

100 000 km-Dauertest Audi 100 GLS

Gefahren – zerlegt – bewertet

100 000 Kilometer erreicht ein Zweiliter-Auto durchschnittlich nach fünf Jahren. Ein Audi 100 in mot-Diensten legte diese Rekordstrecke in knapp 14 Monaten zurück.

Dauertestbeginn am 3. Juni 1977 mit 2044 Kilometern, Dauertestende am 25. Juni 1978 mit zirka 102 000 Kilometern. Das exakte Ende blieb im dunkeln, weil die Tachowelle des corallgelben Audi 100 GLS bei 101 585 auf dem Zähler ihren Dienst einstellte – am vorletzten Tag.

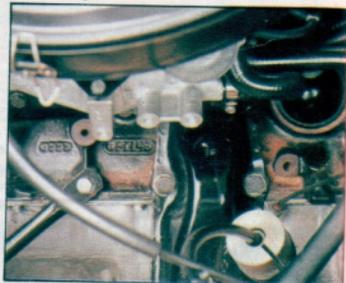
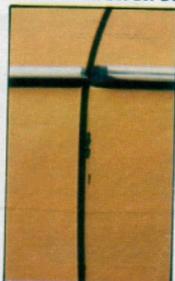
In diesen 100 000 Audi-Kilometern, davon rund 35 000 im Winterbetrieb, machte der Wagen im Zeitraffertempo alles durch, was ein Auto erleben kann und aushalten muß. Der Bogen reichte von gemütlichen Landstraßenfahrten bis zu Vollgastouren auf der Autobahn, von extremen Kurzstrecken in der

Stadt bis zu Paßfahrten im Hochgebirge. Genau ein Dutzend Fahrer und eine Fahrerin bewegten diesen Audi 100, natürlich überwiegend im Bundesgebiet, aber auch in zwölf europäischen Ländern.

Nur zweimal auf diesen 100 000 Kilometern mußte



Gründliche Überprüfung des Audi 100 nach 100 000 Kilometern bei der DEKRA in Stuttgart



Von links nach rechts: Endstand des Tachos, Lackschaden an der Fahrertür und Roststellen am Motor

100 000 km-Dauertest Audi 100 GLS

der jeweilige Fahrer außerplanmäßig eine Werkstatt aufsuchen. Bei 44 285 km riß das Masseband für den Generator, bei 94 064 km blockierte das Schaltgestänge — zum Glück war gerade der zweite Gang eingelegt. Dies war eine Spätfolge der größten Reparatur im Dauertest, die jedoch keineswegs dem Audi 100 anzulasten war.

Bei 74 096 km, im Niemandsland zwischen der ungarischen und rumänischen Grenze (genau: zwischen den Orten Nadlac und Makó), setzte der Wagen bei Dunkelheit auf einer sonst guten Straße in einer starken Bodenwelle auf einem gewaltigen, erst im letzten Moment sichtbaren Stein auf. Folge: ein Loch im Getriebe, Schabspuren am Motor, an Vorderachsträger und Bodenblech. Ungarische Reparaturkünstler versiegelten das Loch mit einer Mischung aus Glasfaser und Zweikomponenten-Kleber. Das hielt weitere 1800 Kilometer.

Zu Hause mußte ein Austauschgetriebe eingebaut werden (bei 75 877 km); ein Getriebeumbau wäre teurer gewesen. Gleichzeitig bekam das Auto eine neue rechte Getriebestütze, der Kühlergrill wurde teilweise

Pluspunkte	Minuspunkte
<ul style="list-style-type: none"> ● Hohe Zuverlässigkeit über 100 000 Kilometer ● Benzin- und Ölverbrauch niedrig ● Karosserie-Gesamtzustand einwandfrei ● Sitzpolster und -bezüge fast ohne Verschleiß ● Reifenverschleiß gering ● Winterreifeinschafften insgesamt gut ● Hohe Schätzwerte nach Dauertestende 	<ul style="list-style-type: none"> ● Probleme mit der Servolenkung ● Schiebe-/Hebedach nicht einwandfrei abgedichtet ● Schlechtere Fahrleistungen im letzten Dauertestabschnitt durch Servicefehler ● Rostansätze am Motor ● Rückwärtsgang schlecht einzulegen (gilt für 79er Modell nicht mehr)

erneuert und die rechte Nebelleuchte ersetzt. Diese Reparatur kostete 2041,93 Mark, war allerdings weder komplett noch hundertprozentig ausgeführt.

Nach fast 20 000 Kilometern war das nicht sorgfältig genug eingebaute und zu fest angezogene Schaltgestänge so verschoben, daß der zweite Gang blockierte. Außerdem stellte sich bei der gründlichen Prüfung des Audi 100 GLS im Werk nach Dauertestende heraus, daß auch die linke Getriebestütze besser gleich ausgetauscht worden wäre. Dies war Ursache für eine stärkere Übertragung der Mo-

tor-/Getriebe-Vibrationen im letzten Dauertest-Abschnitt.

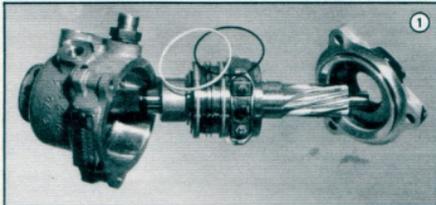
Nochmals: Dieser Getriebeschaden geht nicht zu Lasten des Audi 100, beweist jedoch, was ein Stein auf der Fahrbahn kosten kann und welche Spätfolgen auch nach einer teuren Reparatur noch möglich sind.

Die Liste der Werkstatt-Enthalte und Kosten (siehe Tabelle auf Seite 33) im dritten Dauertest-Abschnitt nach 60 000 Kilometern ist natürlich umfangreicher als bei 60 000 Kilometer — nachzulesen in Heft 3/1978. Außerdem ist darin ein Dauertest-Dauerergebnis nicht voll-

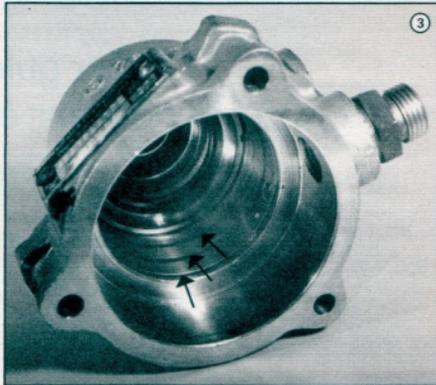
ständig enthalten, das sich über fast 30 000 Kilometer hinzog.

Erstmals bei 73 920 km notierte ein Fahrer, daß nach längerer Autobahn-Vollgasfahrt die Servolenkung kurzzeitig nicht mehr ansprach. Die Servounterstützung kam nach etwa drei bis vier Sekunden wieder. Trotzdem blieb ein böser Schrecken, denn ohne Servohilfe lenkte sich dieser Audi schwerfällig wie ein Panzer.

Alle Fahrer wurden gewarnt, damit kein Unheil passierte. Etwa bei 77 300 km fiel die Servohilfe fast regelmäßig auch in engen Kurven oder beim Einparken aus. Das führte bei 78 387 km zum Austausch des Reduzierventils der Servopumpe. Doch änderte das wenig, die Werkstatt konnte nicht mehr weiterhelfen. Erst das Auswechseln eines Teflonrings in der Servopumpe bei 88 466 km — im Werk Ingolstadt, weil die Werkstätten an der Servolenkung ohnehin keine Teilreparaturen vornehmen sollen oder können — half bis etwa 98 600 km. Gegen Dauertestende war die Servowirkung öfter ausgefallen als spürbar, bei Rückgabe des Wagens im Werk war sie ganz ver-



Sündenbock für den Ausfall der Servolenkung: das ZF-Drehkolbenventil
 ①. Der Totalausfall gegen Dauertest-Ende ist vermutlich aufs Hängenbleiben des Regelventils ② zurückzuführen. O-Ringe und Teflonring hinterließen unzulässig tiefe Spuren (Pfeile) im Ventilgehäuse ③, trotz dessen zu großen Innendurchmessers.



schlagen am Bug, Roststellen am Motor und einem Lackschaden an der Fahrertür sah dieser Audi 100 GLS nach einer gründlichen Reinigung wieder sehr ordentlich aus.

So verwundern auch die hohen Schätzwerte nicht. Bei einem Neupreis von rund 23 000 Mark (siehe Tabelle Seite 36) schätzte die DEKRA den Wagen bei 101 585 km auf 9200 Mark ohne Mehrwertsteuer, die DAT (Deutsche Automobil-Treuhand) am gleichen Tag sogar auf 9900 Mark. Das waren 48 beziehungsweise 45 Prozent des Neuwerts – ein stolzer Wert, der allen-

falls von einem Mercedes 230 in der gleichen Leistungskategorie überboten werden kann.

mot fuhr diesen Audi 100 über 100 000 Kilometer unter anderem, um die Leichtbauweise auf Herz und Nieren zu prüfen. Kann ein so gekonnt abgespeckter Reisewagen in allen Karosseriedetails dauerhaft sein? Diese Probe bestand der Audi 100 glänzend. Alle Türen und Hauben schlossen bis zum Schluß einwandfrei; es gab weder Ärger mit den Türschlössern noch Dichtigkeitsprobleme. Noch bei etwa 99 000 Kilometer überstand die Karosserie auch

DAS HOPPECKE-KRAFTPROGRAMM: WARTUNGSARM + WARTUNGSFREI.



Audi 100 GLS: Werkstattkosten

Im 3. Testabschnitt zwischen 62 044 km und 102 044 km

19. 1. 1978 – 60 444 km Startautomatik ausgewechselt, Schaltung und Motor- aufhängung überprüft, Ölwanne abgedichtet	Garantie
23. 2. 1978 – 66 302 km 67 500 km-Schmierdienst mit Ölwechsel, Motor- wäsche, Bremsbeläge vorn erneuert, Fahrersitz fixiert (Garantie), Türband Fahrertür erneuert (Garantie)	184,76 DM
14. 3. 1978 – 70 780 km Motor abgedichtet, Ventildeckeldichtung und Dichtung für Öleinfüllstutzen erneuert	Garantie
5. 4. 1978 – 75 877 km 75 000 km-Wartungsdienst mit Ölwechsel	177,16 DM
17. 4. 1978 – 78 387 km Reduzierventil Servolenkungspumpe erneuert	70,56 DM
2. 5. 1978 – 82 457 km 82 500 km-Schmierdienst mit Ölwechsel	51,21 DM
16. 5. 1978 – 86 832 km Vorderachse vermessen, Hupe erneuert, Gurtschloß Beifahrersitz befestigt (Garantie)	85,27 DM
23. 5. 1978 – 88 466 km Teflonring in Servolenkungspumpe erneuert	Garantie
30. 5. 1978 – 90 100 km 90 000 km-Wartungsdienst mit Ölwechsel, Brems- beläge vorn erneuert, Hauptschalldämpfer ge- schweißt, Auspuffgummi hinten erneuert, Gummi- lager des unteren Wasserrohrs erneuert, Kellri- emen für Hydraulikpumpe erneuert, Bremsattel gangbar gemacht, Entlüftungsschlauch am Tank befestigt	445,97 DM
20. 6. 1978 – 94 064 km Schallgestänge repariert	Garantie
6. 7. 1978 – 98 202 km 97 500 km-Schmierdienst mit Ölwechsel	51,21 DM
Summe der Werkstattkosten	1066,14 DM
19. 1. 1978 – 60 444 km Karosierschaden (Versicherung)	463,05 DM
5. 4. 1978 – 75 877 km Austauschgetriebe eingebaut, rechter Getriebe- halter erneuert, Kühlergrill teilweise erneuert (Aufsetzen des Wagens über Bodenwelle), rechte Nebelleuchte ausgewechselt	2041,93 DM

WARTUNGSARM

Wartungsarme Batterien von HOPPECKE gibt es seit Jahren. Jetzt macht dieses gute Beispiel Schule.

WARTUNGSFREI

Wirklich wartungsfrei werden Batterien durch das Aqua-System. Das gibt es nur von HOPPECKE. Nutzen Sie den Vorsprung der HOPPECKE-Forschung.

LÄNGER STARTKLAR

HOPPECKE-Batterien behalten ihre Kraft. Trotz langer Standzeiten und trotz härtester Beanspruchung.

MEHR ENERGIE

HOPPECKE-Batterien sind kompakter gebaut. Darum können Sie jetzt in Ihr Fahrzeug mehr Energie auf weniger Raum packen.

HOPPECKE-Batterien gibt's für alle Auto-Typen. Durch variable Endpole und kombinierte Bodenelektren überall im Handumdrehen einzubauen.

 **HOPPECKE**
BATTERIEN
LÄNGER STARTKLAR

100 000 km-Dauertest Audi 100 GLS

einen wolkenbruchartigen Gewitterregen, wie früher auch schon schwere Hagelschläge, ohne daß – auch nicht durch das Schiebedach – ein Tropfen Wasser ins Wageninnere drang.

Die im Test aufgetretenen Detailmängel hat das Werk nach eigener Auskunft durch gezielte Modellpflege behoben. Der Dauertestwagen gehörte zur ersten Serie mit dem kombinierten Schiebe-/Hebedach. Es verursachte stets Windgeräusche und hinterließ schon frühzeitig starke Drecksuren am Dachhimmel. Bei neueren Autos soll dies ebenso ausgegremt sein wie ausgerissene Tür-Haltebänder, sich lösende Gurtschlösser, wackelnder Fahrersitz, schwergängige Heizungshebel (wegen einer lockeren Bowdenzughülle) und abgefallene Kunststoffecken der Stoßstangen.

Großes Lob verdient die Sitzqualität. Nach 100 000 Kilometern hatte selbst der Fahrersitz praktisch nichts von seiner Eigenfederung verloren, obwohl ihn etliche schwergewichtige Fahrer ausgiebig strapaziert hatten. Auch die Sitzbezüge waren einwandfrei, die Höhenverstellung des Fahrersitzes (als sehr empfehlenswertes Extra) und Längsverstellung beider Vordersitze tadellos.

Für gute Detailqualität sprechen die auch nach 100 000 Kilometern noch leichtgängigen Kurbel Fenster und die keineswegs lästig angestiegenen Windgeräusche der Karosserie. Nicht zuletzt deswegen blieb dieser Audi 100 in mot-Diensten bis zum Schluß ein begehrter Wagen, auch für lange und längste Strecken.

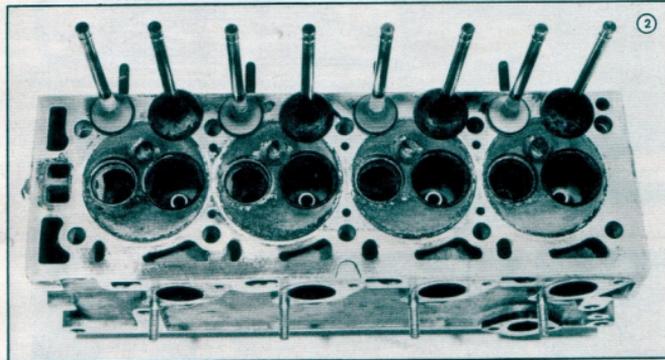
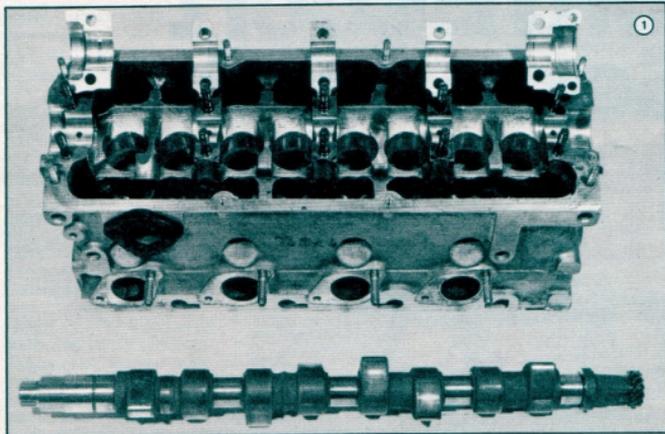
Ab etwa 91 000 km ließen die Fahrleistungen etwas nach, was einige Fahrer zunächst gefühlsmäßig anhand der Tachoanzeigen feststellten. Dies bestätigten schließ-

Audi 100 GLS: Betriebskosten

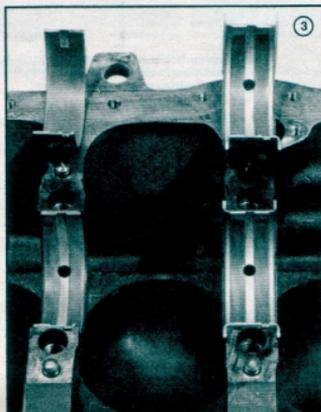
Berechnungsintervalle	1. Testabschnitt km 2 044 bis 32 044	2. Testabschnitt km 32 044 bis 62 044	3. Testabschnitt km 62 044 bis 102 044	1.–3. Testabschnitt 100 000 km 14 Monate	1 Jahr 15 000 km
Laufende Kosten					
Kraftstoff	3 648,18 DM	3 720,64 DM	5 049,47 DM	12 418,29 DM	1 862,74 DM
Öl (Nachfüllmengen)	31,63 DM	44,75 DM	102,66 DM	179,04 DM	26,86 DM
Reifen: Goodyear G 800-S, 165 SR 14, sl* (ca. 404,- DM), Abnutzung auf 15 406 km ca. 60%	242,40 DM				
Michelin XVS, 185/70 HR 14, sl (ca. 864,- DM), Abnutzung auf 14 594 km ca. 25%	166,- DM				
Im 2. Testabschnitt auf 16 846 km ca. 25%		166,- DM			
Gislaved Frost (M-S), 165 SR 14, sl (ca. 468,- DM), Abnutzung auf 13 154 km ca. 25%		117,- DM			
Im 3. Testabschnitt auf 13 723 km ca. 15%			70,20 DM		
Michelin XVS, Abnutzung auf 9653 km ca. 20%			132,80 DM		
Conti TS 722, 185/70 HR 14, sl (ca. 746,- DM), Abnutzung auf 16 624 km ca. 50%			373,- DM	1 267,40 DM	190,11 DM
Werkstatt	678,05 DM	601,23 DM	1 066,14 DM	2 345,42 DM	351,81 DM
Summe der laufenden Kosten	4 766,26 DM	4 649,62 DM	6 794,27 DM	16 210,15 DM	2 431,52 DM
Feste Kosten					
Jahressteuer					288,- DM
Haftpflichtversicherung					932,- DM
Feste Jahreskosten ohne Nebenkosten					1 220,- DM
Nebenkosten					
Waschen und Pflege	111,- DM	139,- DM	191,- DM	441,- DM	
D-Schild	2,- DM	–	–	2,- DM	
Schlüssel	6,50 DM	–	–	6,50 DM	
Frostschutzmittel	–	12,45 DM	21,95 DM	34,40 DM	
Autobahngebühren	103,15 DM	61,08 DM	93,12 DM	257,35 DM	
2 Liter Getriebeöl	–	–	13,09 DM	13,09 DM	
Leihgebühr für Schneeketten	–	–	28,50 DM	28,50 DM	
4 neue Reifen montiert und ausgewuchtet	–	–	56,40 DM	56,40 DM	
Summe der Nebenkosten	222,65 DM	212,53 DM	404,06 DM	839,24 DM	776,24 DM
Feste Jahreskosten mit Nebenkosten ohne Wertverlust					1 996,24 DM
Wertverlust					
mot-Schätzung bei dreijährigem Besitz und 15 000 Jahreskilometern					3 670,- DM
Feste Jahreskosten mit Nebenkosten und Wertverlust					5 668,24 DM
Betriebskosten (ohne Nebenkosten)					
Laufende Kosten pro 100 Kilometer					16,21 DM
Monatliche Kosten ohne Wertverlust					304,29 DM
Monatliche Kosten mit Wertverlust					610,13 DM
Kosten pro Kilometer ohne Wertverlust					24,3 Pf
Kosten pro Kilometer mit Wertverlust					48,8 Pf
DAT-Schätzung bei 101 585 km 9 900,- DM ohne Mehrwertsteuer					
DEKRA-Schätzung bei 101 585 km 9 200,- DM ohne Mehrwertsteuer					

* sl = schlauchlos

100 000 km-Dauertest Audi 100 GLS



① Die fünf Nockenwellenlager (auf dem Zylinderkopf liegend) zeigten ein ebenso normales Verschleißbild wie die Nockenwelle (unten). ② Die Brennraumseite des Zylinderkopfs zeigt die noch absolut dichten Ventil-sitze. Auch die Ablagerungen an den (größeren) Einlaßventilen hielten sich – trotz Einsatz eines 15W-50-Mehrbereichöls – in normalen Grenzen. Bei den Inspektionen war jedoch von der Werkstatt ein reinigendes Benzinzusatzmittel zugegeben worden. Der Ausschnitt ③ des auf den Kopf gestellten Zylinderblocks zeigt rechts das mittlere der fünf Pleuellager. Die entsprechenden Lagerschalen (darüber) weisen ebenfalls so gut wie keinen Verschleiß auf. Auch die Pleuellager zeigten ein verblüffend gutes Tragbild.



lich bei 98 720 km die abschließenden Meßfahrten auf dem Hockenheimring. Mit einer Spitze von 173,9 km/h blieb der Audi 100 GLS nun deutlich unter der Werksangabe von 179 km/h, noch deutlicher unter den früheren Spitzen-Bestwerten mit 181,0 km/h.

Gleichzeitig fiel die Beschleunigung klar ab; von 0 auf 100 km/h brauchte der Wagen 13,4 s, während dasselbe Auto ein Jahr vorher mit nur 12 400 km in 11,9 s auf diesen Standardwert beschleunigte.

Was einen beginnenden Motorverschleiß anzudeuten schien, entpuppte sich bei der Schlußprüfung im Werk als schlichter Servicefehler. Beim 90 000 km-Wartungsdienst hatte die – stets gleiche – Werkstatt die Zündung um sieben Grad zu spät eingestellt. Das mußte einfach einen Leistungsabfall bringen, außerdem einen geschätzten Mehrverbrauch von 0,5 Liter auf 100 km.

Mit korrekter Zündeneinstellung zeigte sich dieser Motor wieder in alter Frische: Spitze 179,1 km/h, von 0 auf 100 km/h in 12,6 s. Damit stimmten auch die gemessenen Werte auf dem Leistungsprüfstand bei Audi NSU in Neckarsulm überein. Nach 100 000 Kilometern ergaben die Motor-Diagramme: Höchstleistung 83,4 kW (113 PS) bei 6000/min, maximales Drehmoment 159 Nm bei 3500/min. Zum Vergleich dazu die Sollwerte nach der Typprüfung: 85 kW (115,2 PS) bei 5600/min, 168 Nm bei 3500/min.

Ansteigen der Nenndrehzahl zum Erreichen der Höchstleistung ist für einen 100 000-km-Motor nichts Ungewöhnliches; der Drehmomentabfall liegt durchaus im Rahmen. Dieser Motor hätte wohl noch etliche zehntausend Kilometer gehalten.

100 000 km-Dauertest Audi 100 GLS

Ein Beweis dafür war auch der bis zuletzt mäßige Ölverbrauch. Mit einem Mittel von 0,338 Liter/1000 km schluckte der Motor weit weniger als ihm die Werkstechniker zugestehen; beim Dauertest hätte es auch die dreifache Menge sein dürfen. Der Kraftstoffverbrauch schwankte erstaunlich wenig. Je nach Dauertest-Abschnitt lag er zwischen 12,7 und 13,2 Liter/100 km. Laut Schlußabrechnung schluckte der Audi 13,2 Liter über volle 100 000 Kilometer – für einen 85 kW (115 PS)-Wagen ein ganz dicker Pluspunkt. Der Vollständigkeit halber seien hier auch die beiden Grenzwerte erwähnt: minimal 9,2 Liter bei Landstraßenfahrt mit 100 km/h, maximal 18,4 Liter im reinen Stadtverkehr.

Der Rückwärtsgang war und blieb über die vielen Monate ein Ärgernis. Nur mit viel Gefühl und sorgsam getre-

tener Kupplung gelang es bei völlig stillstehendem Wagen, ihn ohne Kratzgeräusche einzulegen. Offenbar kamen auch die Versuchs-techniker und -fahrer damit nicht zurecht, denn im dritten Jahr gibt es diesen Schönheitsfehler nicht mehr.

Alle Audi 100-Modelle ab August 1978 – mit Ausnahme des 1,6 Liter-Modells mit 63 kW (85 PS) – bekommen eine „Synchronisation“ des Rückwärtsgangs. Diese Bezeichnung ist etwas hochgegriffen; praktisch handelt es sich um eine interne Getriebebremse mit Bremswirkung für die Hauptwelle. Aber sie hilft, wie die Gegenprobe mit einem neuen Händlerwagen bewies, bei dem sich der Rückwärtsgang immer ohne jegliches Kratzen einlegen ließ.

Bei einem so starken Frontantriebswagen taucht stets die Frage nach dem Reifen-

verschleiß an den Vorderrädern auf. Um die Ein-drücke in diesem Punkt nicht zu verfälschen, wechselte mot im Dauertest niemals achsseitig. Ein Satz Michelin XVS-Reifen hielt insgesamt 41 093 Kilometer lang. Die Gislaved Frost (M+S) liefen über 26 877 Kilometer und waren dann im Profil etwa zur Hälfte abgenutzt. Natürlich kamen die vielen Langstrecken der Profillebensdauer zugute; dennoch ist dieser Audi 100 keineswegs ein Reifenfresser.

Auch die Stoßdämpfer (vorn Fabrikat VW, hinten Boge) hielten die volle Dauertestdistanz durch und brachten noch zirka 80 Prozent des Neuwerts. Das widerlegt frühere – recht trübe – Erfahrungen mit vorzeitig verschlissenen Stoßdämpfern im Audi 100 und auch Audi 80. Der Verschleiß der Vorderrad-Antriebswellen lag nach 100 000 km noch in der

Toleranzgrenze, sie wären jedoch nach weiteren 10-bis 20 000 km austauschreif gewesen. Die Schlußprüfung bestanden auch Kupplung und Bremsanlage.

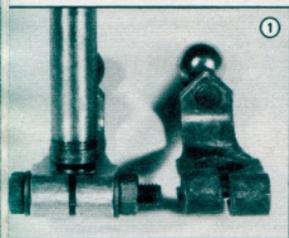
Böse Bezeichnungen wie „Kunststoffkiste“ drohten noch im Frühjahr 1977 dem Ruf des Audi 100 nachhaltig zu schaden. Zu sehr hatte sich damals herumgesprochen, daß das Auto wegen der reichlichen Verwendung von Kunststoffteilen zum Knistern und Klappern neigte. Der Dauertestwagen machte keine Ausnahme, hatte sich jedoch – wider Erwarten – schon nach etwa 15 000 km „eingeknistert“. Er wurde nicht geräuschanfälliger, auch nicht mit über 100 000 km.

Das Werk kämpfte über viele Monate mit Dutzenden von Detailverbesserungen dagegen an. Der Dauertestwagen entsprach längst nicht mehr heutigem Serienstand, wie maßgebliche Audi-Techniker – an ihrer Spitze die Diplomingenieure Ferdinand Piëch (als Entwicklungsvorstand) und Jürgen Stockmar – immer wieder versichern. Dies bestätigten die Testwagen aus neuen Serien.

Daß Audi den Leichtbau im Griff hat, soll auch der neue Audi 80 zeigen, der jetzt in Großserie anlieft und in jeder Beziehung vom Audi 100 – auch in der Fertigung von Kunststoffteilen – profitiert. Dies muß bald ein 80 GLS im Dauertest beweisen. EM

Schlußurteil

Einer von bisher rund 400 000 Audi 100 hielt sich über 100 000 Kilometer erstaunlich gut. Er war nicht ganz frei von Problemen, aber stets sparsam und zuverlässig.



Die Schaltung versagte wegen eines falsch montierten und zu fest angezogenen Schalthebels ① am Austauschgetriebe ihren Dienst. Die ebenfalls bei Steinberührung beschädigte Getriebebestüze ② hätte beim Getriebe-tausch ebenfalls erneuert werden müssen: Ursache für vermehrte Geräuscentwicklung. Der gute Zustand der – bisher noch nicht erneuerten – Kupplungsteile ③ ist auf den überwiegenden Langstreckeneinsatz im Dauertest zurückzuführen.

