



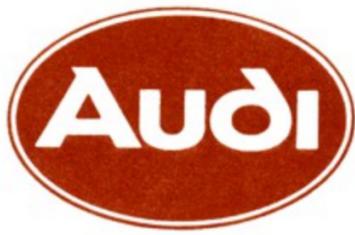
Presse-Information



Antiblockiersystem (ABS) für den Audi 200



Neuer Fünfzylinder-Motor für Audi 100



Presse-Information

Ingolstadt, 5.5.1981

Sehr verehrte Kollegin,
sehr geehrter Kollege,

als erster Automobilhersteller der Welt bietet AUDI einen Frontantriebswagen mit Antiblockiersystem (ABS) an. Das Spitzenmodell von AUDI, die Limousinenreihe Audi 200 5E und Audi 200 5T kann auf Wunsch und gegen Aufpreis mit ABS geliefert werden. In den ersten Monaten 1981 entschieden sich mehr als 12 Prozent der Käufer für das ABS-System. Die elektronisch geregelte Bremsanlage sorgt dafür, daß beim Bremsen kein Rad blockiert, daß also bei allen Fahrbahnzuständen ein optimaler Bremsweg erzielt wird und gleichzeitig die volle Lenkfähigkeit und Fahrbahnstabilität des Fahrzeugs erhalten bleibt.

Die zweite Information unserer heutigen Aussendung betrifft den neuen Audi 100 5. Die Modellreihe des Audi 100 ist durch ein besonders verbrauchsgünstiges Fünfzylinder-Triebwerk mit 1,9 Liter und 74 kW/100 PS erweitert worden.

Alle weiteren Einzelheiten erfahren Sie aus anliegendem Material. Sollten sich noch Fragen ergeben oder Sie weitere Auskünfte brauchen, dann rufen Sie uns bitte an.

Mit freundlichen Grüßen

I h r

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Rudolf Urban".

Rudolf Urban



Inhalt

Antiblockiersystem (ABS) für den Audi 200	2
Audi 200 mit Antiblockiersystem (ABS) Mehr Sicherheit bei widrigen Straßen- verhältnissen	4
Bis zu zehn Regelzyklen in der Sekunde	6
Darum automatische Regelung	9
Hohe Anforderungen an die Funktionsfähig- keit des ABS	12
Verbrauchsgünstige Alternative: Neuer Fünfzylinder-Motor für Audi 100	15
Die wichtigsten technischen Daten	19



Antiblockiersystem (ABS) für den Audi 200

Das Spitzenmodell von AUDI, die Limousinenreihe Audi 200 5E und Audi 200 5T, kann seit September 1980 auf Wunsch und gegen Aufpreis mit einem Antiblockiersystem (ABS) geliefert werden. In den ersten Monaten 1981 entschieden sich rund zwölf Prozent der Käufer für das ABS-System. Beim ABS handelt es sich um ein elektronisch geregeltes Bremssystem, das bei allen Fahrbahnzuständen einen optimalen Bremsweg erzielt und dennoch gleichzeitig die volle Lenkfähigkeit und Fahrstabilität des Fahrzeugs aufrecht erhält.

Um den Bremsvorgang elektronisch regeln zu können, sind an allen vier Rädern Drehzahlfühler vorhanden, die einem elektronischen Steuergerät im Bruchteil einer Sekunde melden, ob beim Abbremsen ein Rad zum blockieren neigt. Entsprechend dem Schlupf eines jeden einzelnen Rades wird der Bremsdruck in den Radbremszylindern geregelt, denn für eine optimale Bremsung ist es erforderlich, daß kein Rad blockiert.

Dabei spielt es bei dem von AUDI angebotenen ABS-System keine Rolle, ob im Moment des Ab-

bremsens ein Rad auf Eis, trockenem Asphalt oder auf Wasser läuft. Die elektronische Regelung erfolgt so schnell, daß innerhalb einer Sekunde jeder Radbremszylinder bis zu zehnmal bezüglich seines Arbeitsdruckes neu angepaßt wird.

Da das ABS dafür sorgt, daß beim Bremsen kein Rad blockiert, bleibt das Fahrzeug voll manövrierfähig. Der Fahrer kann beispielsweise bei einer Notbremsung noch gleichzeitig an einem Hindernis vorbeilenken. Das gilt auch dann, wenn das Fahrzeug in der Kurve abgebremst wird.

Tests mit und ohne ABS haben gezeigt, daß man mit dieser neuen Technologie - wie zuvor erwähnt - einen optimalen Bremsweg erzielen kann und das Fahrzeug dabei trotzdem lenkfähig bleibt.

Audi 200 mit Antiblockiersystem (ABS)
Mehr Sicherheit bei widrigen Straßenverhältnissen

In Gefahrensituationen tritt der Fahrer in der Regel voll auf die Bremse. Die Rollreibung der Reifen geht in Gleitreibung über: Hierbei geht die Seitenführungskraft der Reifen verloren und das Fahrzeug ist nicht mehr lenkbar.

Auch der geübteste Fahrer ist nicht in der Lage, den Bremsdruck in Abhängigkeit von der Fahrzeuggeschwindigkeit und der Reifen- sowie der Straßenbeschaffenheit in einer Notsituation so zu regeln, daß der geringstmögliche Bremsweg bei gleichzeitigem Erhalten der Manövrierfähigkeit erreicht wird. Schon gar nicht für jedes Rad einzeln gleichzeitig. Wo der Mensch als Regelsystem bei einer Notbremsung überfordert ist, muß diese Aufgabe einer Technik übertragen werden, die zuverlässig und optimal arbeitet.

Die Lösung

AUDI-Techniker arbeiteten zusammen mit Bosch Teldix seit mehr als zehn Jahren an einem elektronisch geregelten Bremssystem für AUDI-Fahr-



zeuge. Es wurde ein Antiblockiersystem (ABS) entwickelt, das auf die spezifischen Eigenheiten eines frontgetriebenen Fahrzeugs abgestimmt ist und für den Audi 200 5E und Audi 200 5T als Mehrausstattung bei der Neuwagenbestellung mitgeordert werden kann.

Bis zu zehn Regelzyklen in der Sekunde

Die Technik

Das Gehirn der ABS-Regelanlage ist ein elektronisches Steuergerät. Es wertet die Signale der Drehzahlfühler an den Rädern aus und verarbeitet diese in Steuerbefehle für die Magnetventile in den Bremsdruckleitungen.

Pro Rad sind je ein Drehzahlfühler und ein Magnetventil vorhanden. Eine elektrisch angetriebene Pumpe fördert beim Druckabbau die Bremsflüssigkeit vom Magnetventil zurück zum Hauptbremszylinder. Magnetventile und Rückförderpumpe sind in einem sogenannten Hydroaggregat zusammengefaßt, in dem auch für jeden Bremskreis eine Speicherkammer vorhanden ist. Die Speicher nehmen beim Druckabbau die plötzlich anfallende Bremsflüssigkeit aus den Radbremszylindern vorübergehend auf.

Die Regelung

Die an jedem Rad vorhandenen Drehzahlfühler messen laufend die Drehgeschwindigkeit jedes einzelnen Rades und geben die Meßergebnisse

an das Steuergerät weiter. Beim Bremsen ermittelt ein Rechner aus dem Vergleich der Radumfangsverzögerung und dem zulässigen Radschlupf augenblicklich die Steuerbefehle für die im Hydroaggregat befindlichen Magnetventile.

Das Magnetventil (pro Bremse ein Ventil) arbeitet in drei Stufen: In der ersten Stufe wird der Druck durch den Hauptbremszylinder in der Bremse aufgebaut, in der zweiten Stufe durch Sperrung der Verbindung Hauptbremszylinder - Bremse konstant gehalten und erst in der dritten Stufe durch Öffnen eines Rücklaufs von der Bremse zum Speicher abgesenkt. Neigt ein Rad zum Blockieren, schaltet das Magnetventil augenblicklich in die dritte Stufe, damit der Bremsdruck zeitweilig abgesenkt werden kann. Die aus dem Radbremszylinder entnommene Bremsflüssigkeit wird mit der Rückförderpumpe vom Speicher in den Hauptbremszylinder zurückgepumpt. Nach Drucksenkung wird das Rad (von der Straße angetrieben) wieder beschleunigt und aus dem Blockierbereich entfernt. Durch stufenweises Erhöhen des Bremsdruckes nähert es sich wieder dem Blockierzustand und eine erneute Drucksenkung wird eingeleitet. Dieser Regelzyklus läuft in Abhängigkeit von der Fahrbahnbe-

schaffenheit innerhalb einer Sekunde bis zu zehnmal ab. Ermöglicht wird das durch die ausserordentlich schnelle Signalverarbeitung im elektronischen Steuergerät und die kurzen Ansprechzeiten der Magnetventile.

Darum automatische Regelung

Ein blockiertes Rad am Automobil verhält sich wie ein großer Radiergummi und kann auch bei extremen Einschlagwinkeln die physikalisch vorgezeichnete Gleitbahn des Massekörpers Automobil nicht verändern. Es muß deshalb erreicht werden, daß unabhängig von dem vom Fahrer eingegebenen Bremsdruck das Rad sich weiterdreht. Erfahrungsgemäß wagt der Fahrer in Gefahrensituationen nicht, den Bremsdruck zu reduzieren, im Gegenteil, er steigert seine Fußkraft um so mehr, je höher sein Verlangen nach einem kürzeren Bremsweg ist. Da der Fahrer offensichtlich die physikalische Forderung zur Aufrechterhaltung einer Lenkfähigkeit nicht erfüllt, muß zu einer automatischen Regelung gegriffen werden. Diese Regelung stellt sicher, daß das Fahrzeug auf Lenkbefehle reagiert.

Der Erfolg

Bei einem ABS-geregelten Audi muß der Fahrer im Gefahrenmoment nur kräftig auf die Bremse treten, den Fuß auf dem Bremspedal lassen und sein Fahrzeug in die gewollte Richtung lenken. Die Elektronik sorgt dafür, daß die Fahrstabilität

bei einem abrupten Bremsvorgang erhalten bleibt. Das Fahrzeug wird also nicht nur optimal verzögert, der Fahrer kann zusätzlich auch noch lenken.

Das ABS verhindert beim Abbremsen gefährliches Stehenbleiben eines Rades und erspart dem Fahrer auch teure Bremsplatten an den Reifen. Diese Regelung arbeitet auch dann, wenn das Fahrzeug beim Abbremsen auf unterschiedliche Fahrbahnzustände trifft, wenn also beispielsweise ein Rad schon auf Eis läuft, während ein anderes noch auf trockenem, griffigem Untergrund abgebremst wird. Da beim Audi 200 an jedem Rad ein Fühler zur Verfügung steht, können vom Rechner unterschiedliche Schlupfzustände ermittelt werden.

Ihre Auswertung wird vom Hydroaggregat in unterschiedliche Steuerbefehle und damit Bremsdrücke für die beiden Vorderräder und die Hinterräder umgesetzt, wobei die Hinterräder einen gemeinsamen und zwar den niedrigeren der für sie einzeln ermittelten Drücke zugeteilt bekommen. (Select low - Prinzip)

Bei der Fahrzeugstabilisierung kommt dem Audi

200 zugute, daß er, wie alle Audi-Fahrzeuge, mit dem spurstabilisierenden Lenkrollradius an der Vorderachse ausgestattet ist. Dieser stabilisiert beim Bremsen zusätzlich das Fahrzeug vor allem bei unterschiedlicher Fahrbahngriffigkeit und verhindert ein Ausbrechen aus der Spur.

Hohe Anforderungen an die Funktionsfähigkeit des ABS

Die komplexe Technologie der mit modernsten Elektronik-Bausteinen arbeitenden Antiblockieranlage wird in einer Aufzählung der Vorteile deutlich, die mit diesem System erreicht werden konnten.

- o Beim Abbremsen auf gerader Straße oder in der Kurve bleibt die Fahrstabilität und Lenkbarkeit des Fahrzeugs erhalten.
- o Das ABS nutzt die Bremsfähigkeit der Räder auf der Fahrbahn nahezu optimal aus.
- o Im Entscheidungsfall ist sichergestellt, daß die Priorität bei der Lenkbarkeit und Fahrstabilität vor der Bremswegverkürzung liegt.
- o Die Bremsregelung paßt sich äußerst schnell Änderungen in der Fahrbahngriffigkeit an. Auf einer trockenen Fahrbahn mit wenigen Eisflächen wird das mögliche Blockieren der Räder auf so kurze Zeit beschränkt, daß die Lenkbarkeit des Fahrzeugs darunter nicht leidet. Dies gilt auch für wellige Fahrbahnen.

- o Für das Bremsen bei Aquaplaning ist im Steuergerät eine Logik vorhanden, die "erkennt", wann der Reifen aufschwimmt. Der Bremsdruck wird dann auf das Aquaplaningverhalten abgestimmt.
- o In Verbindung mit dem beim Audi 200 vorhandenen spurstabilisierenden Lenkrollradius an der Vorderachse bleibt das Giermoment so niedrig, daß ein Fahrer ein etwaiges Abdrehen durch Lenkreaktionen kompensieren kann.
- o Die elektronische Regelarbeit ist auf die Charakteristik des frontangetriebenen Audi 200 abgestimmt. Das ist erforderlich, da an den Vorderrädern nicht nur die höhere Bremsleistung erbracht, sondern auch noch der Einfluß des Motorantriebs kompensiert wird.
- o Das Antiblockiersystem ist die einzige elektronische Anlage im Fahrzeug, die ihre Funktionsfähigkeit laufend selbst kontrolliert und anzeigt. Im Moment des Startens läuft automatisch ein Prüfprogramm ab. Dabei werden u.a. die Radgeschwindigkeiten in der Elektronik künstlich simuliert. Es gibt einen vorgeschriebenen Verzögerungsverlauf, eine Halte-

und Beschleunigungsphase. Die Ventile werden auch angesteuert. Eine Signalmeldung muß von jeder Baukomponente erfolgen, sonst schaltet das Gerät automatisch ab und signalisiert den Ausfall über eine Kontrolllampe am Armaturenbrett. Ein weiteres Prüfprogramm wird gestartet, wenn das Fahrzeug rollt.

- o Das ABS kann verschiedene Störungen unterscheiden. Bei folgeträchtigen Fehlern, z.B. Stromausfall, wird sofort auf die normale Bremse umgeschaltet.

- o Der Arbeitsbereich liegt zwischen Fußgänger-tempo und der maximal erreichbaren Höchstgeschwindigkeit der Audi-Fahrzeuge.



Bremsverkürzung durch ABS

Zwei identische Audi 200 (bis auf ABS) befahren mit gleicher Geschwindigkeit eine glatte Fahrbahn (oben).

Im gleichen Augenblick betätigen die Fahrer die Bremse. Beim hinteren Wagen, ohne ABS, blockieren die Vorderräder, was zu einer Verringerung der Bremswirkung führt (Mitte).

Der Anhalteweg des Fahrzeuges mit ABS ist deutlich kürzer als beim Vergleichsfahrzeug ohne ABS (unten).



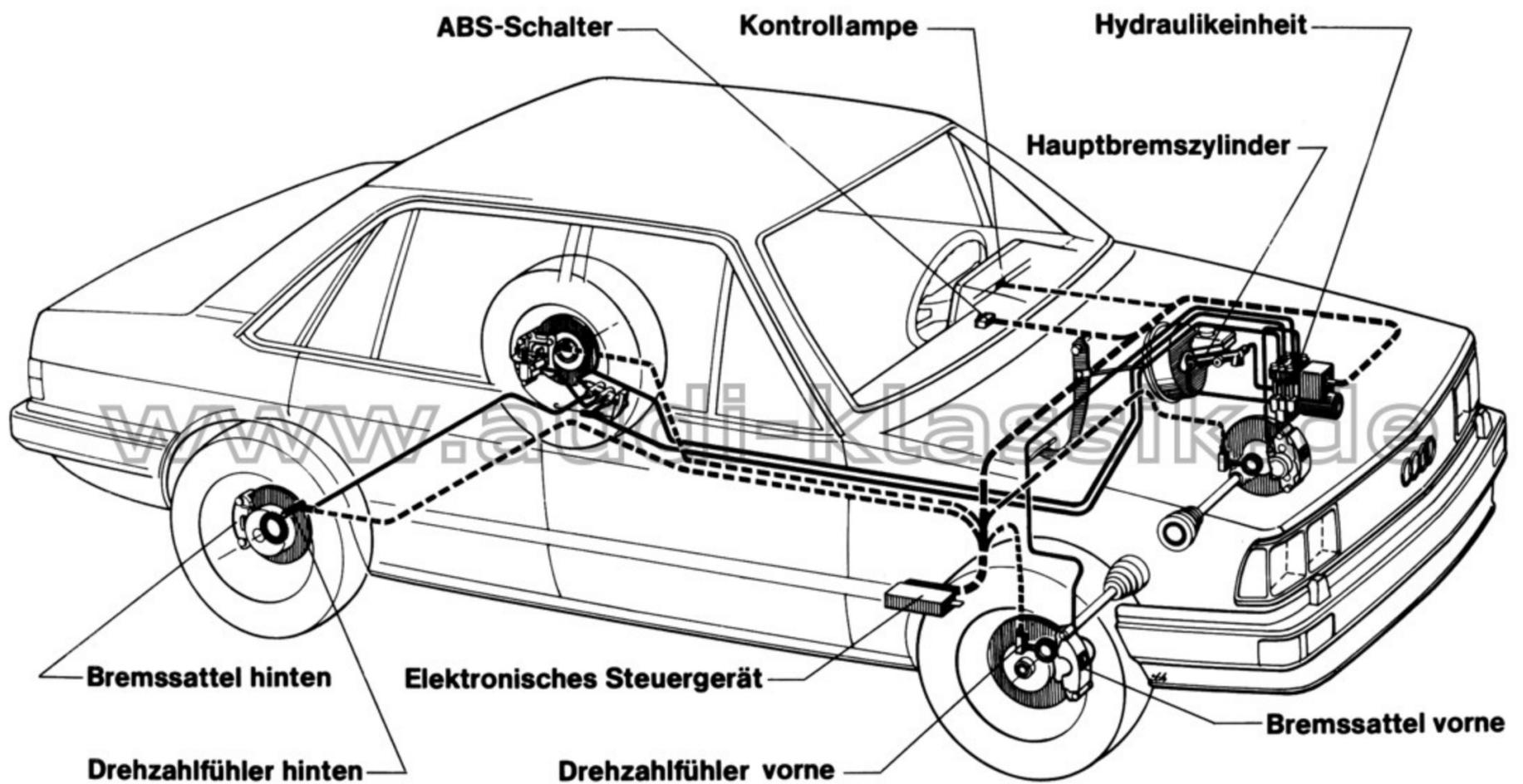
Panikbremsung auf glatter Fahrbahn:

Links ohne ABS, rechts mit ABS.



Bremsen in der Kurve:

Mit ABS folgt das Fahrzeug im Rahmen der physikalischen Grenzen dem Kurvenradius. Ohne ABS führen die blockierten Räder zur Lenkunsfähigkeit, der Wagen wird unkontrollierbar.



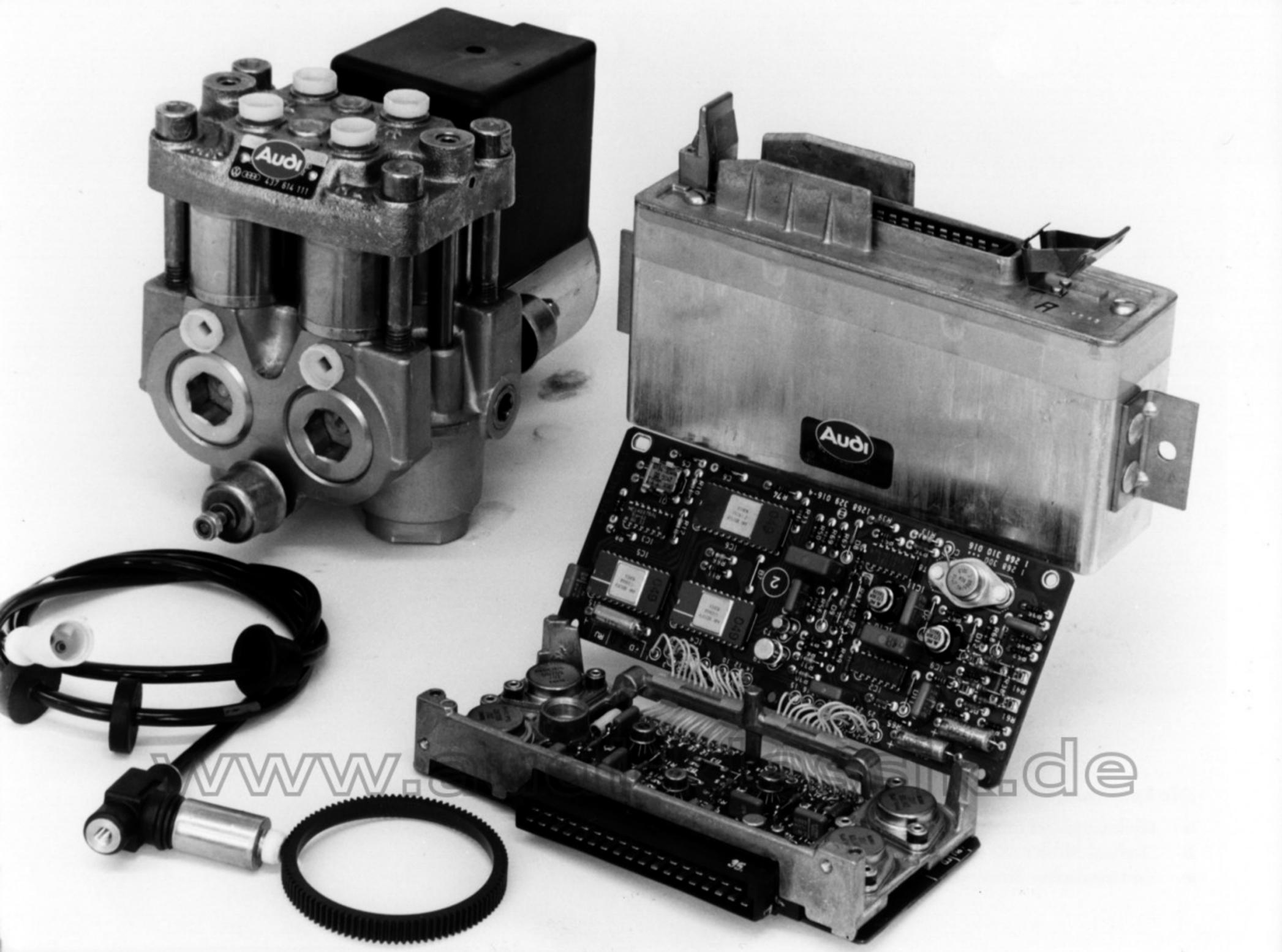
Anti-Blockier-System im Audi 200:

Um die Lenkbarkeit des Wagens zu erhalten, also das Blockieren der Räder beim Bremsen zu verhindern und den denkbar kürzesten Anhalteweg zu erzielen, wird der Audi 200 auf Wunsch und gegen Aufpreis mit einem Anti-Blockier-System (ABS) geliefert. Beim ABS messen Fühler die Geschwindigkeit der einzelnen Räder. Sobald ein Rad beim Abbremsen zum Blockieren neigt, wird dies dem elektronischen Steuergerät gemeldet. Das Steuergerät sorgt wiederum im Bruchteil einer Sekunde über die Hydraulikeinheit dafür, daß der Bremsdruck in den Radbremszylindern geregelt wird.



ABS im Audi 200:

Das Hydroaggregat, es regelt den Bremsdruck,
sitzt im Motorraum in unmittelbarer Nähe des Bremsgerätes.



Die Funktionskomponenten des ABS-Systems:

- Hydroaggregat (oben links)
- Drehzahlfühler mit Impulsrad (unten links)
- Elektronisches Steuergerät im geöffneten Zustand (unten rechts).

Verbrauchsgünstige Alternative:
Neuer Fünfzylinder-Motor für Audi 100

AUDI hat innerhalb der Modellreihe Audi 100 das Motorenangebot durch ein neues, besonders verbrauchsgünstiges Fünfzylinder-Triebwerk von hoher Laufkultur erweitert. Mit diesem 1,9-Liter-Vergasermotor in der Leistungsstufe 74 kW (100 PS) wurde die bisher noch vorhandene Lücke im Leistungsangebot zwischen 63 kW (85 PS) und 85 kW (115 PS) geschlossen.

Das neue Triebwerk zeichnet sich durch besonders sparsamen Umgang mit dem Kraftstoff aus. Um günstige Verbrauchswerte zu erzielen, haben die AUDI-Techniker die Verdichtung auf 10,0 (für Superbenzin) angehoben. Dadurch konnte der thermische Wirkungsgrad wesentlich gesteigert werden.

Zur Kraftstoffreduzierung dient auch ein neuer, zweistufiger Vergaser, bei dem der Durchmesser der Drosselklappe für die erste Stufe auf 28 mm (2. Stufe 32 mm) festgelegt wurde. Dieser verhältnismäßig kleine Durchmesser für die 1. Stufe wirkt sich besonders günstig auf den Verbrauch im Teillastbereich aus. Neu am Vergaser

ist die Ansteuerung der Startautomatik. Egal, ob winterliche Kälte oder sommerliche Hitze herrscht, die Starthilfe stellt sich automatisch auf die Umgebungstemperatur ein. Der Fahrer muß also nicht mehr vor dem Kaltstart das Gaspedal niederreten.

Dank der gewichtsgünstigen Bauweise des geräumigen Audi 100, der in seiner Klasse immer noch ungeschlagen ist, verhilft der muntere 74 kW-Motor (100 PS) dem Komfortwagen zu ansehnlichen Fahrleistungen. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 170 km/h, die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h bei 12,9 Sekunden. Damit steht dem verbrauchsorientierten Autofahrer eine Limousine mit grossem Raum- und Komfortangebot bei guten Fahrleistungen zur Verfügung.

Als Basis für den neuen 1,9-Liter-Motor dient das bekannte und bewährte 2,2-Liter-Fünfzylinder-Triebwerk. Bei der Reduzierung des Hubraums blieb die Zylinderbohrung erhalten, während der Hub durch eine neue Kurbelwelle von 86,4 mm auf 77,4 mm reduziert wurde. Eine neu entwickelte und speziell auf die 1,9-Liter-Hubraumstufe abgestimmte Nockenwelle sorgt für einen besonders günstigen Drehmomentverlauf.

Zur Komfortverbesserung wie auch zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs dient eine zusätzliche Steuerelektronik. Die Einhaltung einer gleichmäßig niedrigen Leerlaufzahl unter schwierigen äußeren Bedingungen wie Kälte oder bei schlagartiger Zuschaltung von Zusatzaggregaten (Lenkhilfe, Klimaanlage oder besonders starken elektrischen Verbrauchern) ist nicht unproblematisch. Durch den Einsatz der speziellen Steuerelektronik "DLS" (Digitale-Leerlauf-Stabilisierung) wird durch Korrektur der Vorzündung eine stets gleichmäßige Leerlaufzahl von 800 /min eingehalten. Diese niedrige Leerlaufzahl wurde vor allem hinsichtlich einer Kraftstoffreduzierung und emissionsgünstigen Gemischabmagerung, besonders im Stadtbetrieb und während der Warmlaufphase eingeführt.

Im Zuge der Modellpflege wurden einige Details am 2,2-Liter-Triebwerk verbessert, die natürlich auch dem 1,9-Liter-Motor zugute kommen:

- o Neukonstruierter Auspuffkrümmer mit geringerem Gewicht und aus geänderten Werkstoff (Vermiculargraphit).
- o Größerer Durchmesser der Auslaßventile zur

Verringerung der Strömungsverluste, was einen besseren Wirkungsgrad des Motors ergibt.

- o Integrierte Vorwärmung des Saugrohres mit dem Kühlwasser zur Vermeidung zusätzlicher Schläuche und Dichtungen.

Serienmäßig wird der neue 1,9-Liter-Fünfzylindermotor (74 kW/100 PS) mit einem Viergang-Schaltgetriebe angeboten. Auf Wunsch und gegen Aufpreis steht auch ein Fünfgang-Getriebe der Economy-Version zur Verfügung.

Audi 100 5 / L5 / GL5

Audi 100 Avant L5 / GL5

Die wichtigsten technischen Daten

Motor

Art:	Fünfzylinder-Reihenmotor
Bohrung x Hub, mm:	79,5 x 77,4
Hubraum, ccm:	1921
Verdichtungsverhältnis:	10
Gemischaufbereitung:	Vergaser
Kraftstoff:	Super
Leistung, kW (PS nach DIN):	74 (100)
bei Motordrehzahl, /min:	5500
Max. Drehmoment, Nm:	146
bei Motordrehzahl, /min:	3300

Elektrische Anlage

TSZ-Zündanlage (Hall-Geber)	
Batterie, V/Ah:	12/63
Drehstromgenerator, A max:	55*

* 75 A max bei Avant-Modellen

Kraftübertragung

Kupplung:	Einscheiben- Trockenkupplung	
Getriebe:	Viergang- Schaltgetriebe*	
Übersetzungen	4-Gang	5-Gang
1. Gang:	2,846	2,846
2. Gang:	1,524	1,524
3. Gang:	0,969	0,969
4. Gang:	0,703	0,703
5. Gang:		0,537
R.-Gang:	3,167	3,167
Achsantrieb:	5,222	5,222

Bremsanlage

Art:	Diagonal-Zwei- kreis-Bremssystem
Ausführung vorn:	Scheibenbremsen
Ausführung hinten:	Trommelbremsen
Bremskraftverstärker:	ja

* Fünfgang-Schaltgetriebe (Mehrausstattung gegen Aufpreis)

Räder/Reifen

Räder:	5 1/2 J x 14
Reifen:	165 SR 14

Lenkung

Art:	Zahnstangen- Lenkung
------	-------------------------

Fahrleistungen

	4-Gang	5-Gang
Höchstgeschwindigkeit, km/h:	170	170
Beschleunigung, s		
0 - 80 km/h:	8,3	8,3
0 - 100 km/h:	12,9	12,9

Kraftstoffverbrauch (l/100 km)

(nach DIN 70 030)

Stadtzyklus:	13,0 (12,0)*	13,0 (12,0)*
Konstant 90 km/h:	7,1	6,3
Konstant 120 km/h:	9,4	8,3

* Dieser Wert wurde abweichend von den in der DIN festgelegten Schaltpunkten für den Stadtzyklus unter Beachtung der Schaltanzeige ermittelt.

Maße/Gewichte

Länge, mm:	4683*
Breite, mm:	1768
Höhe, mm:	1390
Radstand, mm:	2676
Spurweite, mm:	
vorn:	1470
hinten:	1445
Wendekreisdurchmesser, ca. m:	11,3
Gepäckrauminhalt, l:	642
Leergewicht, kg:	1170
zul. Gesamtgewicht, kg:	1630
zul. Anhängelast, kg:	
gebremst:	1200
ungebremst:	620
zul. Dachlast, kg:	75

Füllmengen

Kraftstofftank, l:	60
Motoröl m. Filter, l:	4,5
Kühlwasser einschl. Heizung, l:	8,1

* Avant Modelle 4590



Audi 100 5

Dank der Leichtbauweise des geräumigen Audi 100, der in seiner Klasse immer noch ungeschlagen ist, verhilft der muntere 74 kW-Motor (100 PS) dem Komfortwagen zu ansehnlichen Fahrleistungen. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 170 km/h, die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h bei 12,9 Sekunden. Damit steht dem verbrauchsorientierten Autofahrer eine Limousine mit großem Raum- und Komfortangebot bei guten Fahrleistungen zur Verfügung.



Audi 100 5

Audi hat innerhalb der Modellreihe Audi 100 das Motorenangebot durch ein neues, besonders verbrauchsgünstiges Fünfzylinder-Triebwerk von hoher Laufkultur erweitert. Mit diesem 1,9-Liter-Vergasermotor in der Leistungsstufe 74 kW (100 PS) wurde die bisher noch vorhandene Lücke im Leistungsangebot zwischen 64 kW (85 PS) und 85 kW (115 PS) geschlossen.

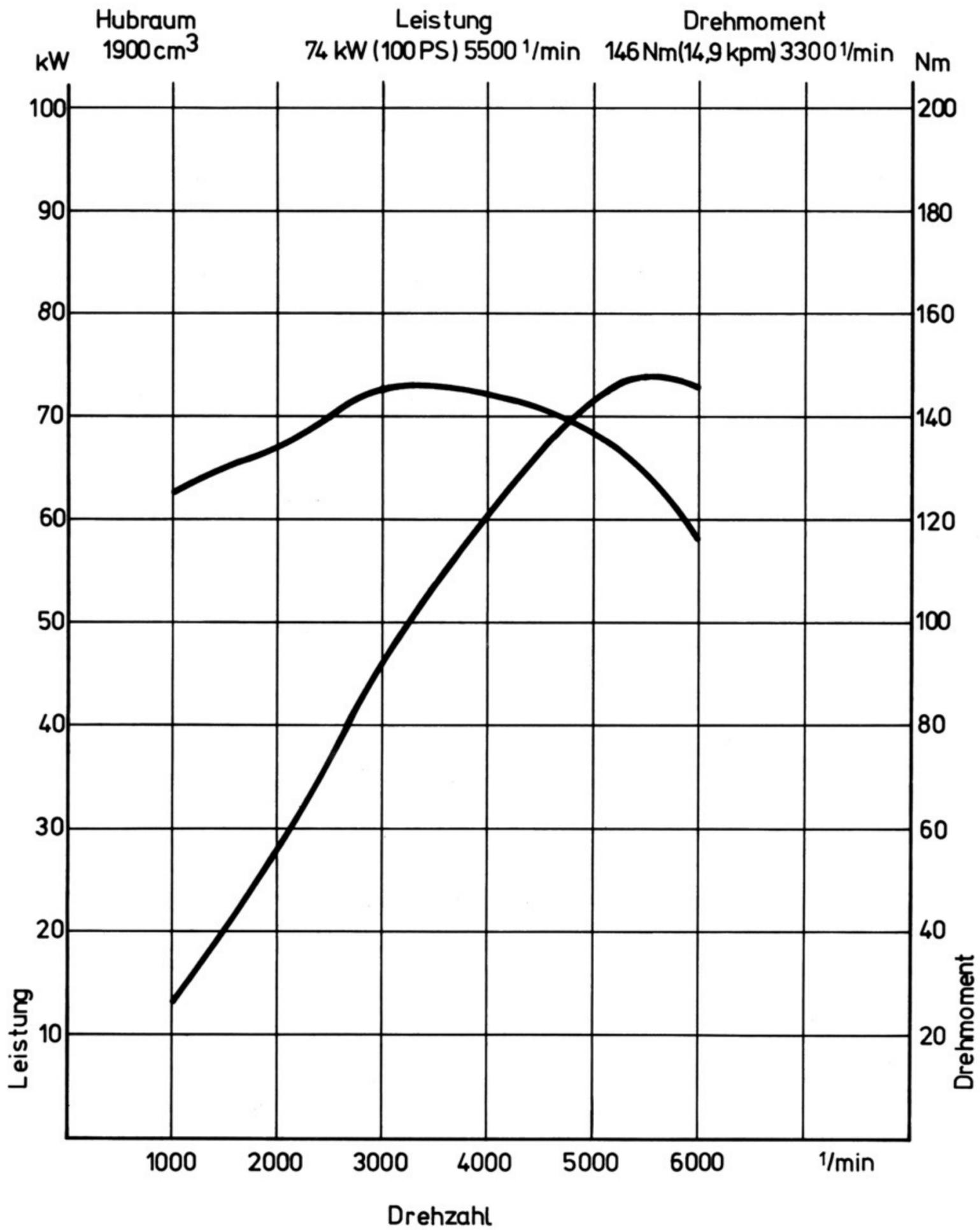


Audi 100 5 74 kW-Motor (100 PS)

Als Basis für den neuen 1,9-Liter-Motor dient das bekannte und bewährte 2,2-Liter-Fünfzylinder-Triebwerk. Bei der Reduzierung des Hubraums blieb die Zylinderbohrung erhalten, während der Hub durch eine neue Pleuellwelle von 86,4 mm auf 77,4 mm reduziert wurde. Eine neu entwickelte und speziell auf die 1,9-Liter-Hubraumstufe abgestimmte Pleuellwelle sorgt für einen besonders günstigen Drehmomentverlauf.

Audi 100 Leistung und Drehmoment

5 Zyl.-Motor mit Vergaser



Audi 100 5 (74 kW / 100 PS-Motor)

Leistungs- und Drehmomentkurve