



Verkanntes Genie

Der sparsame
Audi 100 Diesel –
ein Kostenvergleich



**Der Audi 100 GL 5D mit 70 PS-Dieselmotor:
Besonders kostengünstig im Fahralltag?**



**Der Golf LS mit 70 PS-Benzinmotor:
Ist die kleine Klasse doch billiger?**

Dieselfahrzeuge stehen im Ruf, besonders sparsam mit dem Kraftstoff umzugehen. Die Gründe dafür liegen auf der Hand: Wegen des höheren Wirkungsgrades nützt der Dieselmotor die im Kraftstoff gespeicherte Energie weit effizienter aus als ein vergleichbarer Ottomotor; kurz, er ist ein besserer Futterverwerter. Hinzu kommt, daß Dieselmotoren in der Warmlaufphase nicht mit zusätzlichem Kraftstoff angereichert werden müssen, was insbeson-

dere im Kurzstreckenbetrieb zu immensen Verbrauchsvorteilen führt (siehe auch GF 12/80).

Dennoch, so scheint es, bestehen weitverbreitete Unklarheiten, wann und bei welchen Fahrgewohnheiten sich die Mehrausgabe für einen Dieselmotor lohnt. Immerhin schlägt der Selbstzünder mit etwa 1 500 Mark zu Buche. Fest steht, wer Diesel fährt kann grundsätzlich mit geringem Kraftstoffverbrauch rechnen. Selbst der große und komfortable Audi 100



Bewährt: Das 1,5 Liter-Triebwerk des Golf



Sparsam: Der Zweiliter-Dieselmotor des Audi 100

mit dem Fünfzylinder-Dieselmotor läßt sich problemlos mit Durchschnittswerten, die deutlich unter 10 l/100 km liegen, bewegen.

„Einmal angeschafft,“ schreibt GF-Leser Axel Rexhäuser aus Bruchsal über seinen Audi 100 GL 5D, „unterhält man ihn zu den Kosten eines Polo.“ Just diese Zuschrift war für uns Anlaß genug zu einem ungewöhnlichen Kostenvergleich: Läßt sich ein großer und komfortabler Diesel wirklich billiger fahren als ein kleines Fahrzeug mit Benzinmotor? Um vergleichbare Voraussetzungen zu schaffen, setzten wir zwei gleichstarke Wagen ein, einerseits eben den Audi 100 GL 5D und andererseits einen typischen Vertreter der kleinen Mittelklasse, den Golf GLS mit 1,5 Liter-Maschine. Beide Motoren leisten 51 kW, das sind 70 PS. Ein Vergleich also, der wohl bisher noch nicht angestellt wurde und dessen Ausgang klar zugunsten des kleinen Autos auszugehen scheint. Ziel war es, möglichst praxisnah für jedes Fahrzeug die monatlichen Kosten zu ermitteln.

Punkt eins, die Steuer. Sie richtet sich derzeit noch nach dem Hubraum des Motors, und 100 Kubikzentimeter kosten 14,40 Mark pro Jahr. Das macht beim Golf monatlich 18 Mark, der Audi 100 Diesel kommt mit seinem Zweiliter-Fünfzylinder auf 24 Mark. Die Kosten für die Haft-

pflcht-Versicherung liegen bei beiden Fahrzeugen gleich hoch, schließlich haben beide einen 70 PS-Motor. Wir kalkulierten nach den Tabellen des VVD und erhielten für Regionalklasse R 5 und Schadensfreiheitsstufe SF 1 (100 Prozent) den monatlichen Betrag von 74,82 Mark. Kosten für die Teilkasko-Versicherung sind dagegen verschwindend gering, sie liegen für beide Wagen unter zehn Mark monatlich.

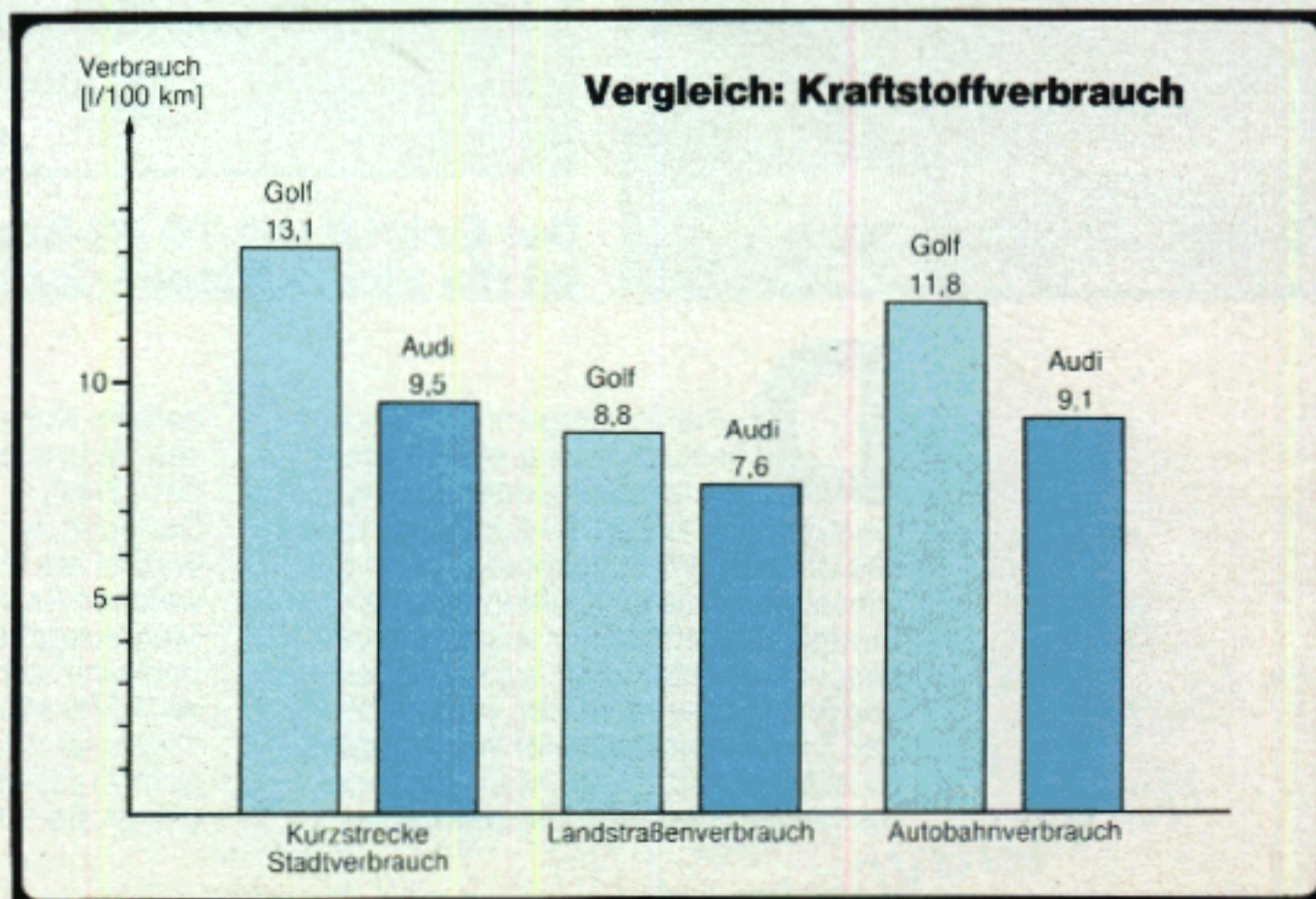
Den dicksten Brocken im Budget machen unumstritten

die Kraftstoffkosten aus. Da für unsere Rechnung besonders praxisnahe Werte vonnöten waren, wollten wir nicht auf die Norm-Verbrauchswerte nach ECE zurückgreifen; eigene Messungen wurden durchgeführt.

Wir gehen davon aus, daß die Mehrzahl der Autofahrer ihr Fahrzeug täglich zur Arbeit und zurück bewegen. In der ersten Meßreihe ermittelten wir deshalb den Kurzstreckenverbrauch auf zehn Kilometer Distanz bei kalter Maschine. Hier spielt der

Diesel seine Vorteile voll aus, es wurden 9,5 l/100 km registriert. Die Kaltstartanreicherung des kleinen Benziners trieb dessen Verbrauch dagegen auf 13,1 l/100 km hoch.

Unter diesen Voraussetzungen fährt der Durchschnitts-Autofahrer an fünf Tagen in der Woche und am Samstag zum Wochenendeinkauf. Das macht pro Monat 480 Kilometer mit den oben angegebenen Verbrauchswerten. Am Wochenende kommt vielleicht noch eine längere



Vergleich: Daten	Golf GLS	Audi 100 GL 5 D
Motor	Vierzylinder-Ottomotor, quer eingebaut	Fünfzylinder-Dieselmotor, längs eingebaut
Hubraum	1457 cm ³	1986 cm ³
Verdichtung	8,2	23,0
Leistung	51 kW (70 PS) bei 5600/min	51 kW (70 PS) bei 4800/min
max. Drehmoment	110 Nm bei 2500/min	129 Nm bei 3000/min
Fahrwerk		
vorn	Federbeine, Dreiecksquerlenker	Federbeine, Querlenker, Stabilisator
hinten	Verbundlenkerachse	Torsionskurbelachse
Bremsen vorn/hinten	Scheibe/Trommel	Scheibe/Trommel
Räder	155 SR 13 auf 5 JX13	185/70 SR 14 auf 5½ J x 14
Maße und Gewichte		
Länge/Breite/Höhe	381,5 cm/161 cm/141 cm	468,3 cm/176,8 cm/139 cm
Radstand	240 cm	267,6 cm
Leergewicht	825 kg	1210 kg
zul. Gesamtgewicht	1280 kg	1670 kg
Gepäckrauminhalt	370 l	642 l
Tankinhalt	40 l	60 l
Fahrleistungen (GF-Meßwerte)		
Höchstgeschwindigkeit	164 km/h	153 km/h
Beschleunigung 0-80 km/h	7,9 s	12,0 s
0-100 km/h	12,3 s	18,4 s
Elastizität 40-60 km/h	6,8 s	7,8 s
40-80 km/h	13,7 s	15,3 s
40-100 km/h	21,8 s	24,4 s
Innengeräusch bei 60 km/h	64 dB (A)	66 dB (A)
bei 100 km/h	71 dB (A)	70 dB (A)
bei Höchstgeschw.	81 dB (A)	76 dB (A)
Grundpreis Grundmodell viertürig, Fünftang-Getriebe	14 745 Mark	23 450 Mark

Etappe hinzu, die sich zusammensetzt aus Landstraßen- und Autobahnfahrt. Auch hierfür ermittelten wir die jeweiligen Verbrauchswerte und setzten monatlich 400 Kilometer an.

Insgesamt ergaben sich so nach unseren Verbrauchsmessungen monatliche Spritkosten von 140,59 Mark für den Golf (Normalbenzin 1,35 DM) und 98,75 Mark für den Audi 100 GL 5D (Diesel 1,25 Mark).

Aufsummiert kommen demnach auf den Audi 100-Eigner monatliche Kosten von rund 200 Mark zu — und dennoch liegt der große Diesel damit um rund 35 Mark unter den vergleichbaren Aufwendungen für einen Golf.

Ob Audi 100-Kauf oder Golf wird wohl in erster Instanz vom Geldbeutel entschieden. Zudem sind die beiden Kandidaten zu verschieden, eben auf unterschiedlichen Geschmack und Bedarf zugeschnitten. Für den im Vergleich zum Golf doch um einige Tausend Mark höheren Anschaffungspreis des Audi 100 GL 5D bietet der Diesel aber auch eine ganze Menge mehr: Man fährt mit ihm eine geräumige Limousine, die in Ausstattung, Platzangebot und Fahrkomfort eine deutliche Stufe über dem Golf steht.

Beispielhaft aber sind die Verbrauchsvorteile, die der Audi 100 Diesel insbesondere bei häufigem Kurzstreckeneinsatz und im Stadtverkehr souverän auszuspielen weiß — und dies gilt in gleicher Weise auch für die anderen Modelle mit Selbstzünder, den Golf D, den Jetta D, den Audi 80 D und für den Bus. Auch die Mehrkosten für den Dieselmotor fallen nicht so stark ins Gewicht, amortisieren sie sich doch für gewöhnlich schon in den ersten Jahren oder werden auf jeden Fall durch den höheren Wiederverkaufswert des Wagens eingespielt. In Zukunft überdies wird sich die Preisschere zwischen Diesel- und Ottokraftstoff noch weiter auseinander bewegen. Ein zunehmendes Kostenplus für den Diesel. Was bleibt, sind also tatsächlich günstige Unterhaltskosten für Dieselaautos. Und darum liegt — wie man sieht — Leser Rexhäuser mit seiner Feststellung gar nicht so falsch. *D. Heinz*

