

Neue Klasse: BMW 523 kontra

Audi strebt nach Höherem. Zum Herbst 1979 kommt der verlängerte Audi 200. BMW setzt erst 1980 eine neue Karosserie für die Fünfer-Reihe dagegen.

Keine andere Hubraumklasse hatte auf dem deutschen Markt in jüngster Zeit einen solchen Zuwachs wie jene über zwei Liter. Allein von Mitte 1977 bis Mitte 1978 nahm der Bestand an großen Wagen in Deutschland um 15,4 Prozent zu. Vom Gesamtmarkt waren es am 1. Juli 1978 9,56 Prozent. Das macht nicht weniger als 1,98 Millionen Personenwagen mit mehr als 2000 cm³ aus.

BMW ist hier bereits mit einer ganzen Kette von Modellen vertreten: 323i, 525/



528i, 728 – 733i und 630CS – 635CSi. Neue Modellreihen sind hier nicht mehr zu erwarten, sondern nur noch eine Erneuerung oder Erweiterung des Angebots. Dagegen setzte Audi – und damit auch der VW-Konzern – erstmals im Frühjahr 1978 mit dem 100 5E einen Meilenstein auf dem Weg in die

Oberklasse. Mit großem Erfolg: Vom 100 5S und 5E wurden im ersten Halbjahr 1978 mit 28 253 Stück schon mehr Wagen neu zugelassen als BMW im gleichen Zeitraum mit der 5er-Reihe (22 873) erreichte.

Auf die Frage, ob die große Ähnlichkeit des neuen Audi

Zwei künftige Konkurrenten, die sich ähnlich sehen: auf der linken Seite der Nachfolger der BMW 5er-Reihe, rechts der Audi 200. Auch das größte Audi-Modell soll weiter die vier Ringe im Kühlergrill haben, am Heck jedoch eventuell das neue Markenzeichen (braunes Oval) bekommen.



Audi 200



80 (Titelgeschichte Heft 18/1978) mit dem Audi 100 nicht dem Verkauf des größeren Modells hinderlich sei, antwortete der Ingolstädter Entwicklungsvorstand Dipl.-Ing. Ferdinand Piëch: „Wir werden mit dem Audi 100 in den nächsten Jahren ein ganzes Feuerwerk von Neuheiten abbrennen.“

Die ersten Stufen sind bereits gezündet. Seit September 1978 gibt es das Luxusmodell Audi 100 CD. Ihm folgt ab November 1978 der Audi 100 5D, also der Fünfzylinder-Dieselmotor (Einzelheiten und Preise auf Seite 15). Dann geht es weiter mit einer zusätzlichen Modellreihe Audi 200, die

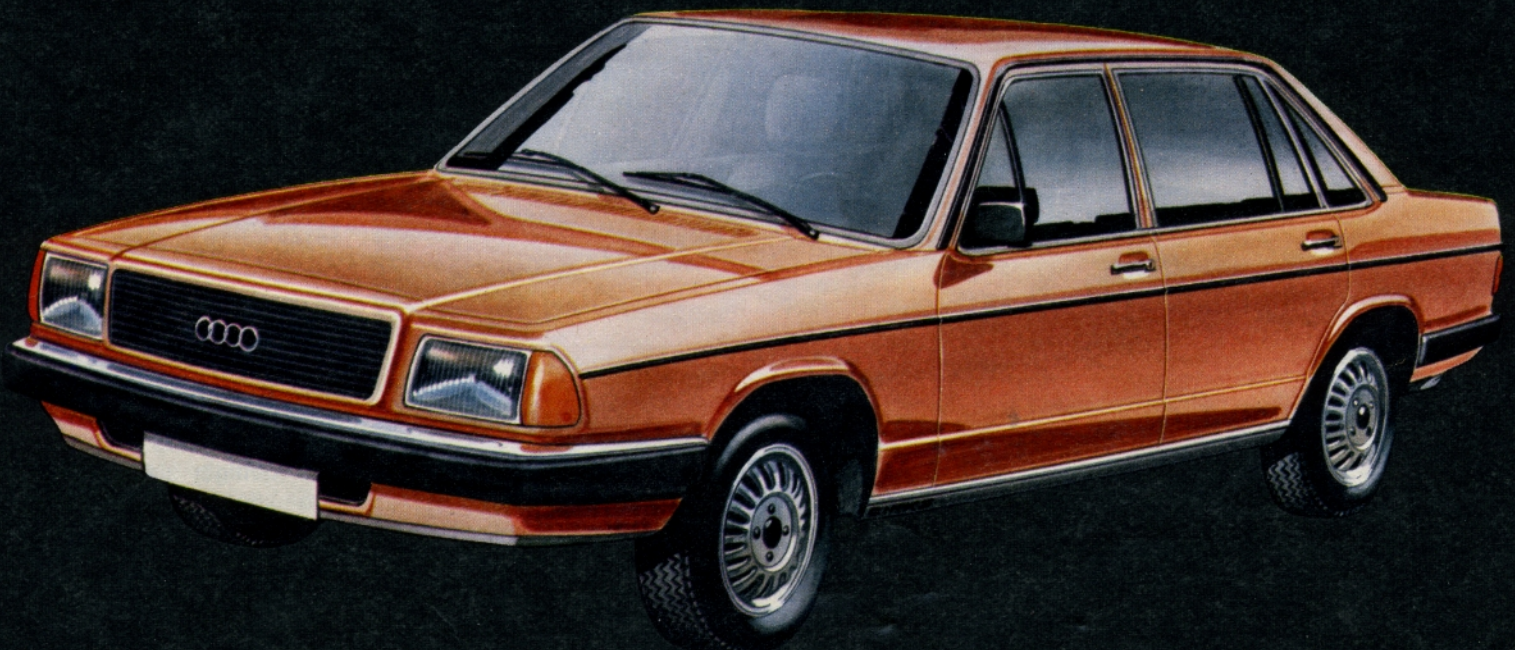
mot-Leser schon aus Heft 17/1978 kennen. Mittlerweile steht fest, daß diese eine der Hauptneuheiten zur nächsten Frankfurter Automobil-Ausstellung im September 1979 sein wird. Das Audi-Programm erweitert sich damit nach oben und steht dann gegen ein ganzes Bündel von Konkurren-

ten: Mercedes, BMW, Opel, Ford, Peugeot, Volvo und die kleineren US-Modelle.

Die Investitionen für den Audi 200 halten sich in Grenzen. Die wichtigsten Unterschiede zum Audi 100:

- knapp elf Zentimeter mehr Radstand (279 statt 268,5 Zentimeter)
- zwölf Zentimeter mehr Außenlänge (482 statt 470 Zentimeter)
- vergrößerte hintere Türen und deutlich mehr Knieraum vor den Rücksitzen
- neuer Bug mit angehobener Motorhaube und etwas vorgezogenem Kühlergrill.

Mit Hilfe des Baukastensystems schaffen die VW/Audi-Modellplaner damit den Sprung in die Oberklasse, ohne ein wirklich neues Modell zu bauen, für das kurzfristig ohnehin keine Pro-



Neue Klasse: BMW 523 kontra Audi 200

duktions-Kapazitäten freiwären. Dies kommt auch den Preisen zugute. Nach heutigem Stand soll das Grundmodell Audi 200 nicht mehr kosten als der luxuriöse 100 CD. Dabei ist schon eingerechnet, daß für den 200 die – unbedingt notwendige – Servolenkung zur Serienausrüstung gehört.

Der Basismotor stammt vom 100 5E, also der 2,2 Liter-Fünfzylinder mit 100 kW (136 PS). Außerdem wird intensiv eine Turboversion erprobt, die entweder 125 kW (170 PS) oder 132 kW (180 PS) leistet und wahrscheinlich nur mit einem neuen Fünfgang-Getriebe gekoppelt ist. Damit das Angebot lückenlos bleibt, ist außerdem noch eine 2,2 Liter-Ausfüh-

rung mit 110 kW (150 PS) im Gespräch.

Selbstverständlich kann der Audi 200 – möglicherweise erst im Frühjahr oder Sommer 1980 – auch einen Die-

Audi 200 zur IAA im September 1979

selmotor haben, wobei der 2,0 Liter-Fünfzylinder mit Turboaufladung etwa 74 kW (100 PS) leisten soll. Das wäre mit einer möglichen Spitze von 165 bis 170 km/h ein sehr spritziger Diesel, in jeder Beziehung gleichwertig mit dem Mercedes 300 SD (wichtige Daten: 85 kW/115 PS, Turbolader, Spitze mit Automatik 165 km/h).

Vor allem die Fahrleistungen des Audi 200 Turbo werden neue Maßstäbe setzen für eine so geräumige Limousine mit nur 2,2 Liter Hubraum: Spitze 210 oder 215 km/h, Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 8,0 s. Durch das Fünfgang-Getriebe bleibt der 200 Turbo dennoch ein sehr sparsames Auto. Bei konstant 130 km/h soll er nur 11,5 Liter/100 km, bei 160 km/h nur 14,5 Liter verbrauchen. Wer nicht ständig die volle Kraft ausschöpft, sondern den Turbolader nur beim Überholen

BMW-Vergleich alt gegen neu (jeweils rechts). Der 5er-Nachfolger bekommt einen leicht schrägen Grill und ein drittes Seitenfenster.

oder an Autobahn-Steigungen einsetzt, kann im Durchschnitt mit 13 bis 14 Liter auskommen – das schafft keiner der Luxusklasse-Konkurrenten.

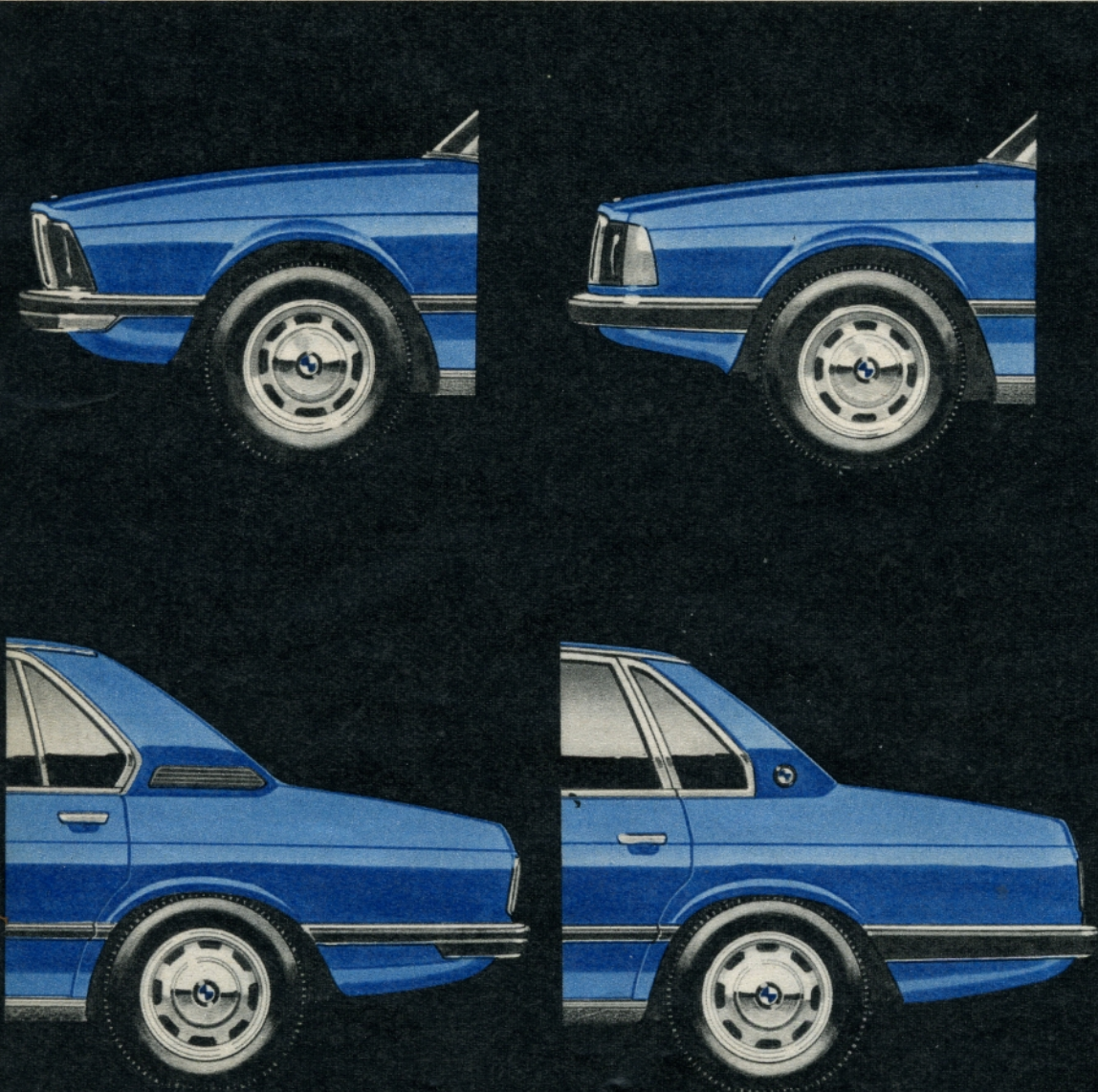
Billig kann der Audi 200 Turbo aber nicht sein; sein Richtpreis wird eher deutlich über als unter der 30 000 Mark-Grenze liegen. Ein Sechszylinder-Motor ist für den Audi 200 nicht geplant. Durch stark veränderte Optik (zum Beispiel auch durch ein möglicherweise abgewandeltes Heck) und Ausstattung (zum Beispiel ein neues Armaturenbrett) sollen die Käufer des Audi 200 in jeder Hinsicht das Gefühl bekommen, ein hochwertiges Auto zu fahren.

BMW hat es bei Lieferfristen zwischen vier und acht Monaten – siehe Grafik Seite 10 – nicht eilig, die seit September 1972 gebaute

BMW 5er-Nachfolger kommt erst 1980

5er-Reihe durch eine neue Karosserie zu ersetzen. In Heft 17/1978 war schon zu lesen, daß der Neuling aus München mit der internen Entwicklungsnummer E 28 mit Sicherheit erst zum Frühjahr oder Herbst 1980 kommen wird.

Die neue BMW-Limousine unterscheidet sich vor allem durch das dritte Seitenfenster vom Vorgänger; auch in diesem Punkt gibt es eine stilistische Übereinstimmung mit dem Audi 100/200. Die sonstigen Änderungen zeigen die mot-Zeichnungen: flacherer Bug, ansteigende Gürtel- und Fensterlinie (leichte Keilform) und sanft gerundetes Heck. Der hintere Dachabschluß ist etwas kantiger als beim heutigen 5er-Modell; das soll den Kopfraum über den Rücksitzen vergrößern.



Fotos zeigen die ersten Prototypen mit einem Heckspoiler. Es ist jedoch kaum damit zu rechnen, daß der BMW-Vorstand den durchweg auf Seriosität bedachten Käufern der 5er-Reihe einen solchen Heckaufsatz à la BMW 635 CSi zumuten wird. Wenn ja, dann sicher nur für die stärksten Sechszylinder.

Die neue Limousinen-Reihe beginnt wiederum mit vier Zylindern und 1,8 Liter Hubraum. Dann folgen zwei Sechszylinder mit 2,0 und 2,3 Liter. Darüber stehen die beiden starken Sechszylinder mit 2,8 und 3,0 Liter, vielleicht sogar 3,2 Liter. Dabei ist es möglich, daß der mittlere BMW 523 sowohl mit Vergaser- als auch mit Einspritzmotor geliefert wird. Die wahrscheinlichen Motorleistungen:

- BMW 523 mit 95 kW (129 PS) oder 100 kW (136 PS)
- BMW 523i mit 105 kW (143 PS) oder 110 kW (150 PS).

Den heutigen 2,5 Liter-Sechszylinder mit 110 kW (150 PS) soll es also in der neuen BMW 5er-Reihe nicht mehr geben. Dafür sprechen drei Gründe: Der neue 2,3 Liter-Motor ist leichter, moderner und auch etwas billiger zu produzieren. Außerdem möchten die BMW-Modellplaner gegen den Audi 100 5S/5E, Ford Granada 2.3 und Mercedes 230 ein direktes Gegenstück bieten.

Der neue BMW 518 bis 530i (oder 532i) und der neue Audi 200 schaffen eine neue Klasse. Sie liegt – nach Preis und Prestigewert – noch deutlich unter der etablierten Oberklasse, in der BMW mit der 7er-Reihe schon vertreten ist. Zur neuen BMW 5er- und Audi 200-Klasse gehören selbstverständlich auch der Opel Commodore, der Ford Granada 2.8/2.8i, der Volvo 264/265, der Peugeot 604 und

das für Anfang 1979 angekündigte Alfa Romeo V6-Modell (siehe Heft 16/1978, Seite 10).

Auch von BMW wird „eine ganze Palette von Vier- und Sechszylinder-Diesel“ entwickelt. Sie wird jedoch nicht vor 1981 kommen, bis das neue Dieselmotoren-Gemeinschaftswerk mit Steyr-Daimler-Puch in Österreich fertig ist. Auch die BMW-Techniker unter Entwicklungsvorstand Dr. Karlheinz Radermacher arbeiten am Turbo-Diesel.

Mit geringem Aufwand unterscheidet sich der neue Audi 200 (oben) in der Front deutlich vom unverändert weitergebauten Audi 100.

In Heft 6/1978 hatte mot in einer Titelgeschichte berichtet, daß im VW-Konzern ein großer Sechszylinder-Wagen für die 80er Jahre geplant ist. Er hätte Horch heißen sollen, aber dies

Statt des Horch ab 1980 der Audi 300

wird nach neuen Informationen nicht mehr in Betracht gezogen. Wichtigster Grund: Die Traditionsmarke der Auto Union ist – fast vierzig Jahre nach dem Bau des letzten großen Horch – heute fast unbekannt, erst recht im Ausland.

Einen Horch wird es zwar nicht wieder geben. Aber

damit sind die Sechszylinder-Träume nicht vorbei. Warum sollte dies auch sein? Der Oberklassemarkt bietet für neue attraktive Modelle – siehe Opel Senator – immer noch Lücken, und er wächst gerade in Deutschland stetig. Außerdem kann vom neuen 2,4 Liter-Diesel-Sechszylinder – für den VW LT-Lieferwagen und auch für den neuen Volvo 244 GL D6 – relativ leicht ein Benzinmotor abgeleitet werden. Dabei bestehen natürlich Variationsmöglichkeiten bis zu 2,7 oder 2,8 Liter Hubraum.

Wahrscheinlicher Start des größten Konzernmodells: September 1980. Wahrscheinlicher Name: Audi 300.
Engelbert Männer

