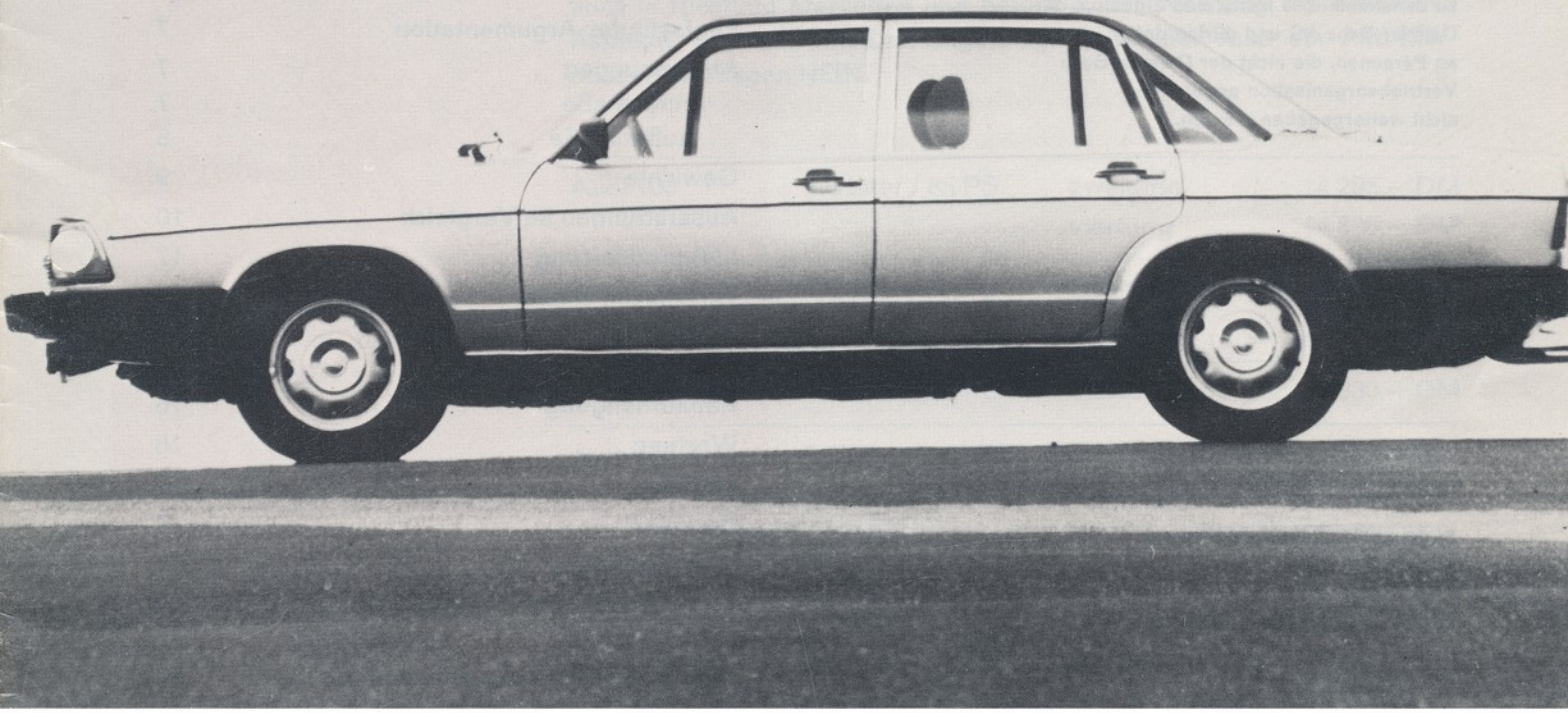
SCHEINWERFER

8-1976

Der neue Audi 100 -



Wettbewerber für Opel und Ford

SCHEINWERFER · Heft 8 · Jahrgang 1976

Der SCHEINWERFER dient der Information und der Schulung aller Mitarbeiter der Inland-Verkaufsorganisation der Daimler-Benz AG.

Der Inhalt der Hefte ist stets vertraulich zu behandeln. Die Hefte sind Eigentum der Daimler-Benz AG und dürfen daher an Personen, die nicht der Daimler-Benz Vertriebsorganisation angehören, nicht weitergegeben werden.

Techn. Angaben ohne Gewähr.

Herausgegeben von der Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim

Redaktion Helmut Dillenburger, Hans Peter Lange

Druck: Staib & Mayer, Stuttgart

Printed in Germany 760812/760915

INHALT

Einführung 3
Preise 3
Produktmerkmale 4
Karosserievarianten
Ausstattung
Motoren
Produktion 4
Markteinführung 5
Produktphilosophie 5
Werbung 5
Ausstattung 6
(Audi 100 S-Einführungsmodell)
Fünfzylinder-Argumentation 7
Abmessungen 7
Innenmaße 7
Außenmaße 8
Gewichte 9
Ausstattungen im Vergleich 10
Lüftung/Heizung 12
Technische Daten
Motor 13
Getriebe 14/15
Radaufhängung 16
Wartung 16
Lenkung 17
Bremsen 17
Fahrleistungen 17
Zusammenfassung, Argumente 18

Autopreise und was sie verraten . . . 19

Audi 100:
neue Modelle mit Vier- und Fünfzylindermotoren

Nachdem 1968 die aus dem früheren DKW F 102 entstandenen Audi-Typen 60/75/80 und Super 90 durch den modernen Audi 100 abgelöst wurden, steht jetzt ein neues Modell zur Ablösung des »alten« 100er's vor der Premiere. Es wird also wieder einen Audi 100 geben. Der Grund für die alte neue Typbezeichnung liegt in der kW-Leistung des Spitzenmodells: der stärkste Audi 100 wird als Fünfzylinder über 100 kW = 136 PS verfügen.

Vom alten Audi 100 wurden seit 1968 mehr als 817 000 Stück gefertigt, das Auto fand also einen guten Markt, wenn man einmal von der Coupéversion absieht, die mehr oder weniger ein Schattendasein führte.

Bisher lag Audi mit seinen 100er Modellen (in viertüriger Ausstattung) im Preisbereich zwischen 14 835,– und 16 980,– DM und auch die Neuen werden mit unter 15 000 Mark für das 1,6-Liter-Modell beginnen, während nach Pressemeldungen die 115-PS-Version mit Vierzylindermotor (es wird auch einen Fünfzylinder gleicher Leistung geben) 15 295,– DM kosten soll. Zu den optisch günstig erscheinenden Preisen muß man allerdings wissen, daß Audi (wie jüngst VW) die Ausstattung abgemagert hat (siehe Ausstattungsliste des Einführungsmodells auf Seite 6), um attraktivere Preise bieten zu können. Zielrichtung sind vornehmlich die Besitzer von Massenfabrikaten (VW/Opel/Ford), aber man schielt auch in Richtung Mercedes und betont in der Werbung repräsentative Aspekte, Komfort und Leistungsfähigkeit. Ist der Audi ein Anti-Mercedes? Wir sagen NEIN.

Die Preise

Audi 100	1,6 Liter / 85 PS	zweitürig	14 295,– DM
		viertürig	14 835,– DM
Audi 100 L	1,6 Liter / 85 PS	zweitürig	15 090,– DM
		viertürig	15 630,– DM
Audi 100 GL	1,6 Liter / 85 PS	viertürig	16 830,– DM
Audi 100 S	2,0 Liter / 115 PS	zweitürig	14 755,– DM
		viertürig	15 295,– DM
Audi 100 LS	2,0 Liter / 115 PS	zweitürig	15 550,– DM
		viertürig	16 090,– DM
Audi 100 GLS	2,0 Liter / 115 PS	viertürig	17 290,– DM

(GL-Versionen werden nur viertürig angeboten)

Wichtiges auf einen Blick

Produktmerkmale

	85 PS	115 PS	115 PS	136 PS
Zylinder	4	4	5	5
Hubraum L.	1,6	2,0	2,2	2,2
Kraftstoffaufbereitung	Vergaser	Vergaser	Vergaser	KA-Einspr.
Normverbrauch Liter	8,9 N	9,6 N	k. A.	10,5 S
Beschleunigung 0–100 km/s	13,4	10,7	k. A.	9,5
V_{max} km/h	160	179	k. A.	190

k. A. = keine Angabe

Karosserievarianten

- Stufenheck zweitürig
- Stufenheck viertürig
- Schrägheck fünftürig (»Avant«)

Ausstattungsvarianten

- N = Normalausstattung
- L = Luxusausstattung
- GL = Grand Luxe-Ausstattung

Motorvarianten

- Vierzylinder 85 PS Normalbenzin
- Vierzylinder 115 PS Superbenzin
- Fünfzylinder 115 PS k. A. Zusatz-Heckbeschriftung »S« (z. B. GL 5)
- Fünfzylinder 136 PS Superbenzin. Heckbeschriftung »E« (z. B. GL 5 E)

Produktion

Für das Jahr 1977 hat sich Audi die Produktion von 90 000 bis 100 000 Autos vorgenommen, von denen etwa 40 000 Stück dem Export zur Verfügung stehen.

Einführungsmodell wird der Audi 100 mit Vierzylindermotor von 115 PS und in viertüriger Ausführung sein.

Die anderen Versionen sollen nach folgendem Zeitplan auf den Markt kommen:

Markteinführung

	Inland	Export	USA
1,6 Liter 4 Zylinder 85 PS			
mit Schaltgetriebe	9/76	10/76	n. v.
mit Automatic	1/77	1/77	n. v.
2,0 Liter 4 Zylinder 115 PS			
mit Schaltgetriebe	9/76	10/76	n. v.
mit Automatic	9/76	10/76	n. v.
2,2 Liter 5 Zylinder 115 PS			
mit Schaltgetriebe	8/77	8/77	n. v.
mit Automatic	8/77	8/77	n. v.
2,2 Liter 5 Zylinder 136 PS			
mit Schaltgetriebe	1/77	1/77	6/77
mit Automatic	1/77	1/77	6/77 *

(n. v. = nicht vorgesehen); * = 108 PS

Produktphilosophie

Der neue Audi 100 soll das Spitzenprodukt der neuen VW-Konzern-Generation darstellen und das hauseigene Typenangebot nach oben abrunden. »Sein Gegenwert orientiert sich an der Oberklasse« (also Mercedes-Benz und BMW), **»sein Preis an den Massenfabrikaten«** (Opel, Ford u. a.), schreibt Audi in der hauseigenen Argumentation.

Und fährt fort: **»Daher ist er besonders für den Kundenkreis der Aufsteiger aus den Massenfabrikaten interessant.« Audi wird also das neue Modell vornehmlich Opel- und Ford-Fahrern anbieten. Diese Selbsteinschätzung könnte uns eigentlich veranlassen, die Argumentation an dieser Stelle zu beenden. Aber wenn Sie sich genauer informieren möchten, auf den folgenden Seiten geht's ins Detail . . .**

Werbung

Der neue Audi 100 wird als

● **repräsentativ** ● **leistungsfähig** ● **komfortabel** ● **wirtschaftlich**

dargestellt werden. Sein Äußeres soll den Eindruck eines weitaus teureren Fahrzeuges suggerieren, wozu die gestreckten Proportionen beitragen sollen. Hinzu kommen – nach Aussagen von Audi – »hohe Reserven in aktiver und passiver Sicherheit«.

Der neue Audi 100 als Wettbewerber für Opel und Ford. Ein Anti-Mercedes? NEIN!

Ausstattung Audi 100 S : Mercedes-Benz 200/230

Preis/Ausstattung

	Einführungs-modell Audi 100 S / viertürig	Mercedes 200	Mercedes 230
Grundpreis	15 295,–	18 381,60	19 203,–
Verbundglas	.....	serienmäßig	serienmäßig
Tankdeckel abschließbar	.....	serienmäßig	serienmäßig
Mittelarmlehne	.....	serienmäßig	serienmäßig
Radkappen verchromt	.....	serienmäßig	serienmäßig
Auspuffblende	.....	serienmäßig	serienmäßig
Öldruckmesser	.....	serienmäßig	serienmäßig
Handbremskontrolleuchte	.....	serienmäßig	serienmäßig
Haltestange Motorhaube	×	.....	.....
Nebelscheinwerfer	Halogen geg. Aufpreis	serienmäßig	serienmäßig
hintere Türfenster voll versenkbar	nein	ja	ja
Rundumleiste	.....	serienmäßig	serienmäßig
Außenspiegel von innen verstellbar	.....	serienmäßig	serienmäßig
Nebelschlußleuchte	.....	serienmäßig	serienmäßig
Heiz-/Lüftergebläse 2/3stufig	2	3	3
Armlehnen Türen	.....	serienmäßig	serienmäßig
Handschuhfachbeleuchtung	.....	serienmäßig	serienmäßig
Aschenbecher/Zigarren-anzünder beleuchtet	.....	serienmäßig	serienmäßig
Kopfstützen verstellbar	nein	serienmäßig	serienmäßig
Gasdruck-Stoßdämpfer	.....	serienmäßig	serienmäßig
Türgriff mit Massenausgleich	.....	serienmäßig	serienmäßig
Bremsverschleißanzeige	.....	serienmäßig	serienmäßig
Vier Scheibenbremsen	.....	serienmäßig	serienmäßig
Lenkrollradius	negativ	null	null
Stufenhauptbremszylinder	.....	serienmäßig	serienmäßig
Heizleistung Kcal.	ca. 7300	ca. 7300	ca. 7300
Einzelradaufhängung hinten	.....	serienmäßig	serienmäßig

Audi 100:
Magere Ausstattung.
Ein Anti-Mercedes?
NEIN!

Audis Fünfzylinder-Argumentation

Nachdem wir 1974 unseren Fünfzylinder-Diesel präsentierten, kommt Audi nun mit einem Fünfzylinder-Benziner und führt als Argumente für diese Bauweise an:

- **optimale Laufruhe**
- **günstiger Preis** (gegenüber einem Sechszylinder, den man nicht hat)
- **günstiger Verbrauch**
- **weniger bewegliche Teile** (gegenüber einem Sechszylinder)
- **geringeres Gewicht** (s. o.) und deswegen
- **geringere Kopflastigkeit** (was im Hinblick auf den Frontantrieb und ein ausgeglicheneres Achslastverhältnis von Bedeutung erscheint. Achslastverteilung leer bis 60 : 40 bzw. 62 : 38.)

Hervorgehoben wird von Audi in der hausinternen Argumentation, daß man mit dem Fünfzylinder einen »besonderen, neuartigen Motor, der dem Vierzylinder überlegen ist«, anbieten will und keinesfalls »einen Sechszylinder-Ersatz«.

»Daher ist die argumentative Grundregel zu beachten, unseren Fünfzylinder nie einem Sechszylinder gegenüberzustellen (was auf eine defensive Argumentation hinausläuft)«, weist Audi seine Verkäufer an.

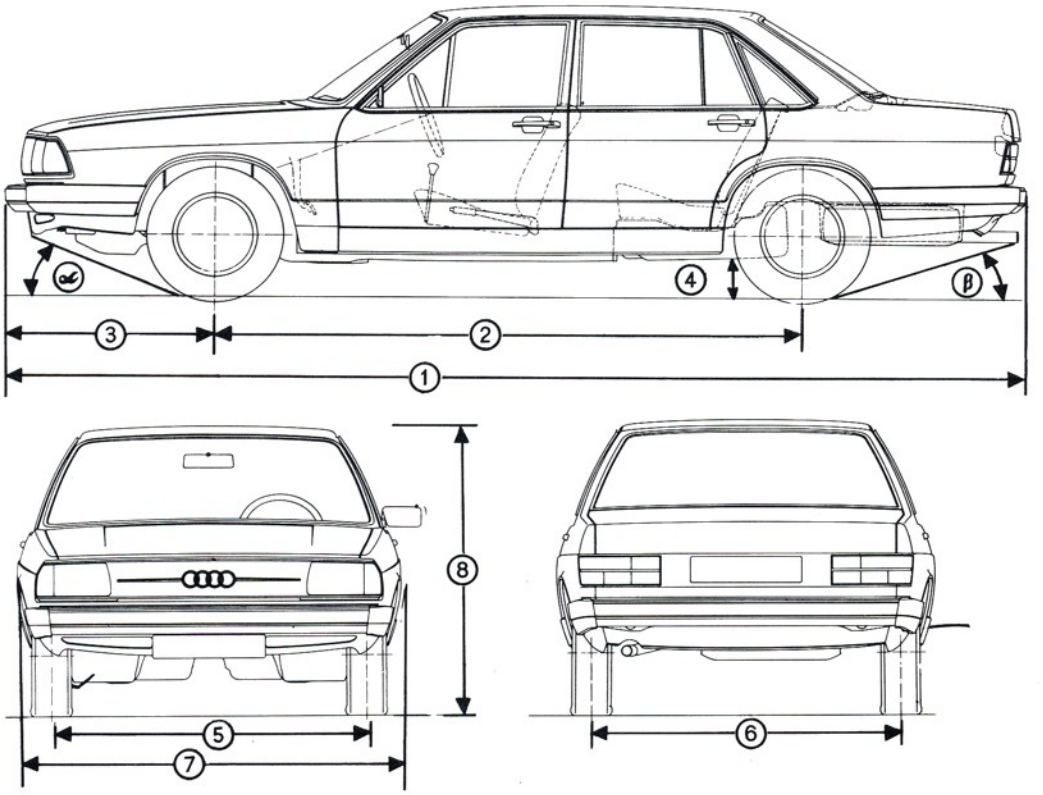
Ein Sechszylinder-Reihenmotor mit Hinterradantrieb und De-Dion-Achse wurde erprobt, befriedigte jedoch nicht. Auch ein fertigungstechnischer Grund sprach für den Fünfzylinder, der auf denselben Anlagen wie der Vierzylinder bearbeitet werden kann. Entwickelt wurde der Fünfzylinder aus dem 1,6-Liter-Vierzylinder.

Innenabmessungen

		Audi 100	Avant	123	Diff. mm
Innenbreite v.	mm	1482	1482	1486	+ 4
Innenbreite h.	mm	k. A.	k. A.	1480	
Kopfraum v.	mm	968	968	973	+ 5
Kopfraum h.	mm	935	935	948	+ 13
Kofferrauminhalt	Liter	642	743	500	– 142/243
* viertürig					

Weniger Innenraum. Ein Anti-Mercedes? NEIN!

Maße



Maße
(in mm)

1 = 4680
2 = 2677
3 = 967
4 = 130
5 = 1470
6 = 1445
7 = 1768
8 = 1393
α = 23° 23'
β = 12° 57'

Maße bei zulässigem Gesamtgewicht.

Wendekreis: 10,34 m

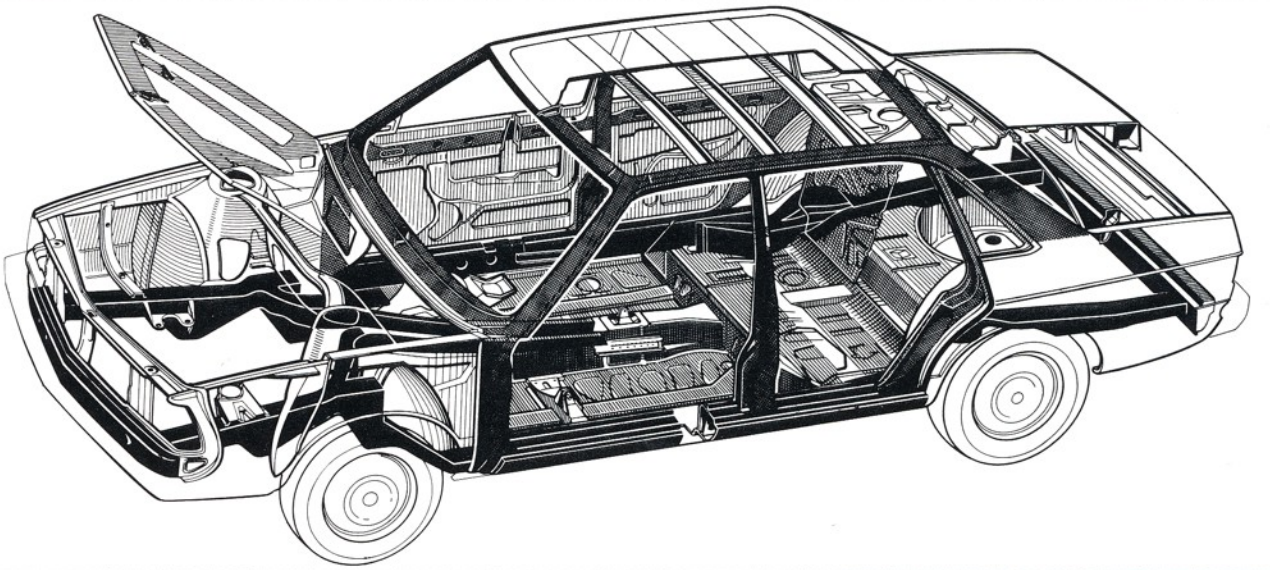
Außenmaße

		Audi 100	Avant	123	Diff. mm
Länge	mm	4680/4700 *	4587/4607 *	4725	+ 45–138
Breite	mm	1768	1768	1768	
Höhe	mm	1393	1393	1438	+ 45
Radstand	mm	2677	2677	2795	+ 118
Spurweite v.	mm	1470	1470	1488	+ 18
Spurweite h.	mm	1445	1445	1446	+ 1
Wendekreis li.	m	11,3	11,3	11,25	— 5
Wendekreis re.	m	11,3	11,3	11,25	— 5

* bei Ausführungen mit Stoßstangenhörnern

Der Audi 100 ist kleiner und weniger wendig. Ein Anti-Mercedes? NEIN!

Gewichte



		Audi 100	Audi Avant	Mercedes 200	Mercedes 230	Mercedes 250
Leergewicht	1,6 Liter/kg	1110	k. A.	1340	1350	1360
	2,0 Liter/kg	1150	k. A.	1340	1350	1360
	2,2 Liter/kg	1170	k. A.	1340	1350	1360
Nutzlast	1,6 Liter/kg	460	k. A.	520	520	520
	2,0 Liter/kg	460	k. A.	520	520	520
	2,2 Liter/kg	460	k. A.	520	520	520
Gesamtgewicht	1,6 Liter/kg	1570	k. A.	1860	1870	1880
	2,0 Liter/kg	1610	k. A.	1860	1870	1880
	2,2 Liter/kg	1630	k. A.	1860	1870	1880
Anhängelast gebr.	SG*/A 85 PS	850/1000	k. A.	1200	1200	1200
	SG/A 115 PS	1200/1350	k. A.	1200	1200	1200
	SG/A 115 PS	1250/1400	k. A.	1200	1200	1200
	SG/A 136 PS	1250/1400	k. A.	1200	1200	1200
Anhängelast ungebr.	SG*/A 85 PS	590/590	k. A.	705	710	715
	SG/A 115 PS	610/610	k. A.	705	710	715
	SG/A 115 PS	620/620	k. A.	705	710	715
	SG/A 136 PS	620/620	k. A.	705	710	715
Dachlast	kg	75	75	80	80	80
Leistungsgewicht	1,6 l / 85 PS	13,1	k. A.	14,3	12,4	10,5
	2,0 l / 115 PS	10,0	k. A.	14,3	12,4	10,5
	2,2 l / 115 PS	10,2	k. A.	14,3	12,4	10,5
	2,2 l / 136 PS	8,6	k. A.	14,3	12,4	10,5

(* SG = Schaltgetriebe / A = Automatik)

Audi 100: leichtere Karosserie, geringere Nutzlast, geringere Dachlast. Ein Anti-Mercedes? NEIN!

Ausstattungen Audi 100-Programm

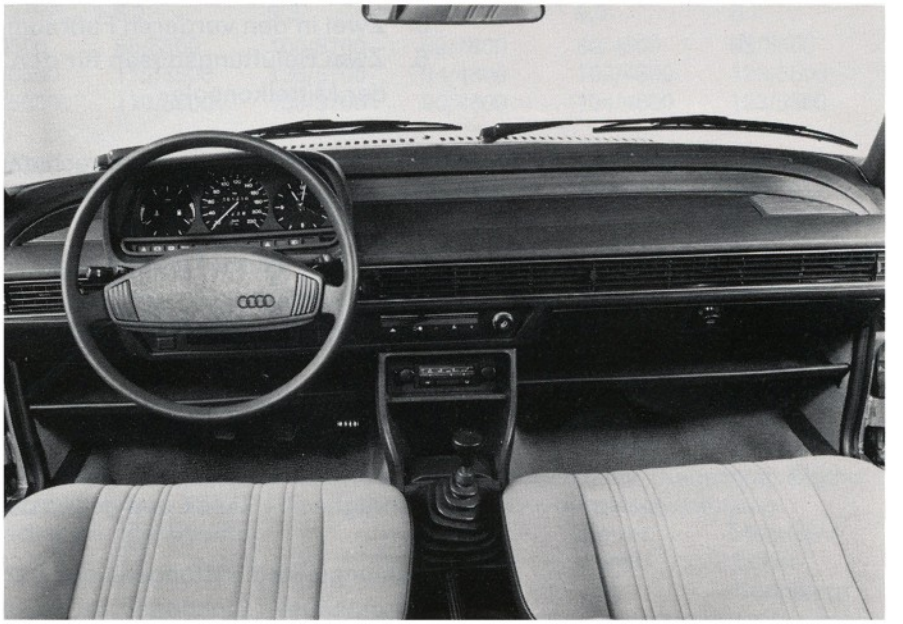
	AUDI					MERCEDES-BENZ		
	100/N	100/L	100/GL	Avant L	Avant GL	200	230	250
zweitürig	●	●						
viertürig	●	●	●	●	●	●	●	●
fünftürig				●	●			
Heckscheibe heizbar	●	●	●	●	●	●	●	●
Getönte Scheiben (bronze)			●		●			
Nebelschlußleuchte			●		●	●	●	●
Frontscheibe Verbundglas						●	●	●
Frontscheibe Verbundglas getönt			●		●			
Tageskilometerzähler	●	●	●	●	●	●	●	●
Quarz-Zeituhr	●	●	●	●	●	●	●	●
Radkappen		●	●	●	●	●	●	●
Halogen mit Höhenverstellung		●	●	●	●			
Außenspiegel v. i. verstellbar		●	●	●	●	●	●	●
Zierleisten mit Gummiauflage		●	●	●	●	●	●	●
Heizgebläse dreistufig		●	●	●	●	●	●	●
Heizgebläse zweistufig	●							
Handschuhfach verschließbar		●	●	●	●			
Handschuhfach m. Beleuchtung		●	●	●	●	●	●	●
Ablagebrett v. Fahrersitz		●	●	●	●			
Scheinwerfer-Wischer			●		●			
Nebelscheinwerfer/-schlußleuchte			●		●	●	●	●
Zweiklanghorn			●		●			
Wärmedämmendes Glas rundum			●		●			
Mittelarmlehne hinten			●		●	●	●	●
Drehzahlmesser			●		●			
Bremskontrolleuchte			●		●	●	●	●
Bremsbelag-Verschleißanzeige						●	●	●
Tank vor H. A.	●	●	●	●	●			
Tank über H. A.						●	●	●
Tankinhalt Liter	58	58	58	58	58	65	65	65
Kopfstützen verstellbar vorn	(integriert)	●	●	●	●	●	●	●
Lenkungsdämpfer						●	●	●
Mittelablage	●	●	●	●	●	●	●	●
Aschenb./Zig.-Anzünder bel.		●	●	●	●	●	●	●
Preis ab Werk DM	*14 835,–	15 630,–	16 830,–	k. A.	k. A.	18 381,60	19 203,–	21 767,10

* viertürig

Der Audi 100

von außen . . .

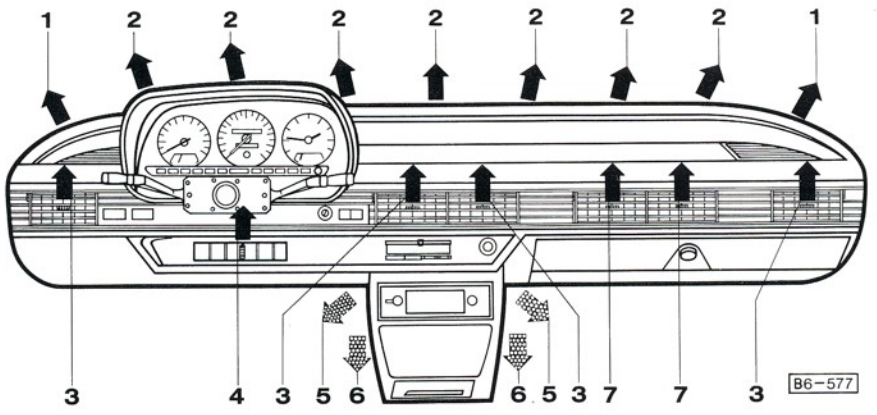
von innen



und seine Armaturen

Heizung / Lüftung

1 Defrosterdüsen für Seitenscheiben
2 Defrosterdüsen für Windschutzscheibe
3 Belüftungsdüsen für Fahrer u. Beifahrer (abschaltbar, mengen- und richtungsregulierbar)
4 Belüftungsdüsen für Fahrer (abschaltbar und mengenregulierbar)
5 Fußraumdüsen vorn
6 Fußraumdüsen hinten
7 Belüftungsdüsen für Beifahrer (beim 100 GL abschaltbar, mengen- und richtungsregulierbar)
Audi 100 L = starr, nur mengenregulierbar
Audi 100 = starr und blind



Luftseitig gesteuerte Heizung (Prinzip wie W 116) mit einem max. Luftdurchsatz von 11 000 Litern pro Minute, und einer Heizleistung von 7300 Kcal entsprechend W 123.

Lufteintritt

Durch Schlitze auf der Fronthaube vor der Windschutzscheibe.

Luftverteilung

1. Defroster-Schlitze unterhalb der Windschutzscheibe
2. Defroster-Schlitze für Scheibenwischer
3. Seitenscheiben-Defroster-Düsen
4. Über die gesamte Armaturentafel und unterhalb der Lenksäule angeordnete breitbandartige Belüftungsdüsen
5. Zwei in den vorderen Fußraum gerichtete Belüftungsdüsen
6. Zwei Belüftungsdüsen für den Frontraum seitlich links und rechts an der Mittelkonsole

Steuerung / Regulierung

Durch **zwei** waagerecht verschiebbare untereinander liegende **Hebel** in der Armaturenbrett-Mitte.

Wobei der **obere Hebel** Hauptluftklappe und Gebläse und der **untere Hebel** Luftverteilung und Sommerbelüftung steuert.
Die Heizung wird durch einen links daneben liegenden Drehknopf betätigt.

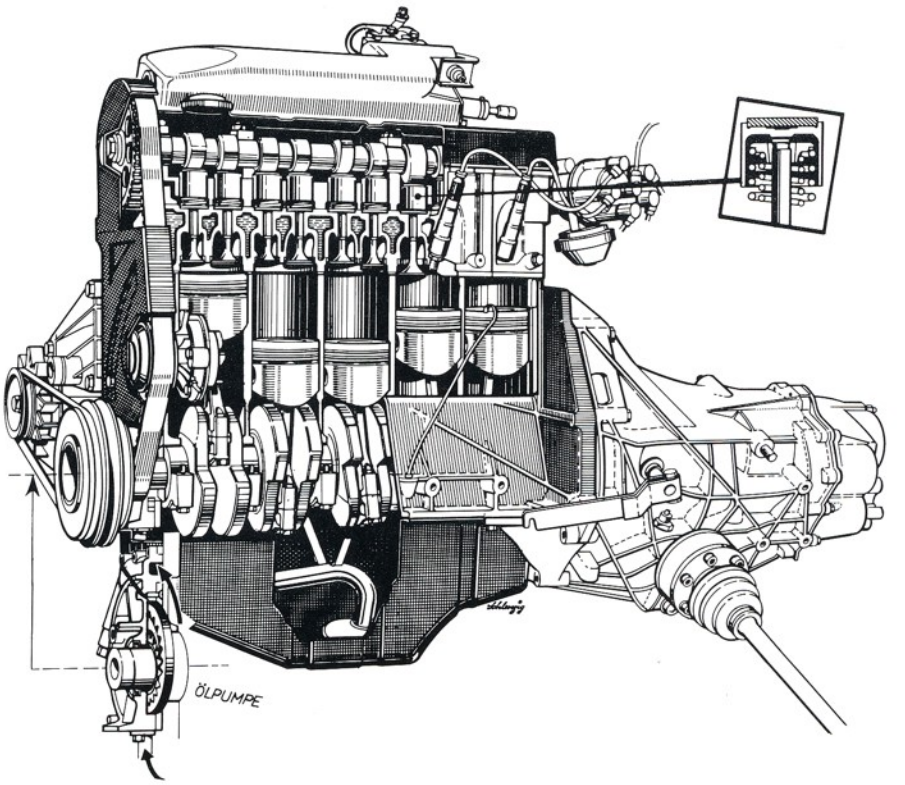
Entlüftung

Stufenheck – durch Schlitze in der Hutablage
außen durch Schlitze in der Hecksäule;
Schrägheck – innen und außen durch Öffnungen in der Hecksäule.

Heizungs- und Lüftungsanlage variiert je nach Modell, z. B. Sommerbelüftungsdüsen funktionell verbessert, Gebläse mehrstufig usw.

Motoren

Audi Fünfzylinder im Schnitt



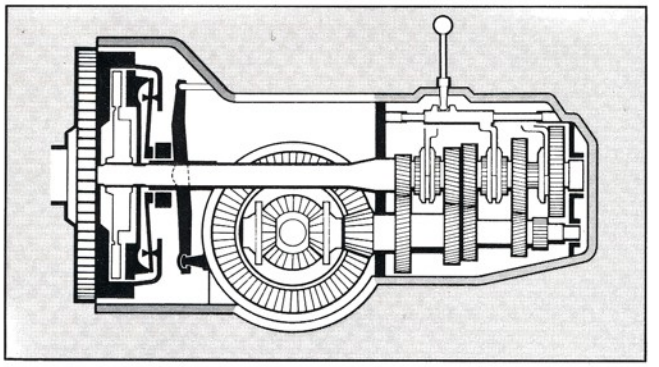
Techn. Daten	AUDI 100 / AUDI 100 Avant				MERCEDES-BENZ		
	1,6/4 85 PS	2,0/4 115 PS	2,2/5 115 PS	2,2/5 136 PS	200	230	250
Zylinder/-anordnung	4 Reihe	4	5	5	4	4	6
Hubraum cm³	1588	1984	2144	2144	1988	2307	2525
Bohrung/Hub mm	79,5 x 80	86,5 x 84,4	99,5 x 86,4	99,5 x 86,4	87,0 x 83,6	93,75 x 83,6	86,0 x 72,45
Verdichtung	8,2	9,3	8,2	9,3	9,0	9,0	8,7
Leistung kW 1/min	63/5600	85/5500	85/5500	100/5700	69/4800	80/4800	95/5500
PS (DIN) U/min	85/5600	115/5500	115/5500	136/5700	94/4800	109/4800	129/5500
PS (SAE) U/min	81/5600	110/5500	110/5500	130/5700	90/4800	104/4800	123/5500
Drehmoment Nm 1/min	124/3200	168/3500	160/3700	185/4200	158/3000	186/3000	196/3500
DIN mkp U/min	12,4/3200	16,8/3500	16,0/3700	18,5/4200	16,1/3000	18,9/3000	20,0/3500
SAE lbs. ft. U/min	85.5/3200	115.8/3500	110.3/3700	127.5/4200	111/3000	132/3000	140/3500
Literleistung PS (DIN) / l	53,5	58,0	53,6	63,4	47,3	47,3	51,1
Kraftstoffart	Normal (91)	Super (98)	Normal (91)	Super (98)	Super (98)	Super (98)	Super (98)
Leistungsgewicht bez. a, Leergewicht kg/PS	13,1	10,0	10,2	8,6	14,3	12,4	10,5
Kurbelwellenlagerung	fünffach	fünffach	sechsfach	sechsfach	fünffach	fünffach	vierfach
Kühlung	Wasserkühlung mit Thermostat, Querstrom-LM-Kühler, Dauerfrostschutzfüllung bis – 25° C, thermostatisch geschalteter Elektrolüfter				Wasserkühlung mit Thermostat, Blechkühler, Dauerfrostschutzfüllung		
					starrer Lüfter	starrer Lüfter	Magnet-Lüfter-Kupplung

Technische Daten / Getriebe

Audi 100 – Fünfzylinder mit K-Jetronik und 136 PS

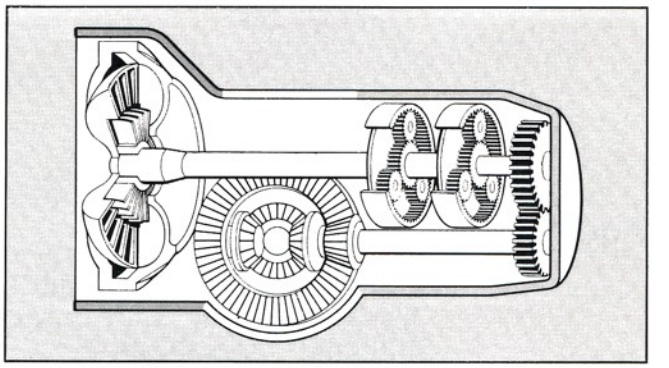
		AUDI 100 / AUDI 100 Avant				MERCEDES-BENZ		
		1.6/4 85 PS	2,0/4 115 PS	2,2/5 115 PS	2,2/5 136 PS	200	230	250
Kraftstoffaufbereitung		1 Fallstrom-Register-Vergaser			KA-Einspritzung	1 Stromberg-Flachstrom-vergaser 175 CD		1 Doppel-Register-Fallstromvergaser 4 A 1
Auspuffanlage		Drei-Topf-Anlage mit teilweisem Korrosionsschutz durch doppelseitige Alu-Beschichtung der Außenhaut. Hauptschalldämpfer durch komplette Alu-Beschichtung korrosionsgeschützt				Zwei-Topf-Anlage Nachschalldämpfer innen + Innenteile aus 13 %igem Chromstahl. Außenhaut Alubeschichtet.		
Elektrische Ausrüstung								
Batterie								
Viergang		12 V / 45 Ah	12 V / 54 Ah	12 V / 54 Ah	12 V / 63 Ah	12 V / 44 Ah	12 V / 55 Ah	12 V / 55 Ah
Automatik		12 V / 54 Ah	12 V / 63 Ah	12 V / 63 Ah	12 V / 63 Ah	12 V / 44 Ah	12 V / 55 Ah	12 V / 55 Ah
Lichtmaschine		Drehstrom	Drehstrom	Drehstrom	Drehstrom	Drehstrom	Drehstrom	Drehstrom
Viergang-Schaltgetr.		35 Ah	35 Ah	35 Ah	55 Ah	35 Ah	35 Ah	55 Ah
Autom. Getriebe		55 Ah	55 Ah	55 Ah	55 Ah			
Zündanlage		Spulenzündung		transistoris.		transistoris.	transistoris.	transistoris.
Zentralelektrik		Zusammenfassung aller Relais und Sicherungen				Zusammenf. aller Relais und Sicherungen		
Computer-Diagnose		nicht möglich				nicht möglich		
Getriebe								
Kupplung		Einscheiben-Trocken				Einscheiben-Trocken		
Viergang-Schaltgetr.								
Übersetzungen	1	3,454	3,600	3,600	3,600	3,90	3,90	3,90
	2	1,944	2,125	2,125	2,125	2,30	2,30	2,30
	3	1,286	1,360	1,360	1,360	1,41	1,41	1,41
	4	0,882	0,956	0,956	0,956	1,0	1,0	1,0
	R.	3,166	3,500	3,500	3,500	3,66	3,66	3,66
Achsübersetzung		4,444	3,888	3,888	3,777	3,92	3,69	3,69

Schaltgetriebe / Automatic



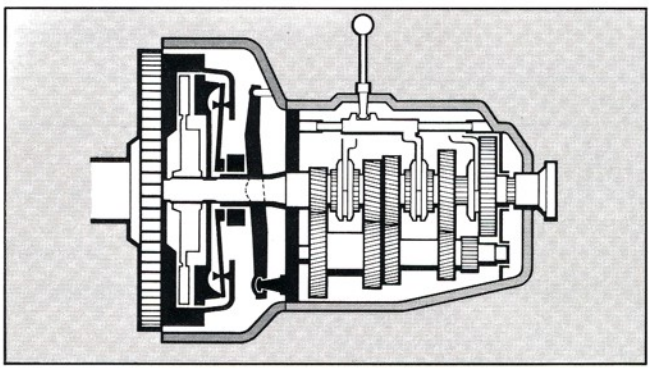
Membranfederkupplung
4-Gang-Getriebe

Audi



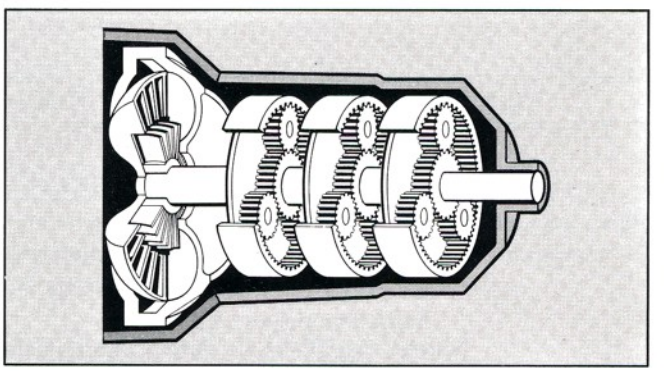
Drehmomentwandler
3-Gang-Planetengetriebe

Audi



Membranfeder-Kupplung
4-Gang-Getriebe

MB



Drehmomentwandler
4-Gang-Planetengetriebe

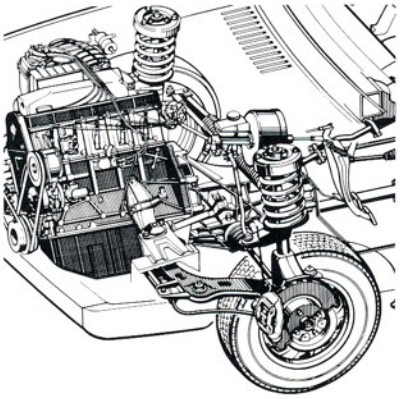
MB

		AUDI 100 / AUDI 100 Avant				MERCEDES-BENZ		
		1,6/4 85 PS	2,0/4 115 PS	2,2/5 115 PS	2,2/5 136 PS	200	230	250
Automatik-Getriebe	1	2,552	2,552	2,552	2,552	3,98	3,98	3,98
	2	1,448	1,448	1,448	1,448	2,39	2,39	2,39
	3	1,000	1,000	1,000	1,000	1,46	1,46	1,46
	4	—	—	—	—	1	1	1
	R	2,462	2,462	2,462	2,462	5,47	5,47	5,47
Achsübersetzung		4,091	3,727	3,455	3,455	3,92	3,69	3,69

Audi 100 – Automatic. Keine Sekundärpumpe. Ein Anti-Mercedes? NEIN!

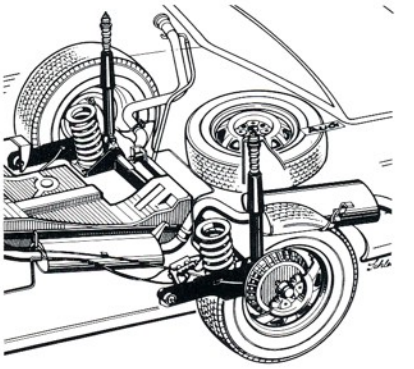
Radaufhängung

Audi 100



◀ **vorn**

hinten ▶



(Der Tank liegt vor der Hinterachse)

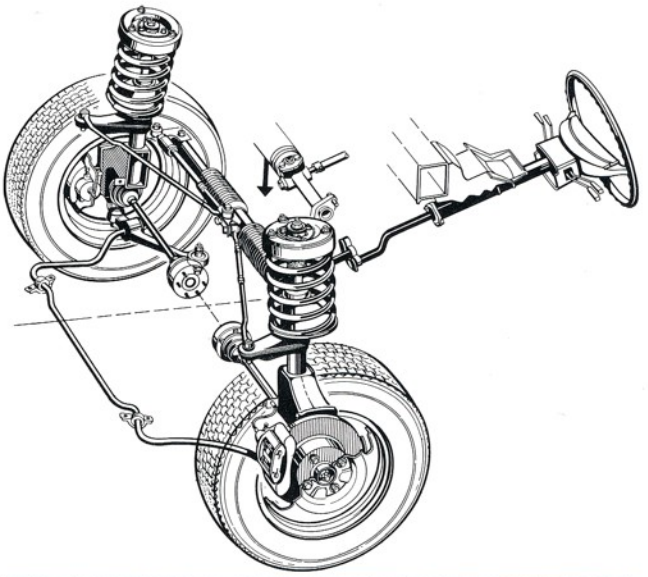
		AUDI 100 / AUDI 100 Avant				MERCEDES-BENZ		
		1,6/4 85 PS	2,0/4 115 PS	2,2/5 115 PS	2,2/5 136 PS	200	230	250
Radaufhängung	vorn	Radführung:	Federbeine und untere Querlenker Lenkrollradius negativ			Doppel-Querlenker Lenkrollradius null		
		Radfederung:	Federbeine, Stabilisator			Schraubenfedern, Einrohr-Gasdruck-dämpfer, Stabilisator		
	hinten	Radführung:	Torsionskurbelachse, Längslenker, Panhardstab			Schräglenker		
		Radfederung:	Schraubenfedern, Zweirohr-Dämpfer			Schraubenfedern, Einrohr-Gasdruck-dämpfer, Stabilisator		
Felgen		5 1/2 J x 14 a. W.	6 J 14	6 J 14	6 J 14	5 1/2 J x 14	H 2 B	H 2 B
Reifen		165 SR 14 a. W.	185/70 HR 14	185/70 HR 14	185/70 HR 14	175 SR 14	175 SR 14	175 SR 14

Wartung

Pflegedienst (mit Ölwechsel) alle 7500 km bzw. zweimal/Jahr.
Diagnose/Wartung alle 15 000 km bzw. einmal/Jahr.

Audi 100: Federbeinachse vorn, Starrachse hinten. Ein Anti-Mercedes? NEIN!

Lenkung



	AUDI 100 / AUDI 100 Avant				MERCEDES-BENZ		
	1,6/4 85 PS	2,0/4 115 PS	2,2/5 115 PS	2,2/5 136 PS	200	230	250
Lenkung	Zahnstangenlenkung mit Lenkungsdämpfer Sicherheitslenksäule mit Ausklinkelement und einem Deformationselement als verformbare Lenksäulenbefestigung				MB-Zahnsegment-Kugelumlauflenkung mit Lenkungsstoßdämpfer, Sicherheitslenksäule mit Wellrohr axial deformier- und ausknickbar		

Bremsen / Fahrleistungen

	AUDI 100 / AUDI 100 Avant				MERCEDES-BENZ		
	1,6/4 85 PS	2,0/4 115 PS	2,2/5 115 PS	2,2/5 136 PS	200	230	250
Bremsen	hydraulisches Diagonal-Zweikreis-Bremssystem Bremskraftregler, -verstärker, Tandem-Bremskraftverstärker				hydraulisches Zweikreis-Bremssystem mit Stufenhauptbremszylinder, Bremskraftverstärker		
	vorn: Schwimmsattel-Scheibenbremsen				Festsattel-Scheibenbremsen		
	unbelüftet	unbelüftet	belüftet	belüftet	unbelüftet	unbelüftet	unbelüftet
	hinten: Trommelbremsen				Scheibenbremsen		
	o. Kühlripp.	o. Kühlripp.	m. Kühlripp.	m. Kühlripp.	unbelüftet	unbelüftet	unbelüftet
Fahrleistungen							
Beschleunigung sec.							
0 bis 80 km/h	8,6 (11,5)	7,2 (8,5)	noch keine	6,3 (k. A.)			
0 bis 100 km/h	13,4 (16,3)	10,7 (12,4)	Angaben	9,5 (k. A.)	18,2 (18,9)	13,7 (13,9)	11,5 (12,4)
Höchstgeschwindigkt.	160 (156)	179 (175)	erhältlich	190 (185)	160 (155)	170 (165)	180 (175)
Kraftstoffnormverbrauch	8,9 N (9,2) N	9,6 S (9,9) S	k. A. k. A.	10,5 S (10,8) S	11,6 S	11,7 S	11,8 S

( ) = Automatik

Audi 100: Trommelbremsen hinten. Ein Anti-Mercedes? NEIN!

Zusammenfassung:

- **Angebot für Aufsteiger von den Massenfabrikaten, für Kunden mit Bedürfnis nach besserem Fahrzeug-Image**
- **Ausstattung des Basismodells mager**
  (siehe Tabelle Seite 6)
- **Kein Sechszylindermodell im Audi-Angebot**
- **Automatic ohne Sekundärpumpe**
  (Anschleppen nicht möglich)
- **Heizung nicht getrennt nach links/rechts regulierbar**
- **Starre (nicht angetriebene) Hinterachse**
  (weniger Fahrkomfort)
- **Trommelbremsen hinten**
  (Gefahr von Bremsfading)
- **Kleiner Tank von nur 58 Litern**
- **Kürzerer Radstand (minus 110 mm)**
  (schlechtere Fahreigenschaften)
- **Geringere Zuladung (minus 60 kg). Sie hebt den vermeintlichen Vorzug des größeren Kofferraums z. T. wieder auf.**
- **Reserveradabdeckung lediglich mit Bodenmatte**
  (billige Machart)
- **Leuchtweitenregulierung nur bei L- / GL-Versionen**
- **Leichtbaukarosse**

Soweit die theoretische Betrachtung des neuen Audi.
Über die Praxis werden wir Sie zu gegebener Zeit ausführlich informieren.

Zwischenergebnis: Audi 100 - kein Anti-Mercedes

Autopreise - und was sie verraten!

Preisentwicklung bei Mercedes-Benz und anderen Marken seit 1973

Die Preisentwicklung auf dem Automobilmarkt ist seit geraumer Zeit wieder einmal Thema Nummer 1. Das Echo der Presse war fast durchweg negativ, als nach dem Vorpreschen von Ford auch VW, Opel u. a. Werke Preisanhebungen vornahmen. Der Autopreis scheint heute etwa die Rolle zu spielen, die früher der Brotpreis einnahm. Und von den gestiegenen Kartoffelpreisen wird weniger geschrieben als vom »Zulangen der Autobosse« und von »beispielloser Preistreiberei« der Autohersteller.

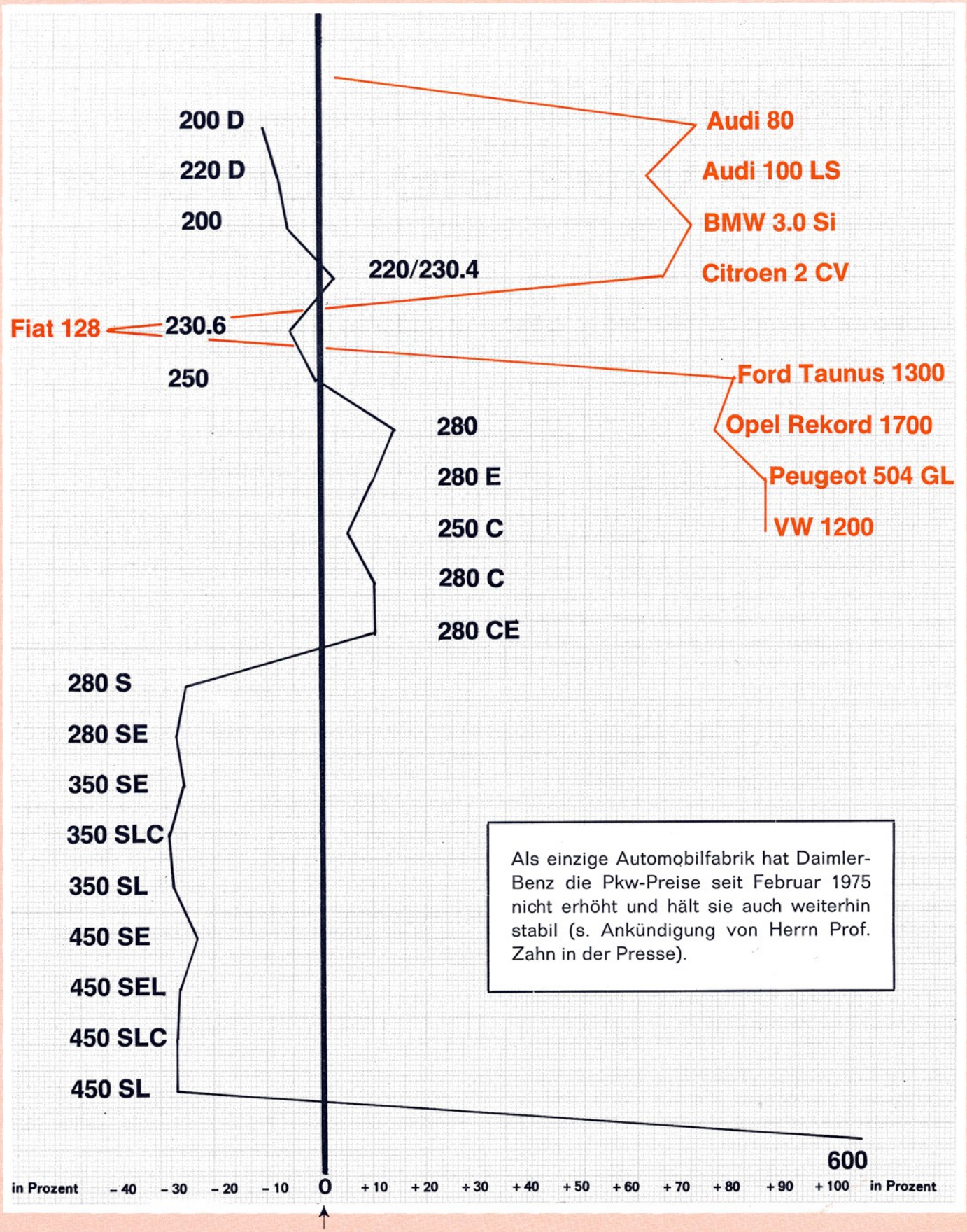
So bringt »auto motor und sport« in seiner letzten Ausgabe unter der Überschrift »Im Galopp, stürmisch steigende Autopreise heizen die Inflation an« nach einigen barschen Worten in Richtung Industrie eine Tabelle, in der die Preisentwicklung verschiedener Fabrikate und Typen seit Januar 1973 dargestellt ist. Zwei Spalten der Tabelle geben die Höhe der Preissteigerung bzw. den Anstieg der Autopreise gegenüber dem der Lebenshaltungskosten an. Letztere stiegen im Zeitraum von Januar 73 bis März 76 um 21,3 %. Hiervon ausgehend – und nun wird es interessant – errechnete die Zeitschrift, daß beispielsweise die Preiserhöhung für den Mercedes 200 im genannten Zeitraum um 7 % u n t e r der Steigerung der Lebenshaltungskosten gelegen hat.

Zugegeben, unser 200 ist in der Tabelle nicht das einzige Auto mit einer so positiven Darstellung, es gibt noch zwei weitere Fahrzeuge mit weit unterdurchschnittlichen Steigerungsraten: die Alfetta (— 16,7 %) und den Fiat 128 (— 40,5 %). Alle anderen 24 Automodelle liegen in ihren Raten höher, wie beispielsweise der BMW 3.0 Si, dessen Preis mit einem Anstieg um 73 % weit über der allgemeinen Steigerungsrate liegt.

Die genannte Tabelle hat uns veranlaßt, unser Modellprogramm einmal nach dem vorgegebenen Muster durchzurechnen. Das Ergebnis sehen Sie in unserer Grafik. Wir glauben hiermit den Beweis dafür erbracht zu haben, daß gerade unser Haus eine einmalige Preisdisziplin an den Tag gelegt hat. Und daß das Gerede vom Mercedes »den man sich nicht leisten könne« Unsinn ist. Vergleicht man Kaufpreis und Nutzwert (s. PU »Der Preis als Kaufargument«) unserer Autos, so gibt es eigentlich nichts Vernünftigeres als einen Mercedes zu kaufen.

Kunden, die unsere Preise kritisieren, sollten Sie einmal auf unsere Grafik hinweisen!

Anstieg der Lebenshaltungskosten von Januar 1973 bis März 1976 = +21,3 %



Als einzige Automobilfabrik hat Daimler-Benz die Pkw-Preise seit Februar 1975 nicht erhöht und hält sie auch weiterhin stabil (s. Ankündigung von Herrn Prof. Zahn in der Presse).