

Mehr sein

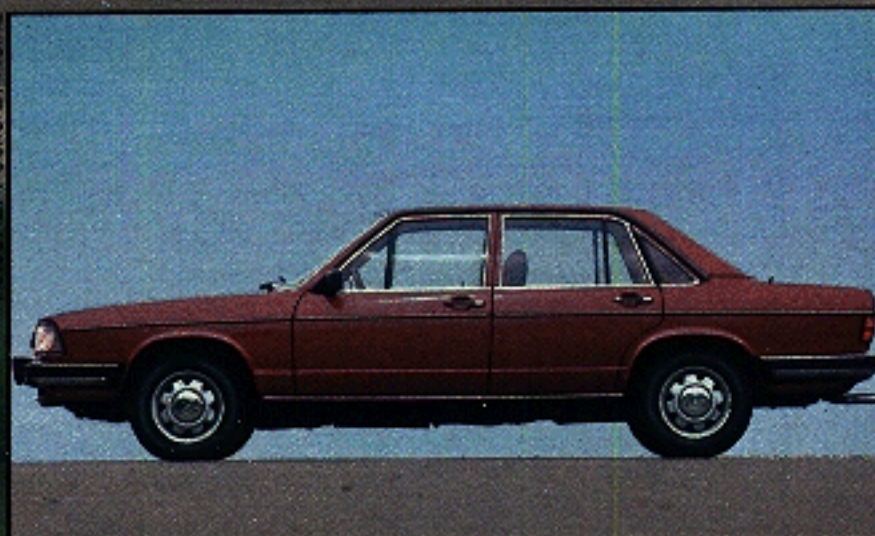
Die Modelle des Audi 100 – Eine Übersicht und Wertung

Bei 18 265 Mark ist in diesem Sommer der Preis für den geringsten Audi 100 angelangt – für das neue C-Modell in sehr zweckmäßiger Ausstattung, versehen mit der ebenso anspruchslosen wie ausreichenden Vierzylinder-Maschine zu 85 PS. Für höheren Anspruch

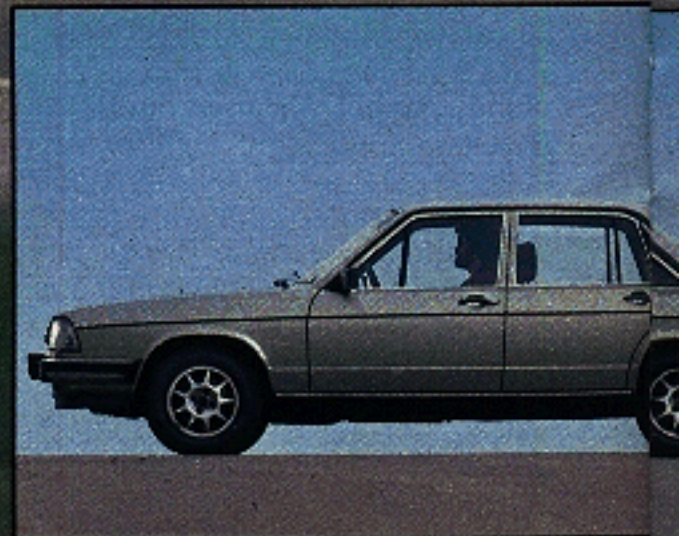
stehen indes zahlreiche weitere Modell-Variationen bereit, unter denen der kultiviert laufende Audi 100 Diesel zumindest ebensoviel Aufmerksamkeit verlangt wie das neue betont sportliche Modell Audi 100 CS. Insgesamt fünf verschiedene Motoren und fünf verschiedene



Fotos: E. Focke/D. Heinz



Bewährte Leistung: Einspritzer Audi 100 5E



Kultivierter Sparer: Der Audi 100



Diesel

Neuer Fünfzylinder: Audi 100 mit 1,9 Liter

Mit Heckklappe: Der Audi 100 als Avant

Ausstattungs-Versionen, bis hin zum betont luxuriösen Audi 100 CD, können miteinander kombiniert werden. Hinzu kommt, daß auch die Avant-Karosserie mit Schrägheck und Heckklappe zur Verfügung steht. Zweifellos gerät die Modell-Palette in den Ruch der Unüberschaubarkeit. GUTE FAHRT bringt sie der Übersichtlichkeit näher und wertet die Audi 100-Modelle.

Den Ruf, eine „große Marke“ zu sein, verdankt Audi in erster Linie dem Audi 100. Schon früh kam dieses Modell als Nachfolger des einstigen Audi 60; mit dem ersten Audi 100 hat sich das Ingolstädter Werk auf dem Markt der komfortablen Limousinen einen Platz geschaffen, der durch das jetzige Modell gefestigt und gesichert wurde. Der Audi 100 verkörpert, vielleicht mehr als jedes andere Auto, den Begriff der „oberen Mittelklasse“ – also jener Autos, die allen Ansprüchen gerecht werden können.

In seiner Preis- und Leistungsklasse ist der Audi 100 einer der wenigen Frontantriebswagen. Er setzt damit die Audi-Tradition der Vorkriegsjahre fort – einer Zeit, in der Frontantrieb noch Seltenheitswert hatte. Heute sind die Vorteile des Frontantriebes auch bei Autos der Klasse von 2 bis 2,5 Liter Hubraum unbestritten – nämlich sicherer Geradeauslauf auch auf glatter Bahn, hohe Fahrsicherheit bei Aquaplaning und Seitenwind, gute Traktion auf rutschigem Untergrund und im Schnee. Hinzu kommt der gute Fahrkomfort, den die von Antriebsnachteilen freie Hinterachse den Insassen zur Verfügung stellt.

Seit jeher gehörte es zu den Merkmalen der Audi 100-Baureihe, daß neben leistungsstarken auch betont wirtschaftliche Modelle angeboten wurden. Viele Leute wissen nicht, wie umfangreich das Audi 100-Angebot gerade auf diesem Gebiet geworden ist – sie halten den Audi 100 für ein in Festkosten und Verbrauch anspruchsvolles Auto. Das ist er, genau genommen, selbst in der Fünfzylinder-Ausführung nicht, erst recht nicht als Vierzylinder und als Diesel.

Audi hat die neue Modelleinteilung des Volkswagenwerkes übernommen: Auch beim Audi 100 gibt es C-, CL- und GL-Modelle, außerdem die Spitzenausführung CD und neuerdings den mehr sportlichen CS. Ausgangspunkt ist aber nach wie vor der Audi 100 mit dem 1,6 Liter 63 kW/85 PS-Motor. Dieses Modell liegt in der C-Ausführung zweitürig heute bei etwas über 18 000 Mark. Man sollte sich diesen Audi 100 C einmal ansehen: Er ist ein gut ausgestattetes Auto mit allem Raum- und Komfortvorteilen des Audi 100. Man muß hier, wie bei den Wolfsburger Autos, keine funktionellen Bestandteile mehr extra bezahlen: Verbundglas-Frontscheibe, Halogenscheinwerfer, beleuchtete Bedienungselemente, Zeituhr, Tageskilometerzähler gehören zur Serie.

Auch viertürig liegt der Audi 100 C noch

Audi 100		Modellübersicht							
Modelle	Mögliche Antriebskombinationen							Grundpreis	
● Mögliche Kombination	1,6 Liter (4-Zyl.) 63 kW (85 PS)	1,9 Liter (5-Zyl.) 74 kW (100 PS)	2,0 Liter (5-Zyl.) Diesel 51 kW (70 PS)	2,2 Liter (5-Zyl.) 85 kW (115 PS)	2,2 Liter (5-Zyl.) 100 kW (136 PS)	4-Gang	4+E-Getriebe**	Automatik***	Preisempfehlung bezogen auf jeweilige Mindest-Motorisierung
Audi 100 C 2türig	●	●		●	●	●	●		18 265 DM
Audi 100 C 4türig	●	●		●	●	●	●	●	18 950 DM
Audi 100 CL 2türig	●	●		●	●	●	●	●	19 270 DM
Audi 100 CL 4türig	●	●		●	●	●	●	●	19 955 DM
Audi 100 GL*	●	●		●	●	●	●	●	21 420 DM
Audi 100 CD*				●	●	●	●	●	26 615 DM
Audi 100 CS*	●			●	●	●	●	●	****
Audi 100 CL Formel E*	●						●		20 505 DM
Audi 100 GL Formel E*	●						●		21 970 DM
Audi 100 CDiesel*			●			●	●		21 385 DM
Audi 100 CL Diesel 2tür.			●			●	●		21 705 DM
Audi 100 CL Diesel 4tür.			●			●	●		22 390 DM
Audi 100 GL Diesel*			●			●	●		23 855 DM
Audi 100 CD Diesel*			●			●	●		27 690 DM
Audi 100 Avant CL*		●		●	●	●	●	●	21 480 DM
Audi 100 Avant GL*		●		●	●	●	●	●	22 945 DM
Audi 100 Avant CD*				●	●	●	●	●	27 330 DM
Audi 100 Avant CL Diesel*			●			●	●		23 105 DM
Audi 100 Avant GL Diesel*			●			●	●		24 507 DM
Audi Avant CD Diesel*			●			●	●		28 405 DM

* Diese Modelle werden nur 4türig angeboten (Avant: 4 Türen + Heckklappe)

** 4+E-Getriebe nur bei Formel E kombinierbar mit 63 kW-Otto-Motor

*** Automatik nicht kombinierbar mit Diesel- und 74 kW-Otto-Motor

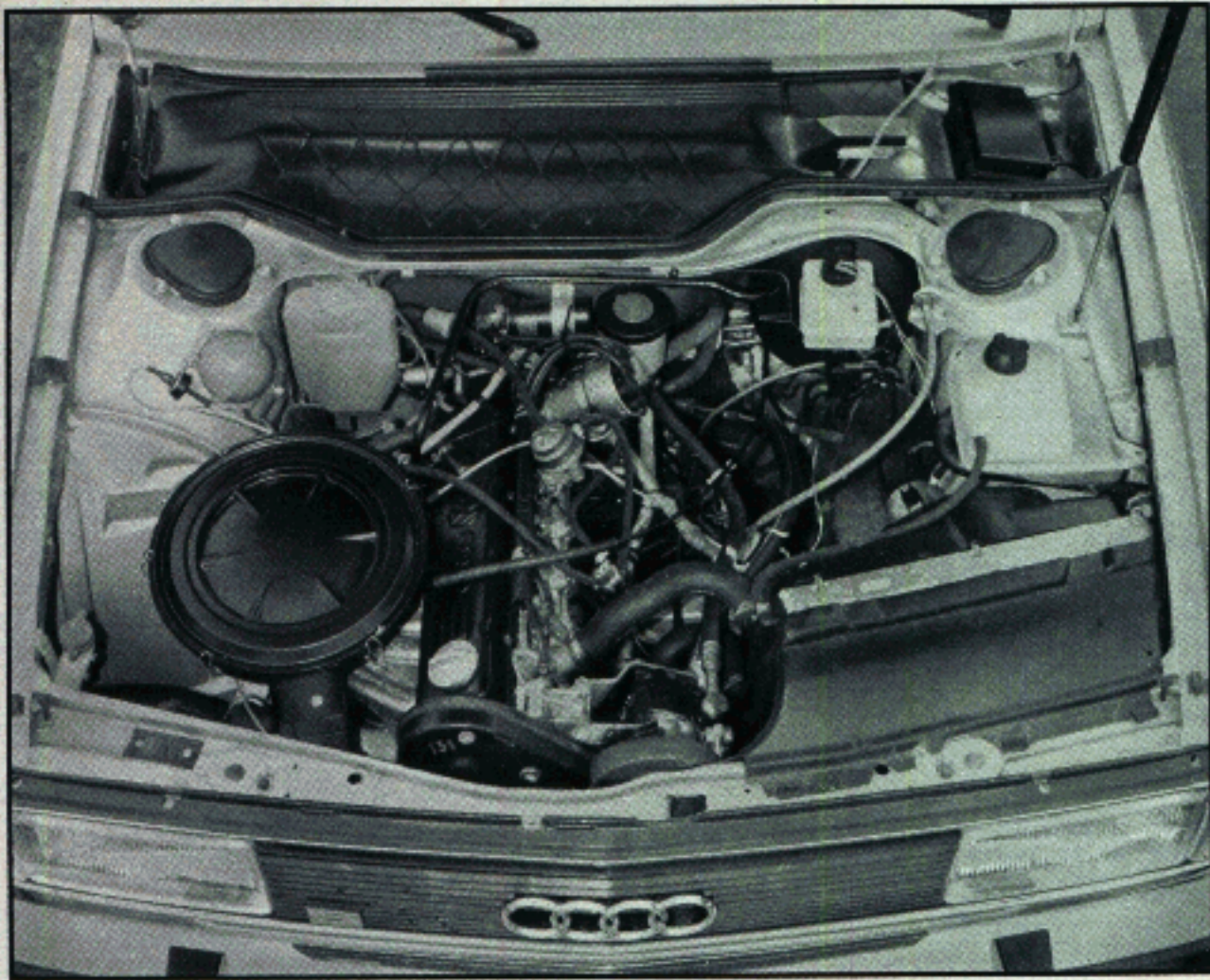
**** Preis stand bei Redaktionsschluß noch nicht fest

unter 19 000 Mark, als CL kostet er etwa 1000 Mark mehr, aber noch immer unter 20 000. Die Formel E-Version (als CL und GL lieferbar) überschreitet knapp diese Grenze. Damit fällt der Audi 100 in einen Bereich, in dem komfortable und geräumige Autos noch recht dünn gesät sind. Leistungsmäßig kann die 85 PS-Ausführung als vernünftige Lösung gelten: Sie bringt Mittelklasse-Fahrleistungen in Verbindung mit sparsamem Verbrauch. Kein Wunder, daß dieses Modell in letzter Zeit einen Aufschwung erlebte.

Die andere Möglichkeit, mit dem Audi 100 ebenso sparsam zu fahren wie mit einem Auto der unteren Mittelklasse, ist der Diesel. Bei ihm kommt jedoch noch das Komfort-Plus des Fünfzylinders hinzu. Ein viertüriger Audi 100 C

Diesel (es gibt, um das Programm nicht zu umfangreich werden zu lassen, den C-Diesel nicht zweitürig) kostet 21 385 Mark. Der Zweiliter-Fünfzylinder-Diesel bringt neben seiner Leistung von 51 kW/70 PS ein beachtliches Drehmoment. So kommt es, daß der Audi 100 Diesel nicht nur komfortabler, sondern auch temperamentvoller ist als die meisten anderen Diesel.

Die Fünfzylinder-Benzinmotoren mit 85 kW/115 PS und 100 kW/136 PS (Einspritzmotor) haben sich einen Ruf als leistungsfreudige und komfortable Triebwerke geschaffen. Seit der Umstellung auf Superbenzin, die mit einer völligen Neuabstimmung verbunden war, gehört auch der 115 PS-Motor, wie vorher auch schon die 136 PS-Variante,



Der Neue: Fünfzylinder-Vergasermotor mit 1,9 l und 74 kW (100 PS)

zu den sparsamsten in seiner Klasse. Die Lücke unter den Vergaser-Motoren zwischen dem 1,6 Liter 85 PS-Vierzylinder und dem 2,2 Liter 115 PS-Fünfzylinder wurde von Audi unlängst durch den 1,9 Liter Fünfzylinder mit 74 kW/100 PS geschlossen. Die Fahrleistungen dieser Version können sich sehen lassen: 12,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h, Höchstgeschwindigkeit 170 km/h. Man ist damit also keineswegs langsam; der tiefere Sinn der hubraum-verkleinerten Ausführung liegt jedoch in der Sparsamkeit in Verbindung mit komfortabler Laufruhe.

Die Formel E ist beim Audi 100 mit dem 85 PS-Vierzylinder und den CL- und GL-Ausstattungen gekoppelt, wobei die Start-Stop-Anlage den Formel E-Modellen vorbehalten ist, während das 4+E-Getriebe in sämtliche Audi-Modelle eingebaut werden kann, die damit in Verbrauch und Geräusch-Komfort ein weiteres Plus aufweisen. Die Getriebe-Automatik gibt es nicht in Verbindung mit dem Diesel und dem 1,9 Liter-Fünfzylinder.

Während der Audi 100 CD eine Luxusausführung mit umfangreichen serienmäßigen Extras darstellt, wurden beim neuen Modell CS mehr sportliche Karosseriedetails kombiniert: Breiter Frontspoiler, breite seitliche Stoßprofilleisten, schwarze Fensterrahmen, Leichtmetallfelgen 6 J x 14, Breitreifen 185/70. Zum Teil wurden diese Dinge vom Audi 200 übernommen, so auch das Vierspeichen-Lenkrad und die vorderen Rahmen-Kopfstützen. Der Fahrersitz ist höhenverstellbar, Sitzpolster und Türverkleidungen sind mit Tweed-Stoff überzogen. Die umklappbare Fondarmstütze gibt auch die Öffnung

für den durchschiebbaren Skisack frei. Den Audi 100 CS gibt es mit dem 1,6 Liter-Motor und mit den beiden stärksten 2,2 Liter-Fünfzylindern. Bei den Fünfzylindern ist die Servolenkung im CS serienmäßig eingebaut, nicht so das 4+E-Getriebe. Drei Metallic-Lackierungen werden ohne Aufpreis angeboten.

Während der Audi 100 CS auf die Stufenheck-Karosserie beschränkt ist, gibt es CL, GL und CD auch als Avant. Zwar konnte Audi mit der Schrägheckversion Avant nicht den erwarteten Erfolg erzielen; aber dieses Auto genießt dennoch unter Kennern einen guten Ruf. Er erklärt sich nicht nur aus den Vorteilen des variablen Hecks, sondern auch aus den speziellen Qualitätsmerkmalen dieses Modells. Der Avant ist kein Auto, das nach außen wirken will – er sieht eher unauffällig aus. Um so erfreulicher machen sich im Alltagsbetrieb der hohe Fahrkomfort und die Vielseitigkeit bemerkbar, die ihn zu einem Mittelding zwischen sportlicher Limousine und Kombiwagen werden lassen.

Es gibt den Avant nicht mit dem 1,6 Liter-Vierzylinder; die preisgünstigste Ausführung ist der Avant CL mit dem 1,9 Liter-Fünfzylinder, der für 21 480 Mark zu haben ist. Hinzu kommen alle stärkeren Motorisierungsstufen und die drei Getriebe-Ausführungen.

Den Fünfzylinder-Dieselmotor gibt es im Avant bemerkenswerterweise auch in Verbindung mit der teuren CD-Ausstattung – für über 28 000 Mark eines der originellsten und exklusivsten Diesel-Autos. Alle Avant sind viertürig, denn bei diesem Auto geht es darum, in jeder Hinsicht ein Maximum an Bequemlichkeit zu bieten: ob beim Fahren ins Theater, mit Abendgarderobe zu viert, ob bei Reisen mit Kind und Kegel zum Wintersport oder bei Einkaufsfahrten.

Nach wie vor steht der Name „Avant“ am Heck, die Motorenbezeichnungen sind dagegen bei allen Audi-Modellen vom Heck verschwunden, lediglich im Kühlergrill gibt es weiterhin die Plaketten, die auf den Motor verweisen. Audi will damit unterstreichen, daß nicht mehr die Stärke des Motors den Wert des Autos ausmacht; zugleich möchte man die Aufmerksamkeit auf die Ausstattungsvarianten lenken, die ohnehin auf den Preis mehr Einfluß ausüben als die Motoren.

Die Ergänzung des Programms durch den luxuriösen CD und den sportlichen CS läßt zugleich erkennen, daß Audi den Audi 100 nach der Einführung des 200 keineswegs in den Hintergrund treten lassen will. Der 200 soll nach wie vor ein exklusives Spitzenmodell sein, das in verhältnismäßig geringer Stückzahl hergestellt wird. Zugleich trägt er die Einführung neuer Techniken wie des Turbo-Motors und des automatischen Anti-Blockiersystems ABS. Für den Audi 200 gibt es im neuen Modelljahr wie für alle Audi-Modelle neue Außenlackierungen und Polsterfarben. Im übrigen bleibt der exklusive Charakter erhalten – den Audi 200 gibt es sogar mit Leder-Sitzbezügen zu kaufen. Er wird mit dem 125 kW/170 PS-Turbo-Motor und mit dem 100 kW/136 PS-Einspritzmotor ausgerüstet. Das stärkste Auto im Audi-Programm ist er damit freilich noch nicht: Diese Rolle bleibt dem Quattro mit 147 kW/200 PS vorbehalten.

Der große Umfang des Audi-Programms allein schon beim Audi 100 täuscht leicht darüber hinweg, daß dieses Programm aus wenigen Grundelementen zusammengesetzt ist: Karosserie und Fahrwerk sind bis auf geringe Abweichungen vom Audi 100 C bis zum Audi 200 Turbo gleich; alle Fünfzylinder, ob Benzin- oder Dieselmotoren, beruhen auf der gleichen Grundkonstruktion; die Ausstattungsdetails sind zwar unterschiedlich verteilt, aber unter sich auch wiederum gleich. So entsteht ein individuelles Programm auf der Basis rationaler Bausteine.

Die GUTE-FAHRT-Wertungen zum Audi 100

Günstigster Kauf: Audi 100 C 63 kW/85 PS. Niedrigster Verbrauch: Audi 100 C/CL Diesel mit 4+E-Getriebe. Beste Allround-Lösung: Audi 100 CL 85 kW/115 PS mit 4+E-Getriebe. Vielseitigste Lösung: Audi 100 Avant CL 100 kW/136 PS mit 4+E-Getriebe. Komfortabelste Lösung: Audi 100 CD 100 kW/136 PS mit automatischem Getriebe.