

Stern mit vier Ringen:

Der neue 'kleine' große Audi 100

Nun endlich hat der große VW-Konzern ein Top-Modell, das sich in Fortschrittlichkeit und Perfektion mit den besten Autos der Welt messen kann. Der neue Audi 100 erfüllt alle Erwartungen, die auf ihn gerichtet waren; in vielen Details übertrifft er sie sogar. In seinen Klassenbereichen stößt der Audi 100 auf starke Konkurrenten, doch wir sind sicher, daß er sich hier mit Glanz und Gloria durchsetzen wird.



Wie sich die Bilder gleichen: Mit derselben Begeisterung und derselben lustvollen Liebe zum Detail, mit der die Mercedes-Konstrukteure uns die jüngste Mercedes-Generation vorstellten, überschütteten uns die Audi-Konstrukteure, als sie uns den neuen 'kleinen' großen Audi 100 'ganz privat' präsentierten. Was heißt hier klein und was groß? Nun, wir meinen das in vielfältiger Weise, vor allem im Vergleich zu der neuesten Mercedes-Generation, für die der neue Audi 100 eine echte Alternative darstellt. Der scheinbare Widerspruch 'klein-groß' – nicht aber 'gerne-groß' – wird aber auch in der Modellreihe deutlich: Sie beginnt bei einem großen Reisewagen mit dem 85-PS-Golf-1,6-Liter-Motor und den Fahrleistungen des Golf S, also 160 km/h Spitze und 13,4 Sekunden von 0-100 km/h, wie einem Normverbrauch von 8,9 Litern/100 km Normalbenzin. Das ist zweifellos die große, spar-

same Reiselimousine, die in die heutige Landschaft paßt, ein Pendant zum BMW 316, nur mit viel mehr Raum, vor allem Kofferraum: Audi 642 Liter, BMW 460 Liter.

Mercedes bietet hier nicht mit, denn mit 1340 kg Leergewicht für den 200er ist mit einem 1,6-Liter-Motor kein Blumentopf zu gewinnen: Der Mercedes 200 hält in der Höchstgeschwindigkeit (160 km/h) und der 230 in der Beschleunigung (13,4 sec) mit den 1,6-Litern von Audi und BMW mit.

Ein kleiner Wagen ist der neue Audi 100 nicht: Mit 468 cm Länge ist er ganze 4,5 cm kürzer als der Mercedes 200, 2 cm schmaler, aber 4,7 cm niedriger. Das bringt dem großartigen cW-Wert von 0,39 noch eine günstige Querschnittsfläche, und der geringe Luftwiderstand begünstigt neben dem niedrigen Gewicht die Fahrleistungen, bei höheren Geschwindigkeiten auch die Beschleunigungswerte.

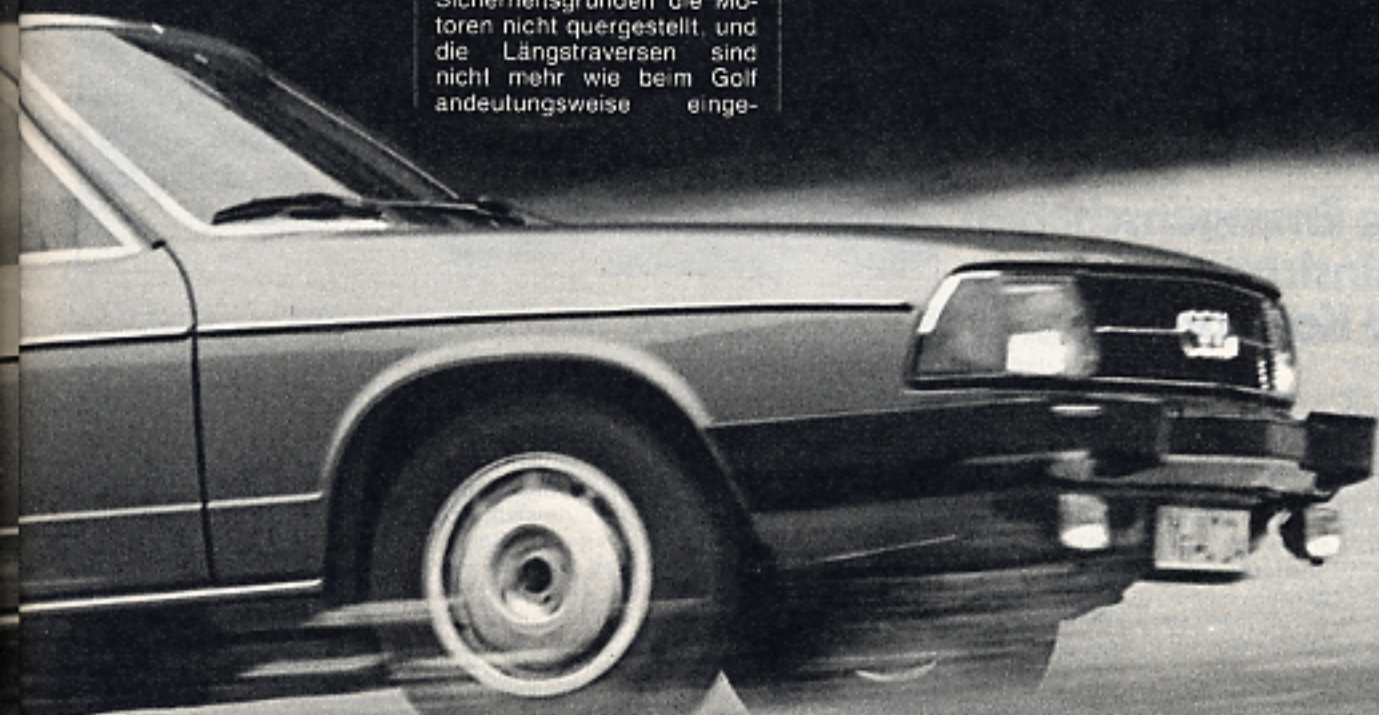
Das für eine große Reiselimousine geringe Gewicht schmälert keineswegs die passive Sicherheit. So hat man bei der Auto Union aus Sicherheitsgründen die Motoren nicht quergestellt, und die Längstraversen sind nicht mehr wie beim Golf andeutungsweise einge-



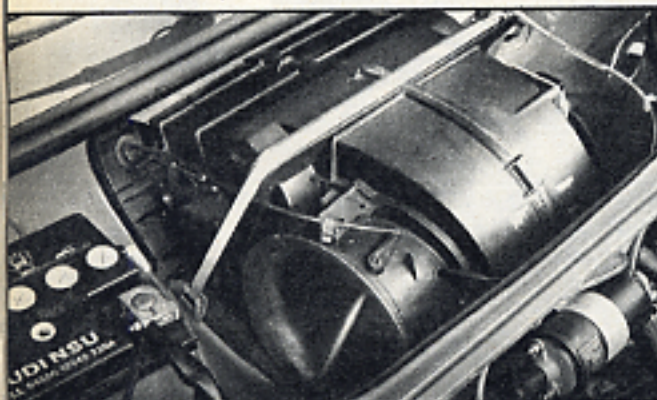
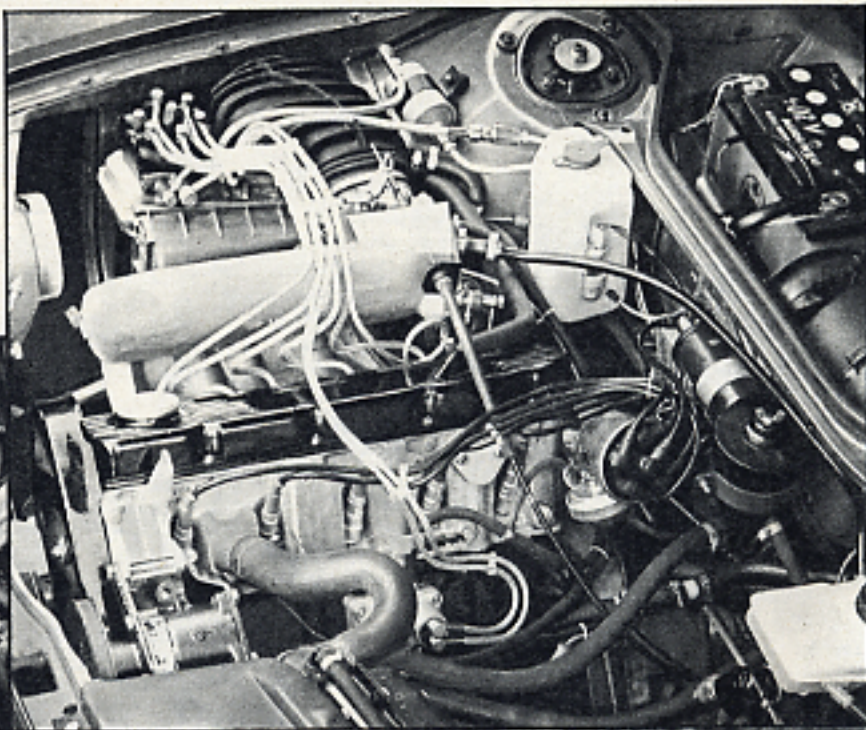
schnürt, sondern glatt. Man zeigte uns gecrashte Längsträger, die noch weit mehr Energie umgewandelt hatten, als die von VW dazu vorbereiteten: In der Technik gibt es eben von Tag zu Tag immer wieder neue Erkenntnisse.

Die relativ langen Überhänge vorn und hinten vermögen viel Energie umzuwandeln, und der Benzin-

Sicherheit, Temperament, hohe Fahrleistungen und ungewöhnlich viel Raum bringt der neue Audi 100. Das kompakte Auto wirkt repräsentativ, und gekonnter Leichtbau sowie ein sehr guter cW-Wert ermöglichen gute Beschleunigungen und hohe Geschwindigkeiten. Ein echter Fortschritt!



Fünf Zündkerzen und die Bosch-K-Jetronic-Benzineinspritzung: der neue Fünfzylinder. Alle drei Motorversionen sind weiterhin in Längsrichtung eingebaut, der Fünfzylinder paßt haargenau in den Motorraum hinein, dennoch bleibt Raum für Servicearbeiten. Darunter im Foto die aufwendige Klimaanlage für eine stets gute Innenraumtemperatur.



Sehr übersichtlich sind die Armaturen angeordnet, im Bild die des Fünfzylinder-Audi. Temperaturanzeige im Drehzahlmesser, Benzinuhr in der Zeituhr. In den Hebeln links und rechts vom Lenkrad sind die wichtigsten Schalter angeordnet. Über die gesamte Armaturentafel durchgehend die Austrittsöffnungen der Klimaanlage. Huptasten im Lenkrad.



Neue Errungenschaften hinsichtlich Leistung und Komfort

tank unter den Fondsitzen ist gut aus der Gefahrenzone heraus, noch geschützt durch das in einer Mulde unter dem Kofferraum untergebrachte Reserverad. Auch innen ist viel getan, die Unfallfolgen zu mildern; vorbildlich, wie bei den neuen Mercedes, die Anordnung des Beckengurts an den Sitzen. Da aber ein Auto zum Fahren und nicht zum Verunfallen da ist, vermeidet Audi beim neuen Auto jede äußere Schau nach Muster von Volvo, um auf die äußere Sicherheit hinzuweisen.

Drei Motoren stehen zur Auswahl, einmal der 1,6 Liter aus dem Baukasten, dann der Zweiliter, der seine Pre-

miere im Lastentransporter hatte, um dann als Sportmotor für den Porsche 924 weiterentwickelt zu werden. Im Audi 100 leistet der Zweiliter 115 PS bei 5500 U/min. Interessant ist der Trend zum quadratischen Motor (Bohrung x Hub 86,5 x 84,4 mm), der beim Fünfzylinder sogar zum Langhuber (79,5 x 86,4) führt. Langer Hub bringt Elastizität – hier tut man gut daran, sich früherer Zeiten zu erinnern! –, und außerdem kann man bei Hubraumerweiterungen leichter nach unten als zur Seite ausweichen.

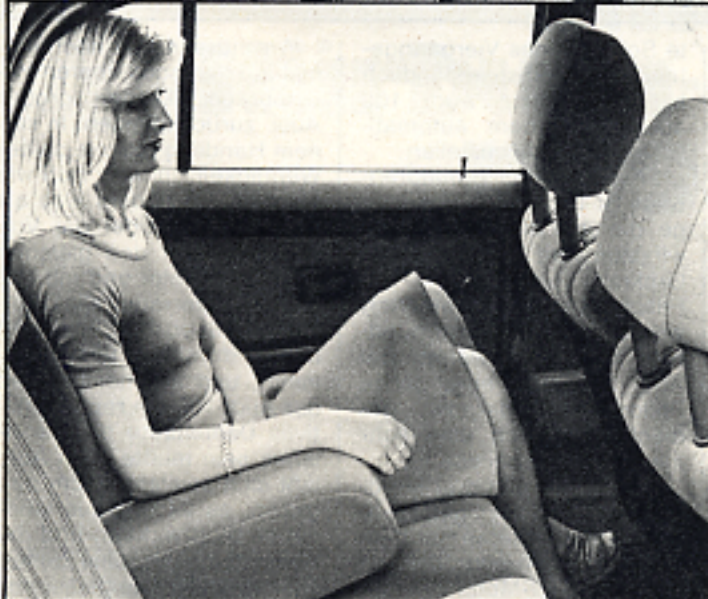
Das maximale Drehmoment des Zweiliters beträgt 16,8 mkg (Mercedes 200 = 16,1 mkg/3000 U/min) bei 3500 U/min. Mit den früheren 'Mitteldruck-Motoren'

haben die neuen Motoren nichts mehr zu tun, es sei denn das Heron-Prinzip mit den muldenförmigen Kolbenböden als Brennraum unter dem ebenen Zylinderkopf. An den neuen Motoren wurde sehr viel verbessert, vor allem auch hinsichtlich der Vereinfachung der Serviceeinstellungen. Die 115 PS des Zweiliters reichen für eine Spitze von 179 km/h.

11 km/h mehr an Höchstgeschwindigkeit bringt der absolut neue Fünfzylinder mit 2144 ccm Hubraum und 136 PS bei 5700 U/min. Des Umgangs mit den neuen Maßeinheiten mächtig, freuen sich die Audikonstruktoren über die 136 PS, die nämlich genau 100 kW entsprechen und dem Audi 100 in dieser Version einen besonderen

Sinn geben. So wird aus einer einst willkürlichen Typenbezeichnung eine 'unwillkürliche', woran der Techniker eben seine Freude hat.

Die 136 PS stammen jedoch nicht nur aus der Hubraumerweiterung durch den 5. Zylinder, sondern auch aus der Bosch-K-Jetronic-Benzineinspritzanlage. 'Benzin' ist hier wichtig, um keine Verwechslungen mit Daimlers Diesel-5-Zylindern heraufzubeschwören. Dieser Motor besticht durch eine große Laufkultur. Wir hatten Gelegenheit, den ganz großen Audi 100 sowohl auf bayerischen Serpentinstraßen als auch auf der Nürnberger Autobahn zu fahren. Der Motor erinnert ein wenig an den des Ro 80,



Dieser Kofferberg (oben) hat im Audi 100 Platz bei einem Kofferraumvolumen von 642 Litern. Darunter der üppige Knieraum bei zurückgestellten Sitzen. Trotz Längsmotor und großem Kofferraum so viel Innenraum bei nur 468 cm Gesamtlänge: Hier kann man schon von einem Raumwunder sprechen. Ganz unten die Heckansicht. Eine ganze Batterie von Heckleuchten dient unübersehbar der Sicherheit. Die Kofferraumkante liegt zum Beladen etwas zu hoch. Unter dem Stoßfänger eine Abschleppöse. Der Antennenanschluß ist hinten.



was die Laufruhe, und an den Porsche 924, was das Sprintvermögen anlangt. Die 190 km/h auf der Autobahn waren ein wenig abenteuerlich, da der notdürftig getarnte Audi 100 noch über kein 'Überholprestige' verfügen kann.

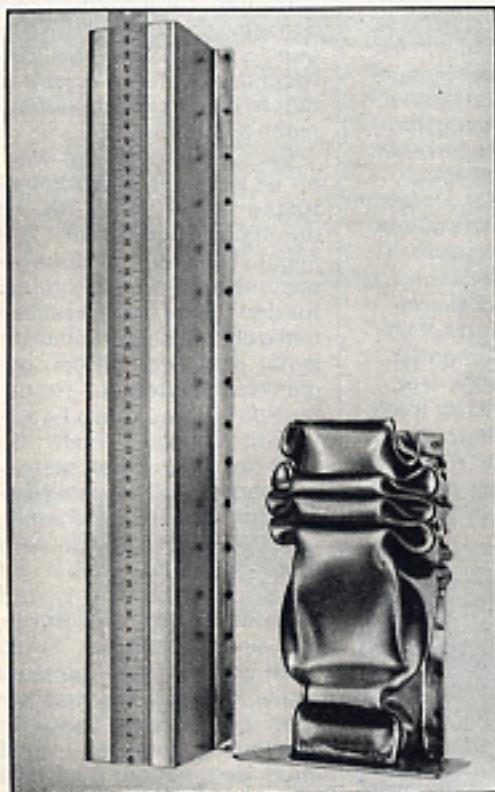
Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß es im bisherigen Audi-100-Programm bereits den 1,6-Liter-85-PS-Motor gab mit den gleichen Fahrleistungen wie denen des neuen Audi und daß der Audi 100 GL mit seinem 1,9-Liter-112-PS-Motor exakt die gleichen Leistungen wie der neue Zweiliter brachte. Fortgefallen ist also der 100-PS-1,8-Liter, dafür wurde mit dem Fünfzylinder ein neues Spitzenmodell geschaffen. Die neuen Modelle sind rund 60 kg schwerer geworden, doch der bessere cw-Wert kompensiert spielend die Gewichtszunahme, die schon durch die größeren Außenmaße bedingt ist.

Die Straßenlage der Neuen ist sehr gut. Dazu beigetragen hat – und das ist durchaus scherzhaft gemeint – der Gedankenaustausch mit Ford: Ford hat für den Fiesta den negativen Lenkrollradius übernommen, wofür sich Audi mit den originalen McPherson- (früherer Fordkonstrukteur) Federbeinen schadlos hielt. So geht das hin und her: Mercedes verzichtete bei den Neuen auf den Fahrschemel, Audi führte ihn bei den neuen Modellen ein, weil er gut ins Konzept paßt. Man darf eben nie sagen, daß Dinge, die eine prominente Firma nicht mehr mag, generell nichts taugen. Die seit seligen DKW-Zeiten bewährte Torsions-Hinterachse ist auch den neuen Audi 100 bewahrt geblieben. Sie ist eigentlich eine Starrachse, hat sich aber in Verbindung mit dem Frontantrieb seit jeher bestens bewährt.

Frontantriebswagen kann man zwar die Neigung zum Untersteuern nicht restlos austreiben, doch beim neuen Audi zeigt sich diese Tendenz in sehr gemäßigter Form. Der negative Lenkrollradius ist auch hier ganz selbstverständliches Konstruktionselement, die Lenkung selbst ist exakt und leichtgängig. Dagegen ist

Der Audi 100 und die Konkurrenz

	Audi 100	BMW 316	Audi 100	BMW 320	Mercedes 200	Audi 100	Mercedes 230	Mercedes 280
Zylinder	4	4	4	4	4	5	4	6
Hubraum	1588	1573	1984	1990	1988	2144	2307	2746
PS-U/min	85/5600	90/6000	115/5500	109/5800	94/4800	136/5700	109/4800	158/5500
Md (mkg) bei	12,4	12,5	16,8	16	16,1	18,5	18,9	22,7
U/min	3200	4000	3500	3700	3000	4200	3000	4000
Reifen	165 SR 14	165 SR 13	165 SR 14	175/SR 14	175 SR 14	185/70 HR 14	175 SR 14	195/70 HR 14
Tank (Liter)	60	52	60	52	65	60	65	65
Kofferraum	642	460	642	460	500	642	500	500
Länge	468	436	468	436	472,5	468	472,5	472,5
Breite	177	161	177	161	178,5	177	178,5	178,5
Höhe	139	138	139	138	144	139	144	144
Radstand	268,5	256,5	268,5	256,5	279,5	268,5	279,5	279,5
Gewicht	1110	1010	1150	1030	1340	1170	1350	1455
Zuladung	460	410	460	440	520	460	520	520
Spitze	160	160	179	170	160	190	170	190
0-100 km/h	13,4	13,8	10,7	11,2	15,2	9,5	13,7	10,6
Verbrauch (DIN)	8,9 N	9,9 N	9,6 S	10 N	11,1 N	10,5 S	11,1 S	12,5 S



Ein interessanter Vergleich: Links der Längsträger im Motorraum in der Originallänge, daneben im geschrumpften Zustand nach einem Crash. Die Einschrumpfung aus der Normallänge von 50 cm beträgt 22 cm, der Träger faltet sich ganz normal, ohne die vorgefertigten Einschnürungen wie beim Golf: neue Erkenntnisse!

die Servolenkung im Fünfzylinder-Audi ein wenig gewöhnungsbedürftig; streng genommen, könnte man auf sie verzichten. Doch sind das Ersteindrücke, die keineswegs als endgültig anzusehen sind.

Aus dem Innenraum hat man die Farbe Schwarz verbannt und dafür ein dunkles Braun gesetzt. Selbst die Sicherheitsgurte sind braun.

Die Armaturen sind beinahe vollzählig, 'beinahe' darum, weil es nach den ersten

Eindrücken einen Drehzahlmesser nur in Verbindung mit dem Fünfzylinder gibt, in den die Anzeigen des Mehrfachinstruments integriert sind. Die sonst üblichen Tasten sind in drei Hebeln rund um das Lenkrad angeordnet. Das ist zunächst ein wenig verwirrend, doch praktisch braucht man zum Schalten der Hebel keine Hand vom Lenkrad zu nehmen. Der kurze Mittelschalt hebel liegt gut zur Hand, hervorzuheben ist das exak-

te Schalten des Vierganggetriebes. Selbstverständlich kann man den Audi 100 auch mit einem automatischen Getriebe bestellen.

Prunkstück im Armaturenbrett ist die Belüftungsanlage, die über die ganze Breite wirksam wird und selbst das Lenkrad einschließt. Die Frischluft kann so temperiert werden, daß sie 'hautfreundlich' kühlt oder wärmt. Bei Audi hat man eine ganze Philosophie daraus gemacht, natürlich eine sehr menschenfreundliche.

Wir haben alle drei Motorenmodelle kurz gefahren: Besonders angetan hat dem Tester das Grundmodell mit dem 1,6-Liter-Motor. Dieser Audi 100 fährt wie ein 75-PS-Golf, nur hat man eine große Reiselmousine mit all ihren Bequemlichkeiten.

Doch der große Hit dürfte der Fünfzylinder werden, auf den am Heck ein diskretes 5 E hinweist. Der Fünfzylinder-Einspritzmotor ist überaus elastisch und lauffähig, eine Eigenschaft, die Audi-100-Eigner, die auf den neuen Audi umsteigen, besonders erfreuen wird. Aber auch die Tatsache, daß der Einspritzer unter 10 Sekunden von 0-100 km/h beschleunigt und 190 km/h schnell ist. Nach ersten Eindrücken ist unser 'Geheimtip' der goldene Mittelweg, nämlich der Zweiliter, dessen Laufruhe der des Fünfzylinders kaum nachsteht und der zweifellos zu den leistungsfähigsten Autos dieser Klasse zählt.

Wir müssen hier noch einmal auf den scheinbaren Widerspruch 'kleiner großer Audi' zurückkommen: In seinem Handling, also in seiner Wendigkeit, fühlt er sich wie ein Golf an, anders also als ein Mercedes oder gar Volvo, obwohl er den gleichen Nutzraum bietet und mit 642 Litern Kofferraum die Konkurrenz übertrifft. 'Klein' ist darum durchaus positiv gemeint, und wir meinen, daß der Audi 100 ein repräsentatives Damenauto par excellence sein mußte. Das Auto läßt sich spielend leicht dirigieren, es ist überaus wendig im Stadtverkehr, und die Übersicht nach allen Seiten ist vorbildlich. Die gediegene Innenraumverarbeitung und die schönen, gut sichtbaren Pastellfarben für den Außenlack unterstreichen angenehm die gute Formgebung, die den Ingolstädter Styler aus dem Handgelenk gegluckt ist. Der Audi 100 ist zudem leicht zu warten: ein Auto, das in die Zeit paßt.

Wir haben jüngst die neue Mercedes-Generation vorgestellt und den 'kleinen' Mercedes als das perfekte Auto bezeichnet. Der neue Audi 100 ist anders, aber nicht weniger perfekt. Nur sieht man ihm diese Eigenschaft nicht von außen an, man muß schon ins Detail gehen oder ihn fahren, um zu erfahren, daß hier ein Stern mit vier Ringen geboren wurde.

Text: Heinz Kranz
Foto: Paul Botzenhardt