



Audi. Vorsprung
durch Technik.

Presse Information

25
Jahre
Audi 100
www.audi-klassik.de



AUDI AG

D-85045 Ingolstadt
Telefon: (0841) 89-2100/2178
Telefax: (0841) 89-2817

Presse

Produkt und Technik

1. Dezember 1993

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

vor 25 Jahren wurde der erste Audi 100 vorgestellt. Bemerkenswerte Stationen dieser erfolgreichen Modellreihe haben wir für Sie in der beigefügten Presseinformation zusammengestellt. Wir würden uns freuen, wenn Sie diese Unterlagen redaktionell auswerten könnten. Auf Wunsch schicken wir Ihnen gerne Farbdias zu.

Mit freundlichen Grüßen

AUDI AG

i.V.

Rudolf Schiller

i.V.

Jürgen Zimmermann

Anlage



25 Jahre Audi 100

Vier erfolgreiche Modellgenerationen auf einem Bild

von rechts nach links:

Audi 100 ab November 1968

Audi 100 ab August 1976

Audi 100 ab September 1982

Audi 100 seit Dezember 1990

11/93



**Vorsprung
durch Technik**



25 Jahre Audi 100

Die erste Modellgeneration

von links nach rechts:

Viertüriger Audi 100, ab 1968

Zweitüriger Audi 100 LS, ab 1969

Audi 100 Coupé S, ab 1970

11/93



Vorsprung
durch Technik



25 Jahre Audi 100

Die zweite Modellgeneration

Audi 100, gebaut von August 1976 bis August 1982
11/93



**Vorsprung
durch Technik**

Chronologie wichtiger Produktereignisse

1968 November	Vorstellung der ersten Audi 100-Modellgeneration Audi 100: 1,8 l 59 kW/80 PS; 0-100 13,5 s, Vmax: 156km/h Audi 100 S: 1,8 l 66 kW/90 PS; 0-100 12,2 s, Vmax: 165km/h Audi 100 LS: 1,8 l 74 kW/100 PS; 0-100 11,9 s, Vmax: 170km/h In seiner Klasse der einzige Fronttriebler aus deutscher Produktion
1969 September	Vorstellung des Audi 100 Coupé S auf der IAA, Frankfurt Einführung der zweitürigen Limousine
1970 Herbst	Produktionsbeginn Audi 100 Coupé S 1,9 l 85 kW/115 PS; 0-100 9,9 s, Vmax 185 km/h
1971 Herbst	Neue Basismotorisierung: 1,8 l, 63 kW/85 PS deshalb werden 1,8 l mit 59 kW/80 PS und 66 kW/90 PS eingestellt
1972 März	Vorstellung des Audi 100 GL in Genf 1,9 l 82 kW/112 PS; 0-100 10,8 s, Vmax 179km/h
1973 Herbst	Facelift mit geänderter Frontpartie und neuen Rückleuchten, neue Hinterachse mit Federbeinen statt Drehstabfederung, verbesserter Insassenschutz durch verstärkte Längsträger, Kopfstützen und Sicherheitsgurte
1974 Januar Herbst	Mehr als 500.000 Audi 100 seit Produktionsbeginn Neuer 1,6 l 63 kW/85 PS Vierzylindermotor mit obenliegender Nockenwelle, Vmax 160 km/h alle Modelle mit negativem Lenkrollradius und Zweikreis-Diagonal-Bremssystem, Lage der Bremsscheiben wird geändert: von innen am Getriebe nach außen an die Räder
1976 August	Auslauf der ersten Audi 100-Generation nach 827.474 produzierten Einheiten, davon 30.687 Coupé S Vorstellung der zweiten Audi 100-Generation, viertürige Limousine mit 1,6 l 63 kW/85 PS- und neuem 2,0 l 85 kW/115 PS-Vierzylindermotor
1977 Februar April September	Einführung der zweitürigen Limousine Neuer Fünfzylinder-Einspritz-Ottomotor mit 2,2 l 100 kW/136 PS Das 1.000.000ste Audi 100-Modell, ein Avant, läuft vom Band und geht als Spende an die Aktion Sorgenkind e.V. Alle Audi Motoren sind auf bleifreien Kraftstoff ausgelegt
1978 Herbst	Zwei neue Fünfzylinder-Motoren: 2,2 l Vergaser mit 85 kW/115 PS und 2,0 l Diesel mit 51 kW/70 PS
1979 Herbst	Facelift: Neue Frontpartie mit größeren Scheinwerfern, größere Heckleuchten, neue Armaturentafel etc.



1980 Herbst	Neuer Fünfzylinder-Motor: 1,9 l 74 kW/100 PS
1982 August September	Zweite Audi 100-Generation läuft aus, 896.299 Einheiten produziert Vorstellung der dritten Audi 100-Generation, "cW-Weltmeister": 0,30 Gewichtsreduktion von 30 kg gegenüber Vorgänger, verbesserter Korrosionsschutz durch massiven Einsatz verzinkter Bleche
1983 März	Einführung des neuen Audi 100 Avant Alle Audi Motoren erfüllen bereits die ECE-Abgasvorschrift für 1986 Audi 100 CC, 2,1 l 77 kW/105 PS, mit geregeltem Katalysator erhält die erste ABE für Abgasreinigung nach US-Norm in Deutschland
1984 November	Einführung des quattro-Antriebs mit weiterentwickelter Viergelenk- Trapezlenker-Hinterachse
1985 September	Erste Großserienlimousine mit vollverzinkter Karosserie
1987 September	Bei quattro-Modellen: Ersatz des Kegelrad- durch Torsen- Zwischendifferential, ABS serienmäßig Serienmäßig nur noch abgasgereinigte Benzinmotoren
1988 Januar Herbst	10-Jahres-Garantie gegen Karosserie-Durchrostung Neue Innenraumgestaltung, neue Armaturentafel Fünfganggetriebe serienmäßig Neuer 2,0 l Fünfzylinder-Turbodiesel mit 74 kW/100PS
1989 September	Vorstellung des ersten deutschen Diesel-Direkteinspritzers für Pkw, der 2,5 l TDI mit Turbolader und Ladeluftkühlung leistet 85 kW/120 PS
1990 Januar Herbst Dezember	Angebot eines Fahrer-Airbags in Verbindung mit procon-ten Geregelter Katalysator bei allen Benzinmotoren serienmäßig Neuer 2,4 l Fünfzylinder-Wirbelkammerdiesel mit 60 kW/82 PS Vorstellung der vierten Audi 100-Generation mit drei Motoren 2,0 l Vierzylinder, 74 kW/101 PS, 2,3 l Fünfzylinder, 98 kW/133 PS, neuer 2,8 l V6-Motor 128 kW/174 PS 2,3 l- und 2,8 l-Motorisierung auch mit quattro-Antrieb
1991 März Mai Juli September	Zusätzlich 2,0 l Vierzylinder, 85 kW/115 PS, auch mit quattro-Antrieb, und 2,4 l Fünfzylinder-Diesel, 60 kW/82 PS Vorstellung des Audi S4, 20V-Turbomotor, 169 kW/230 PS, quattro Neu: Audi 100 2.5 TDI, 85 kW/115 PS, schadstoffarm nach US-Norm Vorstellung des Audi 100 Avant mit sechs Motoren (analog Limousine) Audi Avant S4, 20V-Turbo, 169 kW/230 PS, quattro
1992 Mai Juni Dezember	Vorstellung des 2,6 l V6-Motors mit 110 kW/150 PS in Limousine und Avant, mit Front- und quattro-Antrieb Neu: "lernfähiges" Automatikgetriebe mit dynamischem Schaltprogramm Vorstellung des Audi Avant S4 4.2 mit 4,2 l V8-Motor, 206 kW/280 PS mit quattro und Sechsganggetriebe
1993 März	Genf-Präsentation: Audi S4 4.2, 0-100 km/h 6,2 s, Vmax 249 km/h

25 Jahre Audi 100

Vier erfolgreiche Modell-Generationen: Mehr als 3,1 Millionen Audi 100

In der mehr als achtzigjährigen Geschichte der Marke Audi hat insbesondere ein Modell die Entwicklung des Unternehmens positiv beeinflusst: der Audi 100.

Im November 1968 erstmals präsentiert, hat der Audi 100 dem Ingolstädter Automobilunternehmen das obere Marktsegment erschlossen und die Marke mit den Vier Ringen als Anbieter hochwertiger Personenwagen im Markt etabliert.

In seiner nunmehr 25jährigen Modellgeschichte wurden mit dem Audi 100 immer wieder Trends initiiert, welche die automobiler Welt verändert haben.

Dazu zählen unter anderem der Fünfzylindermotor als Benzin- und Dieselmotor, die Vollverzinkung der Karosserie sowie der Einsatz des quattro-Antriebs.

Vor allem mit der strömungsgünstigsten Karosserie in der Großserie und dem ersten deutschen Turbodiesel-Direkteinspritzmotor für Personenwagen waren die Audi 100-Modelle Trendsetter bei der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs.

Ludwig Kraus, als Chef der Technischen Entwicklung einer der Väter des Audi 100, hatte Anfang der sechziger Jahre klare Vorstellungen von einem zeitgemäßen Mittelklassewagen: Das Auto sollte wirtschaftlich, außergewöhnlich leicht und in der Form ansprechend sein. Außerdem sollte für fünf Personen ein großzügiges Platzangebot verfügbar sein und selbstverständlich sollte eine solche Neuentwicklung in der oberen Mittelklasse auch mit dem von Audi favorisierten, besonders fahrsicheren Frontantrieb ausgestattet werden.

Um ein möglichst gewichtsgünstiges Automobil zu konstruieren, wurden zur Berechnung der Audi 100-Karosserie Computer eingesetzt, die erstmals nach dem System der Finite-Elemente jedes Teil entsprechend seiner Belastung berechneten. Damit konnten die einzelnen Karosserie-segmente material- und gewichtssparend dimensioniert werden.

Mit einem Eigengewicht von nur 1.050 Kilogramm brachte der 4,59 Meter lange Audi 100 in seiner Klasse die geringste Fahrzeugmasse auf die Waage. Die Form, elegant und mit einem Schuß Dynamik, entsprach dem damaligen Zeitgeist. Die Limousine bot fünf Passagieren mit Gepäck großzügige Platzverhältnisse und kostete in der preiswertesten Ausführung mit vier Türen 8.890 Mark.

Vom Start weg eroberte sich der Audi 100 die Herzen der Automobilisten und entwickelte sich zu einem regelrechten Verkaufsschlager. Hatte man in der Entwicklungsphase rund 300.000 Einheiten projektiert, wurden diese schon 1972 übertroffen. Als die erste Audi 100-Generation nach fast acht Produktionsjahren im August 1976 auslief, hatten insgesamt mehr als 800.000 Exemplare die Fertigungshallen verlassen. Wegen der großen Nachfrage wurde der Audi 100 in beiden Audi Werken in Ingolstadt und Neckarsulm produziert sowie zeitweise auch bei Volkswagen in Wolfsburg.

Großen Anteil an dem hervorragenden Produktionsergebnis hatten auch die zweitürige Audi 100 Limousine, die 1969 auf den Markt kam, und das Audi 100 Coupé S, das im selben Jahr auf der IAA debütierte und damals 14.400 Mark kostete. Das schnittige Coupé mit den markanten Belüftungsschlitzen im Schrägheck wurde von einem leistungstärkeren 1,9 Liter-Triebwerk mit 84 kW (115 PS) angetrieben. Damals fanden rund 30.000 dieser geräumigen Coupé-Exemplare einen Liebhaber. Heute sind sie eine gesuchte Auto-Rarität.

Mitte der siebziger Jahre ging der Trend zu mehr Komfort und Leistung. Audi entsprach diesen Vorstellungen mit dem neuen, geräumigeren Audi 100, der nicht nur Audi Fahrer mit einer technischen Novität überraschte: Für die zweite Generation des Audi 100, die im August 1976 anlief, gab es ab April 1977 erstmals einen Fünfzylinder-Ottomotor. Dieses Triebwerk, das sich unter Audi Eignern immer noch großer Beliebtheit erfreut, hat sich als ein besonders robustes und problemloses Antriebsaggregat herauskristallisiert.

Der Fünfzylindermotor, den es heute als Benziner mit 98 kW (133 PS) und als 20 Ventil-Turbo mit 169 kW (230 PS) gibt und der als Diesel mit 60 kW (82 PS) beziehungsweise als TDI mit 85 kW (115 PS) angeboten wird, ist auf die Idee des damaligen Entwicklungschefs Dr. Ferdinand Piëch zurückzuführen.

Dr. Piëch sah in einem Fünfzylindermotor die probate Möglichkeit, die Kunden-Ansprüche nach mehr Leistung und Komfort erfüllen zu können, ohne das Konstruktionsprinzip von Audi, den Motor vor dem Vorderachsdifferential zu platzieren, aufgeben zu müssen. Ein Reihensechszylinder, der natürlich auch zur Diskussion stand, hätte die Achslastverteilung negativ beeinflusst und den Vorderwagen unnötig verlängert.

Neben dem 2,2 Liter Fünfzylindermotor mit 100 kW (136 PS) bestand das Motorenangebot für den Audi 100 der zweiten Generation anfangs aus den beiden Vierzylinder-Triebwerken mit 1,6 und 2,0 Liter Hubraum. Im Oktober 1978 gab es im Audi 100 mit dem neuen Fünfzylinder-Dieselmotor eine besonders wirtschaftliche Motorvariante. Der durchzugskräftige Selbstzünder leistete aus einem Hubraum von 2,0 Liter 51 kW (70 PS) und ist noch heute, jetzt mit 2,4 Liter Hubraum und 60 kW (82 PS), im Programm.



Durch seine ausgewogenen Proportionen, sein schnörkelloses Design und seine Wirtschaftlichkeit wurde auch die zweite Generation des Audi 100 wieder zu einem Renner, von der 896.666 Exemplare abgesetzt wurden.

Das gute Verkaufsergebnis wurde durch den Audi 100 Avant unterstützt, der seit August 1977 das Modellangebot bereichert. Mit Schrägheck und großer Hecktür prägte er ein neues Fahrzeugkonzept in der gehobenen Mittelklasse. Inzwischen erfreuen sich die Avant-Modelle wegen ihrer vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten großer Beliebtheit. Gerade jetzt, im November 1993, hat der Audi 100 Avant 2.8 E wieder eine Auszeichnung erhalten, das "Goldene Lenkrad". Der Avant-Anteil an den Verkäufen in Deutschland beträgt heute 30 Prozent, in anderen europäischen Ländern, zum Beispiel in Schweden, bis zu 50 Prozent.

Die dritte Generation des komfortablen Mittelklassewagens sorgte bei ihrem Erscheinen für einen technischen Paukenschlag und bescherte dem neuen Audi 100, der Anfang September 1982 vorgestellt wurde, den Beinamen "cW-Weltmeister". Durch die Umsetzung konsequenter Aerodynamik-Entwicklungsarbeit, beispielsweise mit flächenbündigen Scheiben rundum, wurde ein cW-Wert von 0,30 erreicht. Mit diesem Wert, der bei einem Serienautomobil bis dahin noch nie erreicht worden war, unterstrich das Ingolstädter Automobilunternehmen wieder einmal sein innovatives Technikverständnis.

Den Entwicklungs-Ingenieuren von Audi war es gelungen, scheinbar unvereinbare Ziele miteinander in Einklang zu bringen: Bei großzügigem Raumangebot ließ sich die Reiselimousine aufgrund des geringen cW-Wertes und ihrer sparsamen Motoren ausgesprochen wirtschaftlich betreiben.

Die unter der Leitung des damaligen Technikvorstandes von Audi, Dr. Ferdinand Piëch, entwickelte, zukunftsweisende Technik setzte sich durch. In weniger als einem Jahr wurde der "cW-Weltmeister" mit der im Windkanal gereiften Linie 100.000mal verkauft. Eine Fülle von Auszeichnungen, wie die Trophäe "Auto des Jahres 1983" oder "World Car of the Year" und der "Design Preis 1983", bestätigten die Richtigkeit der Entwicklung, Kraftstoff durch strömungsgünstige Formgebung zu sparen.

Von 1982 bis 1984 errangen die Audi quattro vier Rallye-Weltmeisterschaften. Selbstverständlich wurde die bahnbrechende Technik des schnellaufenden permanenten Allradantriebs auch im Audi 100 eingesetzt, und zwar seit September 1984. Der quattro-Antrieb erhielt viele Auszeichnungen, unter anderem den "Technik Oscar". Zudem wurde mit der Verleihung des "Innovationspreises der deutschen Wirtschaft" dem Unternehmen Audi attestiert, daß es vorzügliche Fähigkeiten zur Entwicklung und Realisation neuer Ideen besitzt.

Zur IAA 1985 machte der Audi 100 wieder einmal durch eine Novität in der Großserie auf sich aufmerksam: Mit der vollverzinkten Karosserie wurde dem Rost der Kampf angesagt und dadurch ein weiterer wichtiger Kundenvorteil geboten. Denn immerhin ist heute mit der Vollverzinkung der Karosserie automatisch eine 10-Jahres-Garantie gegen deren Durchrostung verbunden.

Angenehmer Fahrkomfort, sicheres Handling, überdurchschnittlicher Insassenschutz und hohe Wirtschaftlichkeit - das sind die Technik-Essentials, die den Erfolg der Audi Modellreihen ausgemacht haben und ausmachen.

Dazu entwickeln die Audi Ingenieure immer wieder herausragende Kundenvorteile und setzen diese in der Serie um. Mitunter braucht das jedoch seine Zeit, wie beispielsweise bei dem ersten deutschen Turbo-Diesel-Direkteinspritzer für Personenwagen. Erst nach dreizehn-jähriger, aufwendiger Entwicklungsarbeit war der TDI Ende 1989 reif für die Serie. Dann sorgte er weltweit für Furore, denn der Direkt-einspritzer-Diesel von Audi steht für extreme Kraftstoffersparnis, die der Kunde zu schätzen weiß. Derzeit wird schon jeder fünfte Audi 100 und Avant mit dem außergewöhnlich sparsamen und leistungsstarken Fünfzylinder-Turbodiesel-Direkteinspritzer ausgeliefert.

Der jetzt produzierte 2,5 Liter TDI mit einer Leistung von 85 kW (115 PS) bringt den Audi 100 auf eine Höchstgeschwindigkeit von 195 km/h und verbraucht nach DIN zum Beispiel bei konstant 90 km/h gerade 4,8 l/100 km, bei 120 km/h sind es 6,7 l/100 km. Bei verschiedenen Sparsamkeitswettbewerben wurde die 6,0 l/100 km-Marke deutlich unterschritten. So sicherten sich im August dieses Jahres bei der "1. BP-AUSTRO-ÖKO-TOUR" die beiden teilnehmenden Audi 100 2.5 TDI einen souveränen Doppelsieg. Über eine Distanz von 1.375 km genehmigte sich der Sieger nur 4,32 l/100 km bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 90,3 km/h.

Als erste stellten die Ingenieure von Audi die herausragende Sparmöglichkeit des Direkt-einspritzers im Pkw unter Beweis: Dazu legten sie im August 1989 in einem nur leicht modifizierten Audi 100 TDI mit einer Tankfüllung von 84,7 Litern bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 60,2 km/h insgesamt 4.818,4 km durch neun europäische Länder zurück. Der Durchschnittsverbrauch lag bei fast unglaublichen 1,76 Litern Diesel auf 100 Kilometer!

Die Rekordfahrt stand unter der ständigen Aufsicht des TÜV Stuttgart, so daß dem Eintrag von zwei Weltrekorden in das "Guinness Buch der Rekorde" nichts im Wege stand: einmal für den niedrigsten Verbrauch und zum zweiten für die längste Strecke, die ein Serienwagen mit einer Tankfüllung erreichte.

Am 22. September 1977 lief der 1.000.000 Audi 100, ein Avant, vom Band und wurde der "Aktion Sorgenkind" gespendet. Insgesamt sind vom Audi 100 bislang mehr als 3,1 Millionen Fahrzeuge in die ganze Welt verkauft worden. Allein in Deutschland verkehren zur Zeit etwa 700.000 Audi 100.

Im Dezember 1990 kam die vierte Audi 100-Generation auf den Markt. Auch sie dokumentiert die kontinuierliche Weiterentwicklung dieser Modellreihe der oberen Mittelklasse, bei der allzu modische oder extreme Designschritte vermieden wurden. Dennoch war die neueste Generation auch immer die begehrteste.

Auch dieser Audi 100 hat sich im Markt erfolgreich platziert. Zu seinen technischen Leckerbissen gehören der drehmomentstarke V6-Motor, den es inzwischen in zwei Leistungsstufen gibt, und zwar mit 2,6 Liter Hubraum und 100 kW (150 PS) sowie als 2,8 Liter Motor, 128 kW (174 PS). Interessante Detaillösung des 2,8 Liter-Komforttriebwerks ist ein Schaltsaugrohr, welches im unteren Drehzahlbereich das Drehmoment und im oberen Bereich die Leistung anhebt.

Die aktuelle Audi 100-Generation hat sich zu einer großen Modellfamilie entwickelt und bietet dadurch ein kundenfreundliches, breitgefächertes Programm: Insgesamt stehen fünf Benzin-Triebwerke zur Verfügung und zwei besonders sparsame Dieselmotoren. Es gibt insgesamt zehn Audi 100- und neun Audi 100 Avant-Modelle, davon jeweils die drei leistungsstärksten Motorisierungen auch mit quattro-Antrieb.

Zwei besonders leistungsstarke Motorisierungen krönen die Audi 100-Familie: Im Audi S4 sorgt der 2,2 Liter 20 Ventil-Fünfzylinder-Turbo mit 169 kW (230 PS) für Vortrieb und im Audi S4 4.2 das Spitzentriebwerk, der 4,2 Liter V8. Mit ihm wird das große Leistungsspektrum deutlich, welches heute im Audi 100 zur Verfügung steht: vom besonders sparsamen Diesel mit 60 kW (82 PS) und einer Höchstgeschwindigkeit von 167 km/h bis zum Audi S4 4.2 mit 206 kW (280 PS), der eine Höchstgeschwindigkeit von 249 km/h ermöglicht.



TITEL - STERNE - OSCARS - PREISE

Würdigungen von Audi 100-Modellen durch Publikum und Presse (Auszug)

1969 und 1970

Jeweils "Hobby-Auto-Oscar" für Mittelklasse

Leserwahl "hobby"

1971

"Goldener Stern" für obere Mittelklasse

Leserwahl "stern"

"Goldener Stern" für sportliche Coupés

Leserwahl "stern"

1972

"Goldener Stern" für sportliche Coupés

Leserwahl "stern"

"Silberner Pokal für Eleganz" für Audi 100 GL

Automobilausstellung Barcelona

"Ford-1911-Trophäe" für Audi 100 Coupé S

Automobilausstellung Barcelona

1973

"Auto des Jahres"

"Motor Trend", Los Angeles

1975

"Beste Familien-Limousine"

"Road & Track", USA

1976

"Das Goldene Lenkrad"

Bild am Sonntag

1977

"Auto der Vernunft"

Leserwahl "mot"

1977

"Auto des Jahres im Norden"

Skandinavische Motorjournalisten

"Das Goldene Lenkrad"

Bild am Sonntag

1978, 1979, 1980 und 1981

Jeweils "Auto der Vernunft"

Leserwahl "mot"

für Audi 100 S, Audi 100 GL 5E, Audi 100 5E und Audi 100 5S

1982

"Das Goldene Lenkrad"

Bild am Sonntag

1983

"Auto des Jahres 1983"

Int. Jury "Car of the Year"

"World Car of the Year"

Motor Magazin Tokio

"Die besten Autos der Welt" (Lim. bis 2,5 l)

Leserwahl auto motor und sport

"Wahl der wichtigsten Neuheit 1982"

Motorzeitschrift "Tuulilasi", Finnland

"Die goldene Hupe"

Leserwahl "Auto en Sport", Belgien

Design-Preis

Design-Center, Stuttgart

"Technische Innovation"

Französische Motorjournalisten

1983 und 1984

"Auto der Vernunft"

Leserwahl "mot"

1985

"Europa-Pokal"

Auto Zeitung

"Innovationspreis" für Vollverzinkung

Verband dänischer Motorjournalisten

1990

"Goldener Öltropfen" KS-Energie-Sparpreis

Automobilclub Kraftfahrer-Schutz

1991

Auto-Trophy für procon-ten im Audi 100

Auto Zeitung

1992

"Die besten Autos der Welt" (Klassensieger)

Leserwahl auto motor und sport

1993

"Technikpreis 1993" für Audi TDI-Prinzip

Leserwahl "mot"

"Goldenes Lenkrad" für Audi 100 Avant 2.8 E

Bild am Sonntag



Audi AG

D-85045 Ingolstadt
Bundesrepublik Deutschland
Telefon: (0841) 89-0
Telefax: (0841) 89-28 17
Telex: 55 05-0
Btx: *45445#

www.audi-klassik.de