neuer Stoßfänger in verchromter Ausführung, die jetzt beim neuen Audi 100 – vorn wie hinten – seitlich bis zu den Radausschnitten verlängert wurden. Die zusätzlich aufgebrachte schwarze Gummileiste verhindert wirkungsvoll kleinere Beschädigungen der hochglänzenden Oberfläche bei allzu leichtfertigen Begegnungen mit Mauerteilen, zufällig vorhandenen Markierungs- oder Begrenzungspfosten, hartrindigen Bäumen oder schlicht mit den anderen Verkehrsteilnehmern.

Bei unserer CD-Version fanden zudem die in dieser Ausstattungsart serienmäßigen Nebelscheinwerfer geschützte

Aufnahme im vorderen Stoßfänger, eine elegante Lösung. Und noch eine weitere Funktion beinhaltet die vordere Stoßstange des Audi 100 CD. In die beiden Stoßfängerhörner sind jeweils zwei Spritzdüsen der Scheinwerferreinigungsanlage integriert.

Haben sich die Änderungen am Heck des Audi 100 nahezu unauffällig vollzogen (es werden nunmehr verbreiterte und seitlich herumgezogene Heckleuchten-Einheiten montiert), so sticht die Modifikation der Wagenfront schon deutlicher ins Auge. Auffallend sind vor allem die breiteren Hauptscheinwerfer, die zusammen mit den nun weiß abgedeckten Blinkleuchten eine optische Einheit bilden. Nicht daß der Audi 100 neuerdings vorne mit weißem Licht Richtungsänderungen und Fahrbahnwechsel signalisiert, die Ersatzteilliste wurde vielmehr noch um gelbgefärbte Blinker-Lampen erweitert.

Eine echte Neuentwicklung stellt der Hauptscheinwerfer dar. Helle Hella-Ingenieure schafften es, die Lichtverteilung

des Abblendlichtes deutlich zu verbessern. Der Trick: Im Scheinwerfer übernehmen zwei getrennte Reflektoren die Lichtverteilung der üblichen H4-Halogenlampe. Das Abblendlicht reicht ohne Blendwirkung für den Gegenverkehr merklich weiter, und der Bereich unmittelbar vor dem Wagen wird gleichmäßiger ausgeleuchtet. Indes wird die Homogenität des Abblendlichts mit einer geringen Einbuße der Reichweite des Fernlichtes hingenommen. Dieses Manko sollte jedoch nicht überbewertet werden.

Die noblen Helfer: CD-Ausstattung im Innenraum

Schon beim Öffnen der Fahrertür wird bewußt, der Audi 100 CD 5 E ist kein profanes Gebrauchsgefährt, die CD-Spezies beinhaltet Luxus mit dezenter Selbstverständlichkeit.

Die pneumatisch gesteuerte Zentralverriegelung gibt allen Mitfahrern mit einer Schlüsseldrehung sofort der Einstieg frei. Der Fahrer erspart sich den Rundgang ums Auto, sowie die sonst nötigen Gymnastikübungen nach den Türverriegelungen. Verläßt er sein Fahrzeug, kann er sicher sein, daß Türen und Kofferraum zweifelsfrei versperrt sind.

Weitaus besser als bei den früheren Audi-Modellen gefiel uns die farbliche Abstimmung zwischen Innenraum und Fahrzeug-Lack. Der Farbton der Karosserie (Onyxmetallic) fand sich in Armaturentafel und Sitzbezügen (Schilf) wieder.

Aus Fahrersicht fällt das „formoptimierte“ Lenkrad mit neuem Nabenpolster auf, die Armaturentafel erhielt größere Entfrosterdüsen für die Türscheiben, und die Lautsprecher vorne bekamen eine neue Abdeckung. Im Fahrzeug-Fond ist CD-gemäß ein weiteres Lautsprecherpaar installiert. Derart gerüstet wird ein Klangvolumen im Innenraum erzeugt, das selbst HiFi-delen Ohren gerecht wird. Den Stereo-Sound gibt's übrigens ebenfalls serienmäßig und ohne Aufpreis!

In der Mittelkonsole wurden die Steuerhebel für die elektrischen Fensterheber untergebracht. Ein Knopfdruck genügt und jedes gewünschte Türfenster läßt sich mit leisem Surren öffnen oder schließen.

Übermäßiger Spieltrieb der Fondpassagiere läßt sich dabei mittels Knopfdruck unterbinden. Rastet der Fahrer den Sicherheitsschalter in der Mitte der Schalttafel aus, können die beiden hinteren Seitenfenster nurmehr von vorne betätigt werden (Kinderschutz).

Eine mechanische Betätigungsmöglichkeit der Seitenscheiben besteht übrigens nicht. Nach Auskunft der Audi-Techniker traten jedoch bislang noch nie Probleme mit dem Öffnungsmechanismus auf.

Elektrisch geht's auch am Himmel zu. Die Öffnungsautomatik des Schiebe-Ausstelldaches ermöglicht es, für zusätzliche Frischluft zu sorgen und dies mit geringster Ablenkung vom Verkehrsgeschehen. Dieses Zubehör ist im Gegensatz zu den anderen beschriebenen Accessoires nicht im CD-Beiwerk enthalten. Die Mehrausstattung M 650 gibt's für runde 1 231 Mark.

Wer auch dann noch über das nötige Kleingeld verfügt, dem seien für kalte Tage die beheizbaren Vordersitze und gegen allzu große Hitzeeinwirkung im sommerlichen Autobahnstau die Klimaanlage empfohlen. Mit der Geschwindigkeits-Regelanlage, die wir, wie die automatisch arbeitende Niveauregulierung, für überaus empfehlenswert halten, ließe sich die Bestell-Liste zudem gezielt abrunden.

Der Grundpreis des Fünfgang-getriebenen Audi 100 CD 5 E, serienmäßig mit gehörigem Ausstattungs-Spektrum versehen, liegt bei 25 290 Mark. D. Heinz

Daten und Meßwerte

Audi 100 CD 5 E

Motor	
Bauart	Fünfcylinder-Viertaktmotor in Reihe, K-Jetronic-Einspritzung
Hubraum cm ³	2144
Hub/Bohrung mm	86,4/79,5
Verdichtung	9,3
Leistung kW (PS) bei 1/min	100 (136) bei 5700
Drehmoment Nm (mkg) bei 1/min	185 (18,5) bei 4800

Kraftübertragung	
Kupplung	Einscheiben-Trockenkupplung
Übersetzungen	
1. Gang	3,60
2. Gang	1,94
3. Gang	1,23
4. Gang	0,90
5. Gang	0,68
Achsübersetzung	3,89

Fahrwerk	
Vorn	Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine, Stabilisator
Hinten	Torsionskurbelachse mit Panhardstab, Stabilisator
Bremsen v/h	Scheiben/Trommel
Räder	185/70 HR 14 auf LM 6J x 14

Maße und Gewichte	
L/B/H cm	468,3/176,8/139,0
Radstand cm	267,6
Spur v/h cm	147,0/144,5
Leergewicht kg	1210
zul. Gesamtgewicht kg	1700
zul. Dachlast kg	75
Anhängelast gebr. kg	1400

Fahrleistungen (GF-Meßwerte)	
Höchstgeschwindigkeit km/h	193
Beschleunigung in s 0-80 km/h	7,1
0-100 km/h	10,2
0-120 km/h	14,6
0-140 km/h	19,9
80-120 km/h	7,4
Elastizität in s (im 4. Gang) 40-60 km/h	6,4
40-80 km/h	13,7
40-100 km/h	21,1
40-120 km/h	29,0

Verbrauch (Super)	
Testverbrauch l/100 km	11,6
Minimum l/100 km	9,7
Maximum l/100 km	13,7
nach ECE: Stadt l/100 km	14,5
konstant 90 km/h l/100 km	8,2
konstant 120 km/h l/100 km	10,4

Fahrgeräusch dB(A)	
bei 60 km/h	64
bei 100 km/h	69
bei Höchstgeschwindigkeit	77

Preise	
Grundpreis Audi 100 CD 5 E mit Fünfgang-Getriebe	DM 25 290
M 650: Schiebe-Ausstelldach (elektrisch)	DM 1 230,90
M 139/340: Vordersitze elektrisch beheizbar	DM 296,62
M 352: Geschwindigkeits-Regelanlage	DM 457,04
M 573/694: Klimaanlage	DM 2 180,29
M 317: Niveauregulierung	DM 850,53