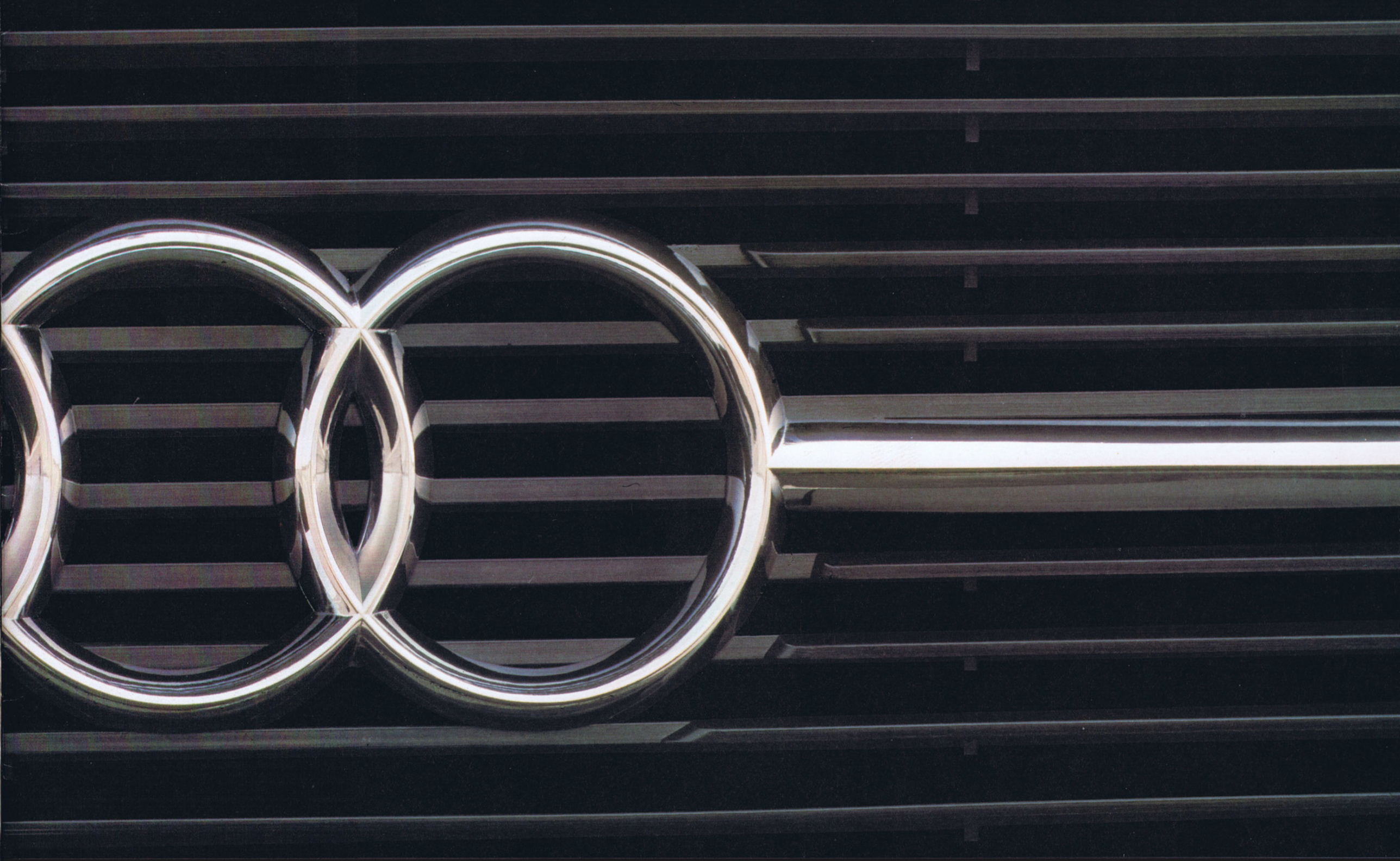
Das Flaggschiff hat Stapellauf.
Der neue Audi 100.

Unter diesem Zeichen bekommen Sie einen Wagen in die Hand, der Audi in ein völlig neues Licht rücken wird: Den neuen, den großen, den eleganten Audi 100.

Unter diesem Zeichen bekommen Sie einen Wagen in die Hand, dessen Komposition aus konservativer Eleganz und progressiver Konzeption auf den ersten Blick besticht.

www.audi-klassik.de



Unter diesem Zeichen bekommen Sie einen Wagen in die Hand, mit dem Audi in dem wohl interessantesten Modellbereich vertreten sein wird: In der oberen Mittelklasse.

Unter diesem Zeichen bekommen Sie einen Wagen in die Hand, für den besonders ein Argument spricht: Das günstige Preis-Gegenwert-Verhältnis. Die nächsten Seiten werden Ihnen zeigen, was der neue Audi 100 wert ist und was ihn so wertvoll macht.

www.audi-klassik.de

Das Styling des neuen Audi 100 vereinigt lange Tests im Windkanal mit erstklassigem Design. 260 Stunden im Windkanal geben dem neuen Audi 100 einen Luftwiderstand, der zu den geringsten seiner Klasse gehört. Das erstklassige Design gab dem neuen Audi 100 die klare Linienführung, die großen Glasflächen, die sanfte Keilform, die ihn zu einem der elegantesten seiner Klasse machen.

Die breiten Gummileisten des neuen Audi 100 an den Stoßfängern bewahren seine Eleganz vor Parkschäden.

Die Reifen des neuen Audi 100 sind selbstverständlich serienmäßig Stahlgürtelreifen (165 SR 14 beim 85-/115-PS-Motor, 185/70 HR 14 beim 136-PS-Motor) und bringen seine guten Eigenschaften sicher auf die Straße. (Leichtmetallfelgen gegen Aufpreis.)

Im Vorderwagen des neuen Audi 100 befinden sich neuartige Längsträger, die sich beim Aufprall genau berechnet von vorn nach hinten ziehharmonikaförmig zusammenfalten und die Stoßenergie aufzehren. Hier ist die Sicherheit vorprogrammiert. Im Windkanal wurde eine Gestaltung der Profilkanten gefunden, die die Verschmutzung der Seitenscheiben, der Türgriffe und des Außenspiegels auf ein Minimum reduziert.

Der Außenspiegel des neuen Audi 100 ist beim L und beim GL von innen verstellbar.

Die niedrige Gürtellinie, die breiten Türen, die tiefe, wagenlange Profilierung, die gut geformten Kotflügelwülste des neuen Audi 100 sind der Grund für seine interessante Seitenansicht. Die Gürtellinienzierleiste hat beim L und beim GL eine praktische, am Heck umlaufende Gummileiste, die den neuen Audi 100 vor Kratzern bewahrt.

www.audi-klassik.de

Die Fahrgastzelle des neuen Audi 100 ist von einer ringförmigen Sicherheitszone umwehrt. Das heißt: die großen Querschnitte der Türen und der Seitenteile ergeben einen ausgezeichneten Flankenschutz.

Der Tank des neuen Audi 100 liegt außerhalb der Fahrgastzelle vor der Hinterachse. Das Grund- und L-Modell gibt es wahlweise mit zwei oder vier Türen, das GL-Modell ausschließlich mit vier Türen.

Das Heck des neuen Audi 100 ist wie die Frontpartie verformungsprogrammiert.

Die Gesamtlänge des neuen Audi 100 ruht auf einem verhältnismäßig langen Radstand (2,68 m). Durch das sorgfältig abgestimmte Verhältnis zur breiten Spur und zum Schwerpunkt werden Nickschwingungen weitgehend ausgeschlossen.

www.audi-klassik.de

Die Front des neuen Audi 100 ist unverwechselbar. Die breite, klare Haubenfläche geht harmonisch in die große, gewölbte Windschutzscheibe über. Die Windschutzscheibe ist aus Stabilitätsgründen integrierter Bestandteil der Karosserie und deshalb eingeklebt.

Die besonders großflächigen Scheinwerfer des neuen Audi 100 (beim L und beim GL sind es Halogenscheinwerfer mit Leuchtweitenregulierung) haben integrierte Blinkleuchten, die auch von der Seite zu sehen sind.

Der mattschwarze, niedrige Kühlergrill des neuen Audi 100, die schwarzen Gummileisten der breiten Stoßfänger (beim GL Stoßfängerhörner mit Düsen für die Scheinwerfer-Reinigungsanlage und unterhalb des Stoßfängers angeordnete Nebelscheinwerfer) und die abschließende Bugschürze machen den Audi 100 bemerkenswert dynamisch.

www.audi-klassik.de

Die vordere Radaufhängung des neuen Audi 100 hat langhubige Federbeine und Querlenker mit angelenktem Stabilisator. Der leicht negative Sturz verringert den Reifenverschleiß. Die Federbeinvorderachse sorgt für nahezu spur- und sturzkonstante Radstellung. Die Folgen sind der perfekte Geradeauslauf, die exakte Kurvenführung. Und das sichere Lenkverhalten.

Der Lenkrollradius des neuen Audi 100 ist spurstabilisierend, d. h., bei links und rechts unterschiedlichem Rollwiderstand (z. B. durch Grünstreifen, Bankett oder Schotter oder ähnlich unterschiedlichen Bremsverhältnissen) bleibt der neue Audi 100 weitgehend spursicher.

Die Bremsanlage des neuen Audi 100 ist in zwei diagonal verlaufende Bremskreise aufgeteilt, besitzt serienmäßig einen Bremskraftverstärker (und ab dem 115-PS-Motor auch einen Bremskraftregler) und natürlich Scheibenbremsen vorn und Trommelbremsen hinten. Sie braucht wenig Pedaldruck, spricht weich an und ist trotzdem ausgezeichnet dosierbar.

Die wartungsfreie, selbstnachstellende Zahnstangen-Lenkung des neuen Audi 100 erfüllt eine lange Liste von Forderungen. Sie ist leichtgängig und reagiert exakt und verzögerungsfrei. Sie braucht wenig Lenkradumdrehungen für den vollen Einschlag und wirkt so indirekt, daß der Wagen bei spontanen Lenkbewegungen nicht verrissen wird: Ihre Mechanik ist unkompliziert; ihr Aufbau einfach.

www.audi-klassik.de

Das Heck des neuen Audi 100 dürfte seine meistgesehene Seite werden. Die klaren Außenkonturen, die querverlaufende Zierleiste mit Gummiprofil am Deckel (bei L- und GL-Modellen), die wuchtigen Stoßfänger mit einer breiten Gummileiste und die breiten, langgezogenen Heckleuchten-Einheiten unterstreichen den kraftvollen Eindruck der breiten Spur.

Die Heckleuchten des neuen Audi 100 sind besonders groß, also auffällig, und halten die Signalfunktion streng auseinander: Sie enthalten Schluß-, Brems-, Blink- und Rückfahrleuchten, für GL-Ausstattung zusätzlich mit Nebelschlußleuchte links in der Leuchteneinheit.

Die Heckscheibe des neuen Audi 100 ist aus Stabilitätsgründen eingeklebt und selbstverständlich serienmäßig beheizbar.

www.audi-klassik.de

Der Gepäckraum des neuen Audi 100 erschließt sich durch eine erstaunlich große (1365 x 495 mm) Klappe. Das Gepäckabteil wurde geschickt fast rechteckig gestaltet. Es ist unzerklüftet, also sehr raumgünstig. Es hat ein Volumen von 642 Litern, also genügend Platz auch für ausladende Gepäckstücke. Beim GL ist der Gepäckraum voll ausgekleidet.

Die hintere Radaufhängung des neuen Audi 100 hat die bewährte, unkomplizierte, robuste und dabei wirkungsvolle Torsionskurbelachse. Sie ist geschlossen austauschbar, also servicefreundlich, und hat zur korrekten Radführung einen Panhardstab. Diese Radaufhängung ist absolut spur- und sturzkonstant, ermöglicht besten Bodenkontakt der Räder und trägt damit zu einem Fahrverhalten bei, das ebenso sicher wie komfortabel ist.

Aus Platzgründen ist die Hinterradfederung des neuen Audi 100 einmal nicht als Federbein konstruiert. Schraubenfederung und Stoßdämpfer arbeiten getrennt. Das kommt dem Gepäckraumvolumen zugute. Natürlich wurden bei einem so großen, komfortablen Wagen besonders lange Federwege realisiert. Und die wiederum machen eine harmonische, nicht zu weiche, nicht zu harte Federabstimmung über den ganzen Zuladungsbereich möglich. Dabei helfen Gummihohlfedern, die auch bei voller Zuladung das Durchschlagen der Federung ausschließen.

www.audi-klassik.de

Der Innenraum des neuen Audi 100 ist eine Gemeinschaftsarbeit kühl rechnender Techniker und eines sehr der Behaglichkeit verbundenen Architektenteams. Die Techniker gaben dem Innenraum seine voluminösen Abmessungen (Verhältnis von Nutzraum zur Technik entsprechen 9 zu 1) und sorgen so dafür, daß sich die Passagiere lang strecken können. Die Architekten verschrieben dem Innenraum seine harmonischen Farben, seine weichen Stoffe. Sie realisierten die Idee vom „Entspannenden Auto-Innenraum".

Die Sitzraumfläche des neuen Audi 100 ist mit 2,85 Quadratmetern ausgesprochen groß. Selbst bei fünf Personen fährt niemand beengt: Die Schulterraumbreite von rund 1,4 Metern vorn und hinten reicht leicht für Breitgebaute. Die Fondpassagiere haben einen Meter Platz für ihre Beine. Die Kopffreiheit beträgt vorne und hinten knapp einen Meter.

Die Sitze des neuen Audi 100 sind vollschaumgefedert und anatomisch geformt. Sie stützen den Körper an den richtigen Stellen und lassen ihn auch bei langen Fahrten nicht verkrampfen. Die Vordersitze haben verstellbare Kopfstützen (in Österreich gegen Aufpreis), sind, selbst während der Fahrt, in der Neigung stufenlos verstellbar und haben selbstverständlich serienmäßig eine Liegesitzeinrichtung. Bei der Grund- und der L-Ausstattung sind die Sitze mit hochwertigem Feincord, bei der GL-Ausstattung mit weichem Flockvelours bezogen. Beim GL kommt eine Mittelarmlehne hinten hinzu.

Die Türen des neuen Audi 100 machen das Einsteigen zu einem Eintreten. Sie sind besonders groß und öffnen unerwartet weit: Vorne 80 Grad, hinten (beim Viertürer) 75 Grad.

www.audi-klassik.de

Die Geräuschdämmung des neuen Audi 100 funktioniert nach dem Sandwich-Prinzip. Ein Dämmpaket aus Bitumen, Filz und eine Schwerspatmatte als Verbund mit Teppich unterdrückt die Luftschall-Übertragung. Bei der Grund- Ausstattung ist der Teppich aus Nadelvlies, bei der L-Ausstattung aus Schlingenflor und bei der GL-Ausstattung aus Velours.

Die innere Sicherheit des neuen Audi 100 wird von einer langen Liste sicherheitsfördernder Einrichtungen gewahrt: Sicherheits-Türschlösser, versenkte Sicherheits-Türinnengriffe, Kindersicherungen hinten, stoßausweichender, abblendbarer Sicherheits-Innenspiegel, versenkte Sicherheits-Innenleuchte mit flachem Schalter, kräftige Sicherheits-Verankerung der Vordersitze, Sicherheits-Lehnenverriegelung beim Zweitürer, Automatik-Sicherheitsgurte vorne (in Österreich gegen Aufpreis) und Schraubanschlüsse für Sicherheitsgurte hinten, flexible Sicherheits-Kurbelarme für die Türscheiben, gepolsterte Sicherheits-Sonnenblenden und stoßentschärfende Sicherheits-Armlehnen.

Zur Mehrausstattung des neuen Audi 100 gehört u. a. ein breites Spektrum von Autoradios, vom einfachen UKW-Monoempfänger bis zum anspruchsvollen Stereoautomaten. Gemeinsam haben alle den integrierten Verkehrsfunkdecoder, die automatische Störunterdrückung und die akustische Abstimmhilfe.

www.audi-klassik.de

Die Armaturentafel des neuen Audi 100 trifft gleich bei drei Charakteren auf massive Gegenliebe: Bei denen, die Funktionalität lieben, bei denen, die Schönheit lieben und bei denen, die's gern schön sicher mögen. Den Funktionalisten drängt sich die Armaturentafel geradezu auf: Alle wichtigen Bedienungselemente werden erreicht, ohne die Hand vom Lenkrad zu nehmen. Die Schönheitssuchenden entdecken die klaren, klassischen Linien, den sanften, unaufdringlichen Farbton. Und in punkto Sicherheit erfüllt die verformbare Armaturentafel mit ihren aufprallsicheren Instrumenten und Schaltern jegliche Erwartung.

Das Lenkrad des neuen Audi 100 ist angenehm umschäumt, trägt in der Mitte eine Prallplatte und ist energieabsorbierend: Es ruht auf einer Sicherheits-Lenksäule, die erstens ein Ausklinkelement besitzt und zweitens mit einem zusätzlichen Verformungselement befestigt ist. Direkt ans Lenkrad ragen, mit den Fingern leicht zu erreichen, die Bedienungshebel für die Blinker (mit automatischer Rückstellung und Überholkontakt), für das Park-, Stand-, Abblend-, Fernlicht und die Lichthupe, für den zweistufigen Scheibenwischer mit Intervallschaltung und Wasch-Wisch-Automatik und für den Warnblinker.

Die Armaturen im Instrumententräger des neuen Audi 100 sind mattschwarz mit weißen Ziffern und Zeigern, blendfrei und stufenlos regelbar beleuchtet. Sie geben schon beim Grundmodell leicht ablesbare Auskunft über Geschwindigkeit, Kilometerstand, über Tageskilometer und Tageszeit, über Benzinstand und Kühlwassertemperatur, über die Batterieladung, die Blinker, die Warnblinkanlage, den Öldruck, das Fernlicht und die beheizbare Heckscheibe. Beim GL informieren zwei weitere Lämpchen über den Zustand der Bremsen und die Aktivität der Scheinwerfer und der Schlußleuchte für den Nebel. Ein zusätzliches Instrument zeigt die Drehzahl an.

www.audi-klassik.de

Die Frischluft-Heizung des neuen Audi 100 macht mit den Nachteilen üblicher Heizsysteme Schluß: Sie funktioniert nahezu unabhängig von der Fahrgeschwindigkeit und der Motordrehzahl, ist also temperaturkonstant. Sie reagiert auch sofort auf Regelkommandos, wodurch sich augenblicklich die richtige Temperatur einstellt. Die Ausströmöffnungen gehen über die ganze Breite der Armaturentafel, zusätzliche Ausströmer sind für den Fußraum bestimmt.

Der weitere Vorteil der Belüftungs-/Heizanlage des neuen Audi 100 ist die Temperatur-Schichtung: Der Fußraum wird angenehm warm gehalten, der Kopfraum dagegen nur temperiert, so daß der Fahrer stets den kühlen Kopf behält. Ein zweistufiges (beim L und GL ein dreistufiges) Gebläse macht die Anlage unabhängig von Motordrehzahl und Fahrgeschwindigkeit.

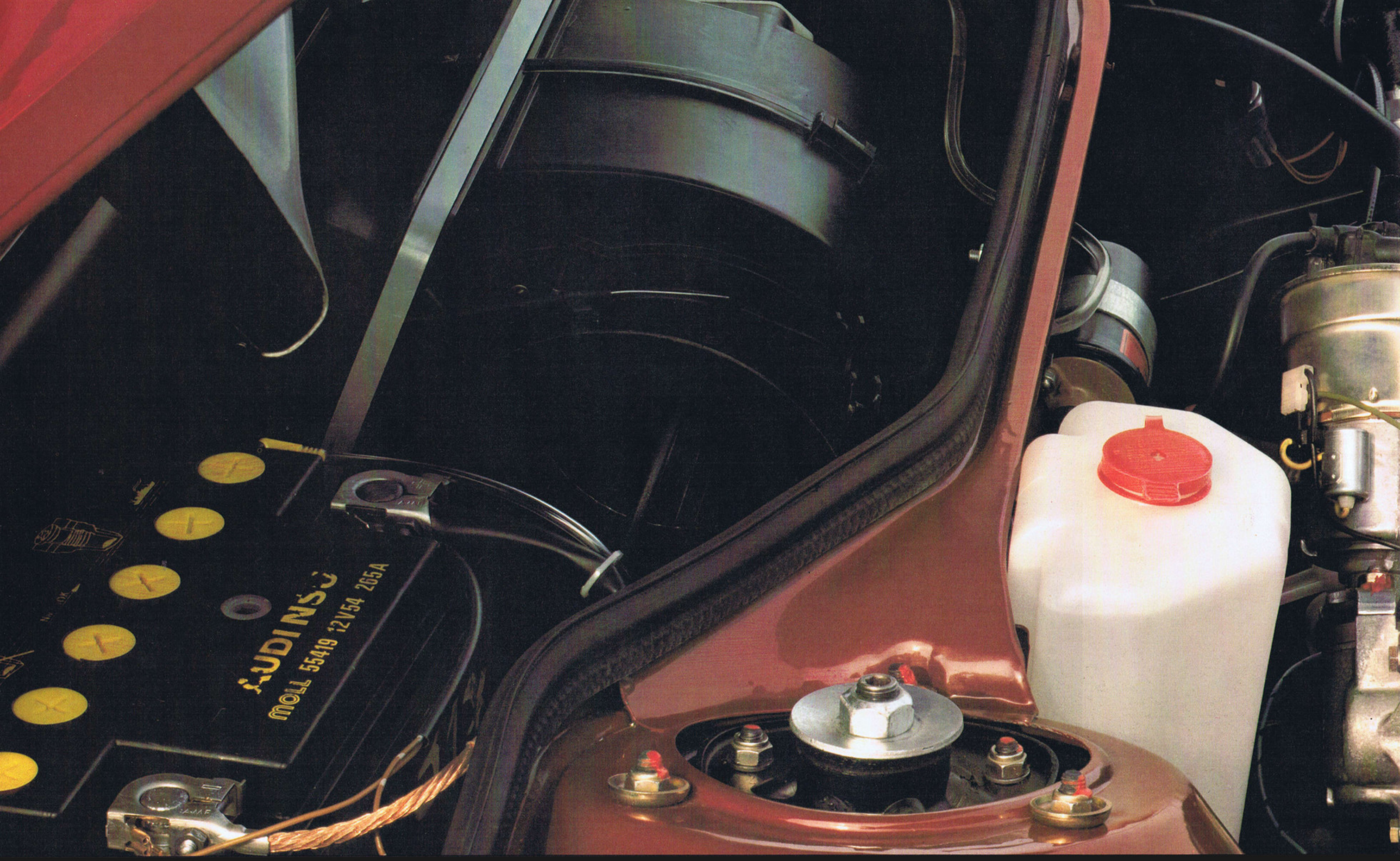
Die Frontscheibe und die vorderen Türscheiben des neuen Audi 100 werden durch Düsen beschlagfrei gehalten, und mit einem Griff kann auf eine kräftige Frischluftdusche umgeschaltet werden. Die Regulierung der Belüftungs-/Heizanlage ist selbstverständlich beleuchtet.

Auf dem Mitteltunnel der Grund- und L-Modelle des neuen Audi 100 befindet sich eine Ablageschale mit Ascher. Beim GL-Modell wird eine Mittelkonsole mit integriertem Ascher geliefert. Die Ascher sind beim L und GL beleuchtet.

Die Armaturentafel des neuen Audi 100 hat beim L und beim GL zusätzlich sowohl eine abschließbare Klappe als auch eine Beleuchtung für den Ablagekasten und einen beleuchteten Zigarettenanzünder.

Die zwei vorgegebenen Lautsprecheröffnungen in der Armaturentafel des neuen Audi 100 gewähren bei Radioeinbau in der Mittelkonsole eine gezielte Kanalisierung der Schallwellen in Ohrhöhe. Es können auch zwei weitere Lautsprecher in der Hutablage eingebaut werden, z. B. wenn man ein Stereo-Radio oder ein Stereo-Cassettengerät haben will.

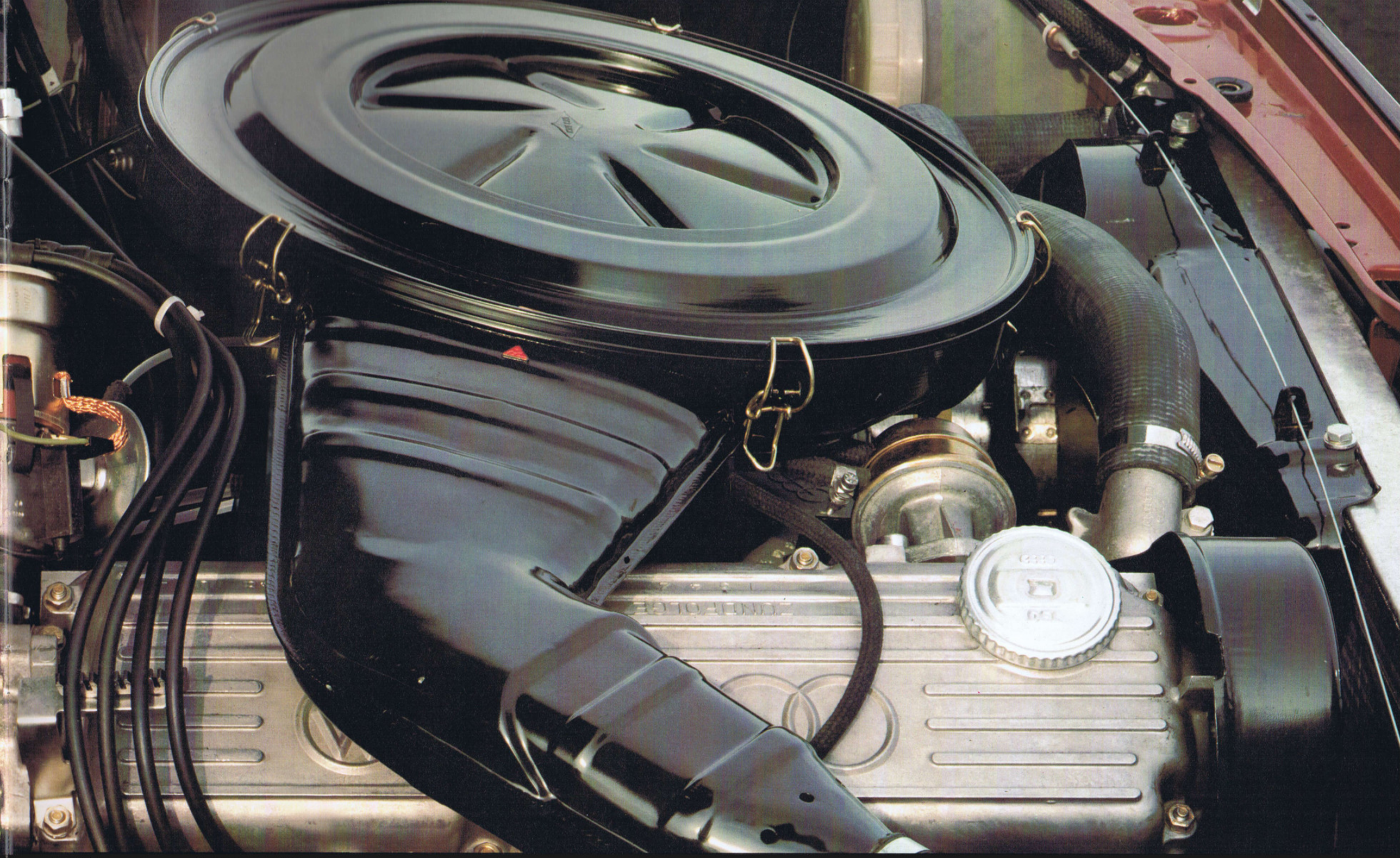
www.audi-klassik.de



Die Triebwerke des neuen Audi 100 haben alle Merkmale moderner Motoren: Die obenliegende Nockenwelle mit wartungsfreiem Zahnriemenantrieb, die fünffach gelagerte Kurbelwelle mit acht Gegengewichten, den PS-sparenden, kühlungsgerechten elektrischen Kühlventilator mit Thermostat-Steuerung, den Drehstromgenerator, der die Batterie selbst im Motorleerlauf lädt, den Hauptstrom-Ölfilter mit seinen langen Wechselintervallen.

www.audi-klassik.de

Die Motorvarianten des neuen Audi 100 lassen wählen zwischen 1,6-Liter-Hubraum mit 85 PS und 2,0-Liter-Hubraum mit 115 PS. Und als Spitzenmotorisierung ist ein völlig neuartiges Motor-Konzept vorgesehen: der erste Fünfzylinder-Benzinmotor auf dem Automobilmarkt. Sein besonderer Vorzug ist hohe Laufruhe. Als 2,2-Liter-Einspritz-Motor mit 136 PS verleiht er dem Audi 100 sportliche Fahrleistungen. Alle Motoren gibt es entweder mit Schaltgetriebe oder gegen Mehrpreis mit Getriebeautomatic. Sie alle sind leistungsstark, lebendig, sehr elastisch, besonders langlebig, sparsam und wartungsfreundlich.



Die Fahrleistungen des neuen Audi 100 übertreffen seine Wettbewerber. Mit dem 85-PS-Motor ist der neue Audi 100 in 13,4 Sekunden von 0 auf 100, mit dem 115-PS-Motor in ganzen 10,7 Sekunden und mit der Spitzenmotorisierung, dem 136-PS-Motor, in 9,5 Sekunden. Die Spitzengeschwindigkeiten sind mit 160 km/h, beziehungsweise 179 km/h und 190 km/h erstaunlich hoch.

Auch der Verbrauch des neuen Audi 100 braucht den Vergleich seiner Konkurrenten nicht zu scheuen. Der Verbrauch des neuen Audi 100 auf 100 km (nach DIN): mit 85-PS-Motor 8,9 Liter Normal-Kraftstoff, mit 115-PS-Motor 9,6 Liter Super-Kraftstoff, mit 136-PS-Motor 10,5 Liter Super-Kraftstoff.

Die Wirtschaftlichkeit des neuen Audi 100 hört mit dem Verbrauch nicht auf: Sein Versicherungs-Tarif ist besonders niedrig, denn seine Konstruktion ist wartungs- und reparaturfreundlich.

Dazu kommt schließlich die fast akribische Verarbeitungsqualität, für die Audi-Modelle bereits berühmt wurden. Und bei der auch weiterhin strenge Maßstäbe angelegt werden.

www.audi-klassik.de

Der neue Audi 100.
Ein Flaggschiff geht auf Erfolgskurs.

Nur für den internen Gebrauch
698/130.200.00 · Printed in Germany · Änderungen vorbehalten · 6/1976

www.audi-klassik.de