

Audi 100



PRESSE-INFORMATION

Inhalt

Der neue Audi 100	2
Kurzfassung	3
Aller guten Dinge sind drei Der neue große Audi 100	8
PS-Palette	13
Audi-Technik näher betrachtet	15
Sicher gefaltet Mehr passive Sicherheit durch ein neues Prinzip	19
Gutes Klima	21
Jede Farbe außer Grellrot	23
Zehn Fragen an die »Väter« des neuen Audi 100	24
Technische Kurzdaten und Fahrleistungen	28
Ausstattungsangebot	32
AUDI NSU AUTO UNION AG in Zahlen	36

Der neue Audi 100

Von einem völlig neuen Audi-Modell wird zurecht erwartet, daß es auf dem Gebiet der Automobiltechnik Orientierungsmarken setzt. Der neue große Audi 100 ist weit mehr als nur die Ablösung für einen in Ehren gealterten Vorgänger. Die sorgfältig entwickelte Konstruktion stößt nach der Tradition des renommierten Namens in mehreren Bereichen auf zukunftssträchtiges Neuland vor. Zu den hervorragenden Details des neuen Audi 100 zählen u. a.:

- Der erste serienmäßige Fünfzylinder-Otto-Motor
- Das Prinzip des autogenen Kaltbeulens als neuer Weg zur Steigerung der passiven Sicherheit.
- Neuartiges Heizungs-/Lüftungssystem mit luftseitiger Regelung
- Ungewöhnlich hoher Komfortstandard durch optimale Fahrwerkabstimmung und neue Wege der Schalldämmung
- Bisher von keinem Wettbewerber seiner Klasse erreichte Kombination von Raumangebot, Fahrleistungen und Wirtschaftlichkeit.
- In der Spitzenklasse des Wettbewerbs liegt der neue Audi 100 mit seinem extrem günstigen Luftwiderstand ($C_w \times F = 0,77$ [m²]).

Kurzfassung

Mit dem neuen großen Audi 100 setzt die AUDI NSU AUTO UNION AG neue Maßstäbe im Automobilbau. Ausgereifte Technik, fortschrittliches Styling, überdurchschnittlicher Komfort, zuverlässige Sicherheit, große Wirtschaftlichkeit und geringe Wartung bestimmen seinen Charakter. Die zwei- und viertürigen Limousinen gibt es in drei Ausstattungsvarianten und mit drei Motorversionen, darunter erstmals ein Ottomotor-Fünfzylinder, der neue Wege im Motorenbau aufzeigt.

Karosserie

Nach dem Prinzip der aerodynamischen Optimierung entwickelt, hat der neue Audi 100 eine Karosserie von eleganter, zeitloser Zweckform. Das bedeutet besonders günstige Werte für Beschleunigung, Kraftstoffverbrauch und Höchstgeschwindigkeit, außerdem werden Windgeräusche und Schlechtwetter-Verschmutzung erheblich gemindert. Dimensionierung und Auswahl der Werkstoffe wurden durch Berechnungen nach modernsten Methoden bestimmt und in zahlreichen Versuchen erprobt. Sie garantieren dem Audi 100 hohe Sicherheit und lange Lebensdauer.

Viel Glas und eine niedrige Gürtellinie ermöglichen gute Sicht nach allen Seiten. Mit weniger als 1200 kg Leergewicht ist der neue Audi 100 eines der gewichtsgünstigsten Fahrzeuge dieser Größenordnung.

Besondere Bedeutung kommt dem extrem niedrigen Luftwiderstand ($C_w \times F = 0,77$) zu, ein Spitzenwert im weltweiten Vergleich.

Innenraum mit Komfortausstattung

Der neue Audi 100 ist der komfortabelste Audi, der je gebaut wurde, und der Innenraum ist so gestaltet, daß sich alle Insassen in der behaglichen, wohnlichen Atmosphäre entspannen können.

Die großzügige Dimensionierung und harmonische Abstimmung der Farben schließen harte optische Kontraste aus und lassen den Fahrgastraum hell und freundlich erscheinen. Insgesamt stehen für die neue Audi 100-Baureihe drei Ausstattungsvarianten zur Wahl: Grundausrüstung, L- und GL-Ausrüstung.

Wer den neuen Audi 100 fährt, reist 1. Klasse. In der Geräuschdämpfung wurden zum Teil völlig neue Wege beschritten. So ist der Innenraum durch eine schalldämmende Wanne isoliert, deren Kernstück eine Teppicheinlage mit integrierter Schwerschicht und

Unterschäumung bildet. Der Fahrschemel dämpft Motor- und Fahrwerkgeräusche, bei schneller Fahrt auftretende Windgeräusche sind durch sorgfältige aerodynamische Überarbeitung der Karosserie auf ein Minimum reduziert.

Nach anatomischen Erkenntnissen geformte Vollschaumsitze bieten ungewöhnlichen Sitzkomfort und sind Voraussetzung für ermüdungsfreies Fahren und Reisen. Die vorderen Liegesitze können gegen Mehrpreis mit Höhenverstellung ausgestattet werden.

Neue Maßstäbe setzt das Heizungs- und Belüftungssystem. Die Heizleistung würde ausreichen, um den Wärmebedarf eines modernen Einfamilienhauses zu decken. 6 kg/min Luftdurchsatz entspricht einer Heizleistung von 7300 kcal/h. Die Temperaturregelung erfolgt im Audi 100 nach dem Luftmisch-Prinzip, das kalte und warme Frischluft im gewünschten Maße mischt.

Der Vorteil: Unabhängig von Fahrgeschwindigkeit und Motordrehzahl kann die Wärmeabgabe weitgehend ohne Nachregulieren gehalten werden. Die Breitbandventilation und ein neu entwickelter Radiallüfter mit großem Durchmesser sorgen für ein intensives und nahezu geräuschloses Ausströmen der Luft mit gezielter Dosierung über den gesamten Fahrgastraum.

Alle wichtigen Instrumente sind blendfrei und übersichtlich angeordnet, die Bedienungshebel griffgünstig in bequemer Reichweite.

Motor/Getriebe

Der neue Audi 100 wird mit drei Motorvarianten zwischen 85 und 136 PS angeboten. Typisch für alle Motoren ist die Optimierung von Effizienz und praxisgerechten Eigenschaften.

Der 1,6-Liter-Motor mit 85 PS ist vom bisherigen Audi 100 bekannt und unverändert übernommen. Es handelt sich um das bewährte Audi 80-Triebwerk, allerdings ist die Getriebeübersetzung auf das höhere Wagengewicht des Audi 100 abgestimmt.

Der 2,0-Liter-Motor, 115 PS, ist vom bewährten Audi 100-Triebwerk abgeleitet, und der Fünfzylinder, 136 PS, baut nach dem Baukasten-Prinzip auf der 1,6-Liter-/4-Zylinder-Variante auf. In ihrer grundsätzlichen Konstruktion sind diese Motoren eng verwandt. Allen gemeinsam ist der Grauguß-Zylinderblock mit zusammengegossenen Zylinderlaufbüchsen, wodurch eine hohe Standfestigkeit der Zylinderbohrung erreicht wird.

Der Zylinderkopf aus Aluminium besitzt in Reihe angeordnete Ventile, die über Tassenstößel von einer obenliegenden Nockenwelle betätigt werden. Der Antrieb der Nockenwelle und einer Zwischenwelle (1,6-Liter) oder Kühlwasserpumpe (2,0-Liter und 5-Zylinder) erfolgt über einen Zahnriemen.

Serienmäßig sind alle Audi 100 mit einem leichtbedienbaren Viergangschaltgetriebe ausgestattet. Wahlweise gegen Mehrpreis steht Vollautomatik für alle drei Motoren zur Verfügung.

Der Fünfzylinder

Die Konstruktion des neuartigen 5-Zylinder-Motors orientiert sich am 1,6-Liter-Vierzylinder. Im Vergleich dazu wurde der Kolbenhub geringfügig erhöht, um neben der hohen Maximalleistung auch ein überdurchschnittliches Drehmoment in allen Drehzahlbereichen zur Verfügung stellen zu können.

Der Vorteil dieses Motors liegt in der ausgesprochen hohen Laufkultur und dem geringen Kraftstoffverbrauch dank der K-Jetronic-Einspritzanlage.

Der 2,2-Liter-/5-Zylinder-Motor leistet 136 PS (100 kW), die Höchstgeschwindigkeit des Audi-Spitzenmodells liegt bei 190 km/h. Wichtiger als dieser Wert dürften allerdings die Beschleunigung in 9,5 s von 0 auf 100 km/h und der DIN-Verbrauch von 10,5 l/100 km sein.

Fahrwerk und Bremsen

Der bewährte Vorderradantrieb des Audi 100 garantiert gute Bodenhaftung der treibenden und lenkenden Räder durch einen entsprechenden Achslastanteil, er bietet ausgezeichnete Richtungsstabilität auch bei Seitenwind und sprichwörtlich gute Winterfahreigenschaften.

Die Vorderachse erhielt einen Fahrschemel, der Rollgeräusche erheblich mindert, und für die Vorderräder wurden platzsparende Federbeine und negativer Sturz gewählt, um ein feines Ansprechen der Lenkung zu ermöglichen und den Reifenverschleiß zu mindern. Alle Ausführungen haben eine leichtgängige Zahnstangenlenkung mit Lenkungsämpfer, auf Wunsch gegen Mehrpreis auch Servolenkung. Die Lenkgeometrie schließt die Audi-typischen Konstruktionsdetails »Spurstabilisierender Lenkrollradius« und »Nachlaufversatz« ein, Voraussetzungen für sicheres Fahrverhalten. Im Prinzip beibehalten wurde die bewährte Hinterachse, eine Torsionskurbelachse, bei der Seitenkräfte durch einen nun-

mehr quergelegten Panhardstab aufgenommen werden. Die damit mögliche weichere Längsfederung ergibt mehr Abrollkomfort.

Die Bremsanlage arbeitet mit zwei diagonal angeordneten hydraulischen Kreisen auf Schwimmsattel-Scheibenbremsen an den Vorder- und Trommelbremsen an den Hinterrädern.

Die Fünfzylinder-Ausführung hat Bremsscheiben mit Innenbelüftung.

Sicherheit

Frontantrieb, Spurstabilisierender Lenkrollradius und das Diagonal-Zweikreis-Bremssystem bringen allen Audi-Automobilen einen hohen Grad aktiver Sicherheit. Bei der passiven Sicherheit wurde beim neuen Audi 100 technisches Neuland betreten. Nach dem von Audi erforschten Prinzip des autogenen Kaltbeulens kann bei einem Aufprall über einen kürzeren Weg mehr Energie absorbiert werden als bisher durch Knautschen der Blechstruktur.

Unter Einbeziehung dieses neuartigen Prinzips wurde die Konstruktion der Rohkarosse so ausgelegt, daß sie überdurchschnittlich hohe Sicherheitsreserven aufweist, die allen Insassen optimalen Schutz bieten.

Weitere Beiträge zur passiven Sicherheit sind eine Sicherheits-Lenksäule mit Ausklink- und Verformungs-Element, ein Sicherheits-Lenkrad mit Prallpolster, Automatik-Sicherheitsgurte und verstellbare Kopfstützen vorn. Außerdem wurde der gesamte Innenraum entschärft, der Kraftstofftank in die geschützte Zone unter dem Fondsitz verlegt und die Außenkontur fußgängerfreundlich gestaltet.

Wirtschaftlichkeit, Wartung, Reparatur

Dem Stil unserer Zeit entsprechend, zählen die verschiedenen Audi 100-Varianten zu den wirtschaftlichsten Automobilen der jeweiligen Hubraumklasse. Bei normaler Fahrweise erreichen sie im Kraftstoffverbrauch Werte, wie sie vor wenigen Jahren nur für kleinere Autos galten. (Normalverbrauch bei 100 km: 1,6-Liter = 8,9 Normal-Benzin; 2,0-Liter = 9,6 Super-Benzin; 2,2-Liter-Fünfzylinder = 10,5 Super-Benzin.)

Die Wartungs- und Pflegeansprüche sind minimal: Pflegedienst (einschließlich Ölwechsel) zweimal jährlich oder mindestens alle 7500 km. Wartung einmal jährlich oder mindestens alle 15 000 km. Die Radaufhängung, die Antriebswellen und -gelenke, die Tür-

und Haubenschließungen bedürfen keiner Pflege. Auch das Fahrwerk, bei dem Vorkehrungen für eine verlässliche Dauerschmierung getroffen wurden, ist wartungsfrei.

Funktionsgerechte Anordnung der Bauteile und Baugruppen sowie gute Zugänglichkeit verkürzen die Wartungszeiten. Bei der Konstruktion der Karosserie wurde außerdem die Möglichkeit einer kostensparenden Abschnittsreparatur von Blechschäden besonders berücksichtigt.

Besondere Sorgfalt wurde auf den Korrosionsschutz der Blechteile verwendet, Hohlraumversiegelung und Langzeit-Unterbodenschutz auf PVC-Basis sind serienmäßig.

Zubehör

Das reichhaltige Zubehörprogramm macht den Audi 100 wertvoller als je zuvor. Besonders viel Wert wurde auf störungsfreien Radioempfang und den Lautsprechereinbau gelegt. Das Angebot umfaßt ein breites Sortiment anspruchsvoller Radiogeräte mit eingebautem Verkehrsfunkdecoder, akustischer Abstimmhilfe, automatischer Umschaltung auf Verkehrsfunk und automatischer Störungsunterdrückung zur Beseitigung von Reststörungen aus dem Hoch- und Niederspannungsbereich, von Nebenaggregaten und von anderen Fahrzeugen.

Schallkörper unter den Lautsprechern stellen ein Novum im Automobilbau dar und gewährleisten eine hervorragende Ton- und Klangwiedergabe in Hi-Fi-Qualität.

Für den Audi 100-Fünfcylinder steht gegen Mehrpreis eine eigens entwickelte Klimaanlage zur Verfügung, die nach dem Prinzip der Haushalt-Kühlschränke arbeitet und bei hohen Außentemperaturen für ein wohltemperiertes Klima im Wageninneren sorgt.

Aller guten Dinge sind drei Der neue große Audi 100

Innerhalb eines knappen Jahrzehnts hat sich die Marke AUDI eine stark beachtete Führungsposition in der internationalen Automobiltechnik gesichert. Wenn sie nun ihr Erfolgsprogramm Audi 50/Audi 80 durch einen von Grund auf neuen Audi 100 abrundet, dann ist diesem neuesten Ingolstädter allgemeine Aufmerksamkeit und ein beträchtliches Erwartungsniveau sicher.

Die »gute Drei« tritt außer bei den Modellen auch auf drei weiteren Gebieten auf. Den neuen Audi 100 wird es in drei Varianten geben.

Grundausstattung, L- und GL-Ausstattung

Und der Käufer hat die Wahl zwischen drei Motoren:

Vierzylinder, 1,6 l, 85 PS

Vierzylinder, 2,0 l, 115 PS

Fünfzylinder, 2,2 l, 136 PS

Daraus ergeben sich folgende Kombinationen:

Audi 100, 100 L, 100 GL

Audi 100 S, 100 LS, 100 GLS

Audi 100 L5E, 100 GL5E

Sie werden serienmäßig mit leicht schaltbaren Vierganggetrieben bzw. wahlweise mit Vollautomatik ausgestattet.

Der Fünfzylinder ist der erste Serien-Ottomotor mit dieser Zylinderzahl. Sein besonderer Vorzug ist die ausgesprochen hohe Laufkultur und der geringe Benzinverbrauch dank der K-Jetronic-Einspritzanlage.

Der veränderten Rolle des Automobils in der modernen Gesellschaft entsprechend, bietet der neue Audi 100 statt »viel Auto« und hohem Prestigewert durch modische Formen überwiegend praktische Vorzüge, die über lange Zeit ihre Gültigkeit behalten: beispielsweise hohe aktive und passive Sicherheit, überdurchschnittlichen Nutzraumanteil an den Gesamtdimensionen, geringen Kraftstoffverbrauch aufgrund effizienter Triebwerke und Karosserieformen mit geringem Luftwiderstand, hohe Lebenserwartung durch konstruktive Maßnahmen und wirksamen Korrosionsschutz und nicht zuletzt minimale Wartungsansprüche. Im Kreis seiner Wettbewerber in der gehobenen Mittelklasse kann der neue Audi 100 den größten Innenraum sowie je nach Motorleistung die lebhafteste Beschleunigung und die günstigsten Kraftstoffverbrauchswerte für sich anführen.

Sicherheit auf allen Gebieten

Bei den weltweiten Bemühungen der Automobilindustrie, die aktive und passive Sicherheit ihrer Erzeugnisse zu steigern, zählt das AUDI-Engineering zur Avantgarde. Seine Frontantrieb-Erfahrungen reichen weit in die Vorkriegszeit zurück, und mit der Einführung des »Spurstabilisierenden Lenkrollradius«, der ein diagonales Zweikreis-Bremssystem ermöglichte, lieferte AUDI einen der wohl wichtigsten Beiträge zur aktiven Sicherheit dieses Jahrzehnts. Es versteht sich, daß die von AUDI-Ingenieuren erarbeiteten theoretischen und praktischen Erkenntnisse im neuen Audi 100 ihren Niederschlag gefunden haben.

Aber auch auf dem Gebiet der passiven Sicherheit stellt der große Audi 100 einen markanten Fortschritt dar. Die Konstruktion seiner Rohkarosserie wurde so ausgelegt, daß sie überdurchschnittliche Sicherheitsreserven aufweist, die allen Insassen erhebliche Sicherheit bieten. Sie äußert sich z. B. in der maximalen Lenkradverschiebung bei einem Frontalaufprall: Allen einschlägigen Sicherheitsvorschriften wird hier mehr als ausreichend entsprochen. Erreicht wird die hohe Aufprallsicherheit durch neue Verfahren. Die Längsträger des vorderen Fahrzeugrahmens knicken bei einem Aufprall nicht mehr aus, sondern falten sich nach dem bei AUDI erforschten neuen Prinzip des autogenen Faltheulens zusammen. Natürlich ist auch der 60-l-Kraftstofftank entsprechend sicher vor der Hinterachse angeordnet.

Form und Raum

Der neue Audi 100 erhielt eine Karosserie in zeitloser Zweckform: Elegant, aber nicht extravagant, und mehr praxisgerecht als auffällig. Die Linienführung ist stark von Windkanalversuchen beeinflusst. AUDI ging dabei den Weg der aerodynamischen Optimierung reiner Zweckformen, wobei sich das günstige Endergebnis aus einer Summe von Einzelmaßnahmen ergab. Dabei wurden nicht nur eine für Kraftstoffverbrauch und Höchstgeschwindigkeit günstige Form erreicht, sondern auch das Windgeräusch und die Schlechtwetter-Verschmutzung der Karosserie erheblich gemindert. Viel Glas und eine niedrige Gürtellinie sorgen für gute Sicht und ein liches Interieur.

Die technische Konzeption des Audi 100 mit gewissermaßen im »Brachland« angesiedeltem Triebwerk ergibt bei knappen Außen-dimensionen ein Maximum an nutzbarem Raum. Im Vergleich mit Wettbewerbsmodellen nimmt der Audi 100 auch hier eine Spitzenposition ein.

Dem Betrachter fällt am Innenraum des Audi 100 noch mehr auf als die großzügigen Dimensionen. Durch farbliche Abstimmung nach neuen Gesichtspunkten und die Verbannung von schwarzem Kunstleder und Chromzierat bietet sich die »gute Stube« hell und freundlich dar. In Zusammenarbeit mit dem bekannten Münchener Innenarchitekten Prof. Paolo Nestler entstand ein neuer, AUDI-typischer Stil.

Die Sitze verdienen eine besondere Würdigung. Ihre Vollschaumpolster sind nach anatomischen Erkenntnissen optimal geformt und entsprechen ebenso dem neuesten Stand der Technik wie die am Sitzgestell verankerten Schloßteile der Automatikgurte. Wahlweise können die Vordersitze mit Höhenverstellung ausgestattet werden. Alle wichtigen Bedienungsorgane sind in bequemer Reichweite angeordnet, die wichtigsten elektrischen Schalter lassen sich betätigen, ohne die Hand vom Lenkrad zu nehmen.

Besondere Sorgfalt haben die AUDI-Ingenieure der Heizung/Lüftung angedeihen lassen. Die Leistung der Heizung würde ausreichen, um den Wärmebedarf eines modernen Einfamilienhauses zu decken. Die Temperaturregelung erfolgt nach dem Luftmisch-Prinzip, bei dem ständig Warmluft erzeugt und im Belüftungssystem der Kaltluft im gewünschten Maß zugemischt wird. Dieses System sorgt für ein rasches »Ansprechen« der Heizung und vermeidet weitgehend lästiges Nachregeln. Die Anlage sorgt zudem für optimierte Temperaturschichtung: Warmluft im Fußraum, kühlere Luft in Kopfhöhe. Die Ausströmschächte für kühlende Sommerluft liegen als Breitband im Armaturentafel-Bereich. Für den Audi-Fünfcylinder steht gegen Mehrpreis eine eigens entwickelte Klimaanlage zur Verfügung.

Wirtschaftlichkeit als Leitmotiv

Der Begriff »Wirtschaftlichkeit« eines Automobils setzt sich aus mehreren Komponenten zusammen. Ein modern konzipiertes Fahrzeug wie der Audi 100 soll in Betrieb und Wartung möglichst geringe Kosten verursachen, seinen Wert lange erhalten und bei eventuellen Reparaturen kostengünstig bleiben. Alle diese Ziele wurden verwirklicht. Geringes Leergewicht durch sorgfältig berechnete und erprobte gewichtsgünstige Bauweise, aerodynamisch günstige Karosserieform und eine Palette hochmoderner Motoren gewährleisten den Anspruch, daß die verschiedenen Audi 100-Varianten zu den wirtschaftlichsten Automobilen der jeweiligen Hubraumklasse zählen. Mehr noch: Bei normaler Fahrweise erreichen sie im Kraftstoffverbrauch Werte, wie sie vor wenigen Jahren noch nur für kleinere Autos galten. Die Wartungs- und Pflegeansprüche des Audi 100 sind minimal: Pflegedienst (einschließlich

Ölwechsel) zweimal jährlich oder mindestens alle 7500 km. Wartung einmal jährlich oder mindestens alle 15000 km. Die Radaufhängung, die Antriebswellen und -gelenke, die Tür- und Haubenschlösser bedürfen keiner Pflege. Funktionsgerechte Anordnung der Bauteile und Baugruppen sowie gute Zugänglichkeit verkürzen die Wartungszeiten. Bei der Konstruktion der Karosserie wurde die Möglichkeit kostensparender Abschnittsreparatur von Blechschäden ganz besonders berücksichtigt.

Wirtschaftlichkeit heißt auch Korrosionsschutz. Beim Audi 100 sind alle gefährdeten Teile der Karosserie einer Sonderbehandlung unterzogen. Die Hohlräume der tragenden Struktur sind ausnahmslos geöffnet, damit die elektrophoretisch aufgetragene Schutzfarbschicht in jeden Winkel eindringen kann. Besonders gefährdete Teile erhalten eine Beschichtung mit Zinkstaubfarbe. Große Sorgfalt wird bei der Bearbeitung den durch Wasser und Steinschlag gefährdeten Teilen gewidmet. Wie bei AUDI üblich, erhalten Fahrzeugboden und Radkästen noch eine schützende PVC-Haut. Außerdem werden serienmäßig die Hohlräume versiegelt.

Werterhaltend wirkt letztlich auch die Form des Audi 100 – ein Auto, das auch in zehn Jahren nicht »unmodern« wirken wird, weil es eine Zweckform erhielt, die keinen modischen Strömungen unterliegt.

Fahren in der 1. Klasse

Wer den neuen Audi 100 fährt, reist erster Klasse. Eine so raffinierte Fahrkultur boten bisher nur weit teurere Fahrzeuge. Der erzielte Fortschritt bleibt keineswegs auf Teilgebiete beschränkt, noch stellte er sich aufgrund eines freundlichen Zufalls ein. Die Audi 100-Konstruktion wurde von erfahrenen Ingenieurteams in allen Einzelheiten durchgearbeitet, wobei in einigen Fällen Beurteilungsmaßstäbe erst geschaffen und Meßvorrichtungen konstruiert werden mußten, die es zuvor nicht gegeben hatte. Das trifft besonders auf die Gebiete der Geräuschuntersuchungen oder das Messen der Luftströmungen zu. Das Ergebnis führte in der Regel zu neuen konstruktiven Lösungen. So entstand zum Beispiel ein höchst wirkungsvolles Schall-Isoliersystem zwischen Motor- und Fahrgastraum in Form einer »Teppichwanne«, die auf einer stark dämpfenden Filzunterlage ruht. Diese Teppichwanne ist mit 12 kg schallisolierendem Kunststoff beschichtet. Ein weiteres Detail sind durch Klebeverbindung befestigte Front- und Heckscheiben, an deren Umrandungen die Luftverwirbelung gemindert und damit das Luftgeräusch reduziert wurde.

Neu im Automobilbau sind auch Schallkörper unter den Lautsprechern des Bordradios, die nach dem Prinzip der Hi-Fi-Boxen eine verzerrungsfreie, lineare Wiedergabe ermöglichen.

Eine Fülle pfiffiger Detaillösungen machen den Audi 100 zu einem Auto, das nicht durch Tugenden glänzt, denen Schwächen gegenüberstehen, sondern zu einem harmonischen Fahrzeug von hoher Allround-Qualität.

Mit dem Erscheinen des Audi 80 im Jahr 1972 ist Zug um Zug ein flexibler »Motorer-Baukasten« entstanden, der es ermöglicht, aus den Grundkonstruktionen nach Leistung und Charakter unterschiedliche Varianten zu entwickeln.

Der neue Audi 100 wird in drei Motorausführungen angeboten:

1.6-Liter/4-Zylinder	85 PS
2.0-Liter/4-Zylinder	115 PS
2.2-Liter/5-Zylinder	135 PS

In ihrer grundsätzlichen Konstruktion sind diese Motoren eng verwandt: Allen gemeinsam ist der Zylinderblock aus Grauguss mit zusammengegossenen Zylinderlaufbuchsen, wodurch entgegen früherer Meinung eine sehr gute Standfestigkeit der Zylinderbohrung erreicht wird.

Der Zylinderkopf aus Aluminium besitzt in Reihe angeordnete Ventile, die über Tassenköpfe von einer obenliegenden Nockenwelle betätigt werden. Der Antrieb der Nockenwelle und einer Zwischenwelle (1.6-Liter) oder Kühlwasserpumpe (2-Liter und 5-Zylinder) erfolgt über einen Zahnriemen.

Der 2-Liter-Motor mit 115 PS als mittlere Motorisierung ist von dem bewährten Audi 100-Triebwerk abgeleitet. Mit entsprechenden Abwandlungen läuft dieser Motor im neuen LT-VW-Transporter mit 75 PS (Vergaser) und im Porsche 924 mit 125 PS (K-Jetronic).

Der 1.6-Liter-Motor ist vom bisherigen Audi 100 bekannt und unverändert übernommen. Es handelt sich um das im Audi 80 bewährte Triebwerk, allerdings ist die Getriebeübersetzung auf das höhere Wagengewicht des Audi 100 abgestimmt.

Der 5-Zylinder-Motor baut nach dem Baukastenprinzip auf der 1.6-Liter/4-Zylinder-Variante auf. Das bringt den Vorteil einer großen Anzahl gleicher und damit einfacher Teile. Gegenüber dem 4-Zylinder ist der Kolbenhub geringfügig erhöht, um neben der hohen Maximalleistung auch ein überdurchschnittliches Dreh-

PS-Palette

Wenn es um die technische Leistung eines Unternehmens geht, wird neuerdings oft von »Philosophie« gesprochen. Gemeint ist dabei die Umsetzung bestimmter markentypischer Erkenntnisse. Was ist nun »typisch« für die Audi-Motoren aus Ingolstadt? Vor allem die Optimierung von Effizienz und praxisgerechten Eigenschaften dank ihrer konstruktiven Reife.

Mit dem Erscheinen des Audi 80 im Jahr 1972 ist Zug um Zug ein flexibler »Motoren-Baukasten« entstanden, der es ermöglicht, aus den Grundkonstruktionen nach Leistung und Charakter unterschiedliche Varianten zu entwickeln.

Der neue Audi 100 wird in drei Motorausführungen angeboten:

1,6-Liter/4-Zylinder	85 PS
2,0-Liter/4-Zylinder	115 PS
2,2-Liter/5-Zylinder	136 PS

In ihrer grundsätzlichen Konstruktion sind diese Motoren eng verwandt: Allen gemeinsam ist der Zylinderblock aus Grauguß mit zusammengegossenen Zylinderlaufbüchsen, wodurch entgegen früherer Meinung eine sehr gute Standfestigkeit der Zylinderbohrung erreicht wird.

Der Zylinderkopf aus Aluminium besitzt in Reihe angeordnete Ventile, die über Tassenstößel von einer obenliegenden Nockenwelle betätigt werden. Der Antrieb der Nockenwelle und einer Zwischenwelle (1,6-Liter) oder Kühlpumpe (2-Liter und 5-Zylinder) erfolgt über einen Zahnriemen.

Der 2-Liter-Motor mit 115 PS als mittlere Motorisierung ist von dem bewährten Audi 100-Triebwerk abgeleitet. Mit entsprechenden Abwandlungen läuft dieser Motor im neuen LT-VW-Transporter mit 75 PS (Vergaser) und im Porsche 924 mit 125 PS (K-Jetronic).

Der 1,6-Liter-Motor ist vom bisherigen Audi 100 bekannt und unverändert übernommen. Es handelt sich um das im Audi 80 bewährte Triebwerk, allerdings ist die Getriebeübersetzung auf das höhere Wagengewicht des Audi 100 abgestimmt.

Der 5-Zylinder-Motor baut nach dem Baukastenprinzip auf der 1,6-Liter/4-Zylinder-Variante auf: Das bringt den Vorteil einer großen Anzahl gleicher und damit erprobter Teile. Gegenüber dem 4-Zylinder ist der Kolbenhub geringfügig erhöht, um neben der hohen Maximalleistung auch ein überdurchschnittliches Dreh-

moment in allen Drehzahlbereichen zur Verfügung stellen zu können. Der große Vorteil dieses Motors liegt jedoch in der hohen Laufkultur, die der eines Vierzylindermotors erheblich überlegen ist. Wegen der nur geringfügig vergrößerten Baulänge und der maßvollen Gewichtserhöhung gegenüber dem Vierzylinder kann die Vorderachslast des frontgetriebenen Audi 100 – auch beim 5-Zylinder (bei voller Beladung) – in dem günstigen Verhältnis von 50 : 50 gehalten werden.

Die beiden Vierzylindermotoren sind mit Register-Vergaser (mit unterdruckgesteuerter 2. Stufe) ausgerüstet, beim 5-Zylinder-Motor erfolgt die Gemischzuteilung über eine Einspritzanlage, System »K-Jetronic« = kontinuierliche Einspritzung.

Der 2-Liter/4-Zylinder sowie der 2,2-Liter/5-Zylinder benötigen Superbenzin, der kleinere 1,6-Liter-Motor kommt mit Normalbenzin aus.

Sorgfältig angelegte Schmierung, ein Kühlsystem, das für raschen Warmlauf sorgt, gründlich erprobte Materialpaarungen und ein hoher technischer Standard sind die Voraussetzungen für den störungsfreien Dauerbetrieb von Audi-Motoren. Ihre hohe Lebenserwartung kommt nicht aus der Beschränkung auf bescheidene Drehzahlen oder magere spezifische Leistungen: Sie sind kerngesund, stark und munter. Das ist wohl der eigentliche Grund für den weltweiten Ruf des Audi-Engineering.

Audi-Technik näher betrachtet

Der neue »100« ist der größte, schnellste und komfortabelste Audi, der je in Serie gebaut wurde, und – den Erfordernissen unserer Zeit entsprechend – wohl auch der rundherum wirtschaftlichste.

Drei Modelle

Der Audi 100 wird in drei Modellvarianten angeboten:

Audi 100
Audi 100 L
Audi 100 GL

Der Audi 100 und Audi 100 L werden neben der viertürigen Ausführung auch als zweitürige Limousine angeboten.

Die L- und GL-Modelle erhalten u. a. serienmäßig Halogenlicht und Leuchtweitenregulierung, von innen verstellbare Außenspiegel, abschließbaren Tankverschluß, Zierleisten mit Gummiprofil, 2x dreistufiges Gebläse. Der Audi 100 GL wird u. a. zusätzlich mit Drehzahlmesser, Scheinwerfer-Reinigungsanlage, Nebelscheinwerfer und Nebelschlußleuchte, bronzetönter Rundumverglasung, Windschutzscheibe aus Verbundglas, automatischer Aufhaltung der Motorhaube, Mittelkonsole und ausklappbarer Fond-Mittelarmlehne ausgerüstet.

... und drei Motoren

Für jedes der drei Modelle stehen drei Motoren zur Wahl. Zwei Vierzylinder mit 1,6 und 2,0 l Hubraum und ein Fünfzylinder von 2,2 l. Der 1,6-l-Motor hat sich bereits im Audi 100 L als zuverlässiges, leistungsstarkes und wirtschaftliches Normalbenzin-Triebwerk bewährt.

Der Zweiliter, erstmals im Audi-Programm, löst als moderne Konstruktion den »Mitteldruckmotor« von 1968 ab. Wie dieser hat er Heron-Brennräume im Kolbenboden, ähnelt aber sonst mit über Zahnriemen angetriebener, obenliegender Nockenwelle, Sichel-Ölpumpe und Direktantrieb von Zündverteiler und Benzinpumpe durch die Nockenwelle den jüngeren Audi-Motoren.

Der 1,6-l-Vierzylinder-Motor, mit Normalbenzin betrieben, leistet 85 PS, der 2,0-l-Vierzylinder-Motor benötigt Super, um seine 115 PS zu aktivieren.

Das zweifellos interessanteste Triebwerk der neuen Audi 100-Baureihe ist der Fünfzylinder-Motor, dessen Konstruktion sich an

dem 1,6-l-Vierzylinder orientiert. Mit 79,5 mm Bohrung und 86,4 mm Hub ist er ein Langhuber. Diese Bauart ist wegen ihrer Wirtschaftlichkeit und des günstigen Abgasverhaltens höchst aktuell. Der 2,2-l-Fünfzylinder-Motor zeichnet sich durch seine ausgesprochen hohe Laufkultur, maßvolle Gewichtserhöhung gegenüber dem Vierzylinder-Motor und geringfügig vergrößerte Baulänge aus, dabei ist er kostengünstig in Betrieb, Wartung und Reparatur. Er ist mit einer K-Jetronic-Einspritzanlage ausgestattet und leistet beachtliche 136 PS. Die Höchstgeschwindigkeit des Audi-Spitzenmodells beträgt 190 km/h. Wichtiger als dieser Wert dürften allerdings die Beschleunigungszeit von 9,5 s von 0 bis 100 km/h und der DIN-Verbrauch von 10,5 l/100 km sein.

Wahlweise mit Automatikgetriebe

Serienmäßig sind alle Audi 100 mit einem Viergangschaltgetriebe ausgestattet, mit einem Mittelschalthebel leicht zu bedienen. Wahlweise steht die bekannte Vollautomatik zur Verfügung, und zwar für alle drei Motoren. Sie erhielt eine mechanische Kopplung mit dem Gaspedal, so daß sie nun schneller anspricht.

Es ist selbstverständlich, daß auch bei dem neuen Audi 100 wiederum die Vorderräder angetrieben werden. Diese Bauart erlaubt eine optimale Raumnutzung, sorgt für gute Bodenhaftung der treibenden und lenkenden Räder durch einen entsprechenden Achslastanteil, bietet ausgezeichnete Richtungsstabilität auch bei steifem Seitenwind und letztlich beste Winterfahreigenschaften.

Modernes Fahrwerk

Die Vorderachse des neuen Audi 100 erhielt einen Fahrschemel, der Rollgeräusche erheblich mindert. Für die Vorderräder wurden platzsparende Federbeine gewählt, um feines Ansprechen der Lenkung und geminderten Reifenverschleiß zu ermöglichen, mit einem leicht negativen Sturz (1 Grad). Natürlich schließt die Lenkgeometrie die Audi-typischen Konstruktionsdetails »Spurstabilisierender Lenkrollradius« und »Nachlaufversatz« ein, die für ein besonders sicheres Fahrverhalten sorgen.

Alle Ausführungen haben eine leichtgängige Zahnstangenlenkung mit Lenkungsdämpfer. Auf Wunsch wird eine Servolenkung eingebaut. Die Sicherheits-Lenksäule hat ein Ausklink-Element und als Befestigung ein Verformungs-Element. Bei einer Kollision wird das Eindringen der Lenksäule in den Fahrgastraum weitgehend verhindert.

Im Prinzip beibehalten wurde die Hinterachse, eine Torsions-Kurbelachse, bei der Längskräfte durch Längslenker, die Querkräfte durch einen nunmehr quergelegten Panhardstab aufgenommen werden. Größere Längselastizität bewirkt sanfteres Abrollen.

Die Bremsanlage arbeitet mit zwei diagonal angeordneten hydraulischen Kreisen auf Schwimmsattel-Scheibenbremsen an den Vorder- und Trommelbremsen an Hinterrädern. Die Fünfzylinder-Ausführung erhält Brems Scheiben mit Innenbelüftung.

Das Bremssystem schließt einen Bremskraftverstärker und ab 115 PS eine lastabhängige Bremsdruckregelung für die Hinterräder ein. An Stelle der serienmäßigen Stahlscheibenräder mit 5 1/2 J x 14-Felge sind als Wahlausstattung Leichtmetallräder mit 6 J x 14-Felgen vorgesehen. Die Reifenausstattung besteht aus Stahlgürtelreifen der Dimensionen:

Für 1,6-l-/85-PS-Motor und 2,0-l-/115-PS-Motor 165 SR 14, als Mehrausstattung 185/70 HR 14. Für 2,2-l-/136-PS-Motor 185/70 HR 14.

Zeitlos elegante Erscheinung

Für den neuen Audi 100 wurde bewußt keine »modische« Form gewählt. Dafür gab es gewichtige Gründe: Das Spitzenmodell sollte eine zeitlose »klassische« Form erhalten, die gute Raumverhältnisse, günstige aerodynamische Eigenschaften, leichte Pflege und – im Fall eines Blechschadens – geringe Reparaturkosten ermöglicht. Außerdem hat das Audi-Styling mit anderen Modellen bereits bewiesen, daß es auch ohne Assistenz italienischer Blechcouturiers einen erfolgreichen eigenen Stil schaffen konnte. Der neue Audi 100 ist im Vergleich zu seinem Vorgänger um 4 cm länger, 4 cm breiter und 3 cm niedriger. Die Ellenbogenbreite wuchs um 6 cm, die Innenraumlänge um 3 cm.

Neuartige Ausstattungsdetails

Verschiedene Ausstattungsdetails des neuen Audi 100 verdienen besondere Beachtung. So die modernen Vollschaumsitze, an deren Gestell die Schloßteile der Automatikgurte befestigt sind, die luftseitig geregelte Heizung, die üppige Breitbandventilation, die vorbildlichen Bedienungs- und Überwachungsorgane und die ungewöhnliche Sorgfalt beim Radio-Einbau.

Alle neuen im Audi-Zubehörprogramm angebotenen Radiogeräte haben eine Einrichtung installiert, die ein leichtes Finden der Verkehrsfunk-Sender und störungsfreien Empfang sichert.

- Der Verkehrsfunkdekoder signalisiert über eine Kontroll-Lampe, ob der im UKW-Bereich eingestellte Sender Verkehrsfunkdurchsagen übermittelt.
- Eine akustische Abstimmhilfe schaltet auf Tastendruck alle Sender ohne Verkehrsfunk stumm.
- Einige hochwertige Geräte bieten einen weiteren Verkehrsfunk-Komfort: Die automatische Umschaltung auf Verkehrsfunk. Bei einem eingeschalteten Verkehrsfunksender mit stummgeschaltetem Lautsprecher wird bei Verkehrsfunk-Durchsagen durch Kennungston die Durchsage automatisch eingeschaltet und danach wieder auf stumm geschaltet. Musik aus der Cassette wird für die Dauer der Durchsage unterbrochen.
- Eine automatische Stör-Unterdrückung beseitigt Rest-Störungen aus dem Hoch- und Niederspannungsbereich, von Nebenaggregaten und von anderen Fahrzeugen.

Besondere Mühe haben sich die Radio-Spezialisten von Audi mit dem Lautsprechereinbau gegeben: Schallkörper unter den Lautsprechern nach dem Prinzip der Hi-Fi-Boxen stellen ein Novum im Automobilbau dar und führen zu einer hervorragenden Klangwiedergabe.

Gleichzeitig mit dem neuen Audi 100 wurde im eigenen Hause eine Klimaanlage geschaffen, die leicht zu bedienen und besonders leistungsfähig ist. Sie wird auf Wunsch im Audi 100 ab 115 PS geliefert.

Das Konstruktionsziel der Audi-Ingenieure war es, mit dem Audi 100 ein Spitzenfahrzeug zu schaffen, das bei überragender Wirtschaftlichkeit und überdurchschnittlicher Leistung neue Maßstäbe für den Insassenkomfort und in der Fahrkultur setzt. Ein Ziel, das ohne Kompromisse oder Einschränkungen erreicht wurde.

Sicher gefaltet

Mehr passive Sicherheit durch ein neues Prinzip

Mit jedem neuen Audi-Modell wurden auch neue Anstöße zur Verbesserung der Sicherheit geliefert. Der Audi 80 brachte erstmals das Lenkstabile Bremssystem, und mit dem Audi 50 wurde eine beispielhafte passive Sicherheit in dieser Fahrzeugklasse eingeführt. Im neuen Audi 100 feiert ein neues Prinzip des Insassenschutzes Weltpremiere: Durch »autogenes Faltenbeulen« kann bei einem Aufprall über einen kürzeren Weg mehr Energie aufgenommen werden, als das bisher durch schlichtes »Knautschen« der Blechstruktur des Vorderwagens zu erreichen war.

Das im eigenen Haus erarbeitete und erprobte Prinzip basiert auf einer Theorie des in den USA lebenden Professors Timoshenko. Es nutzt die Auswirkungen der Zeit-Komponente bei Verformungsvorgängen und die Erkenntnis, daß auf einen Körper wirkende Stoßwellen Massenkräfte erzeugen, die einer eventuellen Ausknicktendenz entgegenwirken.

Mit Hilfe eines simplen Nagels ist folgendes leicht nachweisbar: Würde man versuchen, diesen in die Wand zu drücken, verbiegt er sich. Ein kurzer, fester Hammerschlag treibt ihn hingegen ein. Dabei entsteht eine Stoßwelle, deren Länge proportional zur Zeitdauer des Hammerschlages ist. Die Länge der Stoßwelle ist allgemein kürzer als die volle Nagellänge, so daß als Knicklänge nur die Länge der Stoßwelle in Betracht kommt.

Auf ein quadratisches Stahlrohr übertragen, das in Längsrichtung auf ein festes Hindernis prallt, bedeutet diese Erkenntnis, daß an der Aufprallstelle eine Spannung entsteht, die mit Schallgeschwindigkeit weitergeleitet wird. Nach $\frac{1}{10}$ ms (Millisekunden) hat sich die Beanspruchung um 51 cm ausgebreitet. Bei einer Auffahrtsgeschwindigkeit von 14 m/s (meter/sec.) = 50 km/h ist also in $\frac{1}{10}$ ms das Rohr um 1,4 mm seiner Länge verformt. Zu diesem Zeitpunkt hat die Stoßwelle erst die Hälfte des Trägers erreicht, die rückwärtige Hälfte ist noch völlig unbelastet.

Nach der physikalischen Theorie entsteht in dem Stahlrohr eine Faltenbildung, deren Länge der Breite des Rohres entspricht. Bei einem quadratischen Stahlrohr von 50 x 50 mm bei 1,5 mm Wandstärke ergibt das eine »kritische Geschwindigkeit« von 21 km/h. Wird sie überschritten, beginnt das Faltenbeulen an der Aufschlagstelle, bleibt sie darunter, setzt es an einer beliebigen Schwachstelle ein. Erstaunlicherweise ist die Faltenbeulkraft unabhängig

von der Breite des Rohres. Sie wird lediglich von der Verformungsgeschwindigkeit und dem Quadrat der Wandstärke des Rohres bestimmt. Große Profile von entsprechendem Gewicht sind nicht erforderlich. Voraussetzung ist nur die freie Faltenbildung, das sogenannte autogene Faltenbeulen.

In langwierigen Versuchen durch AUDI-Ingenieure wurde die Theorie bestätigt und dann in die Praxis umgesetzt.

Dieses neuartige Prinzip des autogenen Faltenbeulens wird von AUDI erstmals in der Automobiltechnik angewandt. Es stellt einen der in Ingolstadt beschrittenen Wege zum Ziel dar: mehr Sicherheit bei gewichtsoptimierter Bauweise.

Solche Leistungen werden auch von anderen Auto-Heizungen aufgebracht. Doch damit allein ist es nicht getan. Es gilt auch, die Wärmeabgabe möglichst unabhängig von der Fahrgeschwindigkeit und Motordrehzahl konstant zu halten. Das war eine der Schwierigkeiten bei den bisher überwiegend verwendeten Heizungen mit Temperaturregelung durch ein Wasserventil zwischen der Wärmequelle Motor und dem Wärmetauscher, der als Radiator die Kühlwasserwärme an einen vorbeigeführten Luftstrom abgibt. Derartige Heizungen müssen vom Fahrer ständig nachreguliert werden, reagieren träge auf Veränderungen der Temperatureinstellung und ergeben Innenraumtemperaturen, die stark vom Luftdurchsatz (Fahrgeschwindigkeit) und Pumpendruck (Motordrehzahl) abhängen.

Für den Audi 100 wird eine Heizung mit luftseitiger Regelung benutzt, bei der ein ungedrosselter, permanenter Heizwasserkreislauf durch den Heizungsradiator fließt, die Temperatur der ins Wageninnere geleiteten Heizluft jedoch durch Mischung von Warm- und Kaltluft bestimmt wird. Eine solche Heizung lässt sich leicht regeln, spricht schnell auf Veränderungen der Einstellung an und lässt die Innenraumtemperatur weitgehend unabhängig von Motordrehzahl und Fahrgeschwindigkeit.

Noch in einem weiteren Punkt wurde das Heizungs-Lüftungssystem des Audi 100 entscheidend verbessert: Sein neuentwickelter Radiallüfter großen Durchmessers und mit gekapseltem Antriebsmotor läuft nahezu geräuschlos. Trotz praktisch verdoppeltem Luftdurchsatz konnte das Lüftergeräusch auf die Hälfte der bisher üblichen Werte reduziert werden.

Gutes Klima

Entscheidend für das Behaglichkeitsgefühl des Menschen ist an erster Stelle das Klima. Auf das Interieur eines Autos bezogen, setzt es sich aus den Komponenten Lufttemperatur, Luftfeuchtigkeit, Luftbewegung und Temperaturstrahlung zusammen. Als »Gewohnheitstier« wünscht sich der Mensch die Einhaltung der persönlichen Komfortwerte innerhalb möglichst enger Grenzen. Die Anlage, mit deren Hilfe ein modernes Automobil beheizt und durchlüftet wird, muß deshalb äußerst leistungsfähig sein, um diesen Ansprüchen zu genügen. Die Heizanlage des neuen Audi 100 würde vollauf ausreichen, um ein Einfamilienhaus zu versorgen. Bei einer Außentemperatur von -20°C kann sie eine Innentemperatur von $+30^{\circ}\text{C}$ schaffen. Das entspricht bei einem Luftdurchsatz von 6 kg/min einer Heizleistung von 7300 kcal/h.

Solche Leistungen werden auch von anderen Auto-Heizungen aufgebracht. Doch damit allein ist es nicht getan. Es gilt auch, die Wärmeabgabe möglichst unabhängig von der Fahrgeschwindigkeit und Motordrehzahl konstant zu halten. Das war eine der Schwierigkeiten bei den bisher überwiegend verwendeten Heizungen mit Temperaturregelung durch ein Wasserventil zwischen der Wärmequelle Motor und dem Wärmetauscher, der als Radiator die Kühlwasserwärme an einen vorbeigeführten Luftstrom abgibt. Derartige Heizungen müssen vom Fahrer ständig nachreguliert werden, reagieren träge auf Veränderungen der Temperatureinstellung und ergeben Innenraumtemperaturen, die stark vom Luftdurchsatz (Fahrgeschwindigkeit) und Pumpendruck (Motordrehzahl) abhängen.

Für den Audi 100 wird eine Heizung mit luftseitiger Regelung benutzt, bei der ein ungedrosselter, permanenter Heizwasserkreislauf durch den Heizungs radiator fließt, die Temperatur der ins Wageninnere geleiteten Heizluft jedoch durch Mischung von Warm- und Kaltluft bestimmt wird. Eine solche Heizung läßt sich leicht regeln, spricht schnell auf Veränderungen der Einstellung an und läßt die Innenraumtemperatur weitgehend unabhängig von Motordrehzahl und Fahrgeschwindigkeit.

Noch in einem weiteren Punkt wurde das Heizungs-Lüftungs-System des Audi 100 entscheidend verbessert: Sein neuentwickelter Radiallüfter großen Durchmessers und mit gekapseltem Antriebsmotor läuft nahezu geräuschlos. Trotz praktisch verdoppeltem Luftdurchsatz konnte das Lüftergeräusch auf die Hälfte der bisher üblichen Werte reduziert werden.

Für die Hundstagshitze erhielt der Audi 100 ein Frischluftsystem mit über die Armaturentafel breitbandartig verteilten Ausströmöffnungen. Die Audi-Heizung-Lüftung hat zudem den Vorteil, daß sie bei eingeschalteter Heizung eine Temperaturschichtung im Innenraum gewährleistet: Warmluft wird in den Fußraum eingelassen, während im Kopfbereich der Insassen kühlere Luft einströmt. Seitliche Düsen sorgen dafür, daß auch die vorderen Türscheiben beschlagfrei bleiben.

Als Wahlausstattung (ab 115 PS) steht für den Audi 100 eine im eigenen Hause entwickelte Klimaanlage zur Verfügung, die nach dem Prinzip der Haushalts-Kühlschränke arbeitet und bei hohen Außentemperaturen für ein angenehmes Klima im Wageninneren sorgt. Diese Anlage trocknet auch die ins Wageninnere beförderte Luft: Selbst wenn bei Regenwetter fünf Personen mit triefnassen Kleidern in einem Audi 100 fahren, bleiben alle Scheiben beschlagfrei.

Wer in einem Audi 100 reist, genießt den Komfort der 1. Klasse. Dazu gehört auch das Wohlbefinden als Folge einer optimalen Temperaturregelung und Lüftung.

Jede Farbe außer Grellrot

Henry Ford I. bot seinerzeit die berühmte Tin Lizzie an »in jeder Farbe, solange sie schwarz ist«. In Umkehrung dieser Einschränkung soll es den Audi 100 in jeder Farbe geben, solange sie nicht grellrot ist. Das ist zumindest die Meinung Prof. Paolo Nestlers von der Münchener Akademie der Schönen Künste, der als Berater für die farbliche Ausstattung des neuen Audi 100 fungierte.

Zwar enthält die neue Farbpalette auch Rottöne, doch nur noch in gedämpfter Form. Knalliges Rot ist genauso verbannt wie andere Schockfarben. Dem neuen Trend, von dem man im ersten Moment meinen könnte, er laufe dem Sicherheitsdenken zuwider, liegt das Streben nach einer Harmonisierung der Umwelt zugrunde. Eine Farbgebung, die auch bei schlechten Lichtverhältnissen die Erkennbarkeit des Fahrzeuges nicht schmälert, andererseits aber vermeidbare Aggressionsreize abzubauen hilft – das ist Professor Nestlers Ziel.

Die Gestaltung des Innenraumes vermeidet bewußt alle einst so modischen Anklänge an Flugzeug-Cockpits – oder wie Stilisten sich diese vorstellten. Statt dessen sollen freundliche Brauntöne, funktionell gestaltete Instrumente und griffgünstig platzierte Bedienungsorgane eine von Komfort und Behaglichkeit bestimmte, entspannte Atmosphäre schaffen, wie sie vor allem auch von Frauen geschätzt wird.

So wie der Gesamtcharakter des neuen Audi 100 soll auch das Kleid sein, in dem er antritt: dezent und geschmackvoll.

Zehn Fragen an die »Väter« des neuen Audi 100

Die Marke AUDI hat sich nach ihrer Wiedergeburt weltweit den Ruf besonderer technischer Fortschrittlichkeit erworben, wobei allgemein anerkannt wird, daß ihr Ziel das praxisgerechte Auto war und ist. Wie sehen nun die Schöpfer des neuen Audi 100 das Ergebnis ihrer Arbeit?

Frage 1: **Mit den Audi-Modellen 80 und 50 wurden weithin sichtbare Meilensteine gesetzt. Stellt nach Ihrer Ansicht auch der neue Audi 100 eine Orientierungsmarke für die internationale Automobilindustrie dar?**

Antwort: Nach den Modellen 50, 80 und dem nun in Ehren gealterten 100er von 1968 wird das ohne Zweifel von AUDI erwartet. Die Rolle des Autos hat sich gewandelt, der Gebrauchswert ist stärker in den Vordergrund getreten. Beim neuen Audi 100 liegt das Schwergewicht auf Wirtschaftlichkeit, Sicherheit, Entspannung und Wohlbefinden im weitesten Sinn. Das betrifft neben Fahrkomfort und leichter Bedienung ebenso Schwingungsarmut, Klimatisierung, Akustik und die Qualität des Radioempfangs. Mit dem neuen Fünfzylinder-Ottomotor, der sich durch besonders hohe Laufkultur auszeichnet, werden im Automobilbau neue Wege beschritten.

Frage 2: **Der neue Audi 100 ist im europäischen Sinn ein großes Auto, mit einem Leergewicht von unter 1200 kg aber eines der gewichtsgünstigsten in seiner Klasse. Werden dadurch nicht Sicherheit und Verschleißverhalten beeinträchtigt?**

Antwort: Das ist nicht zu befürchten. Der neue Audi 100 wurde im Hinblick auf die scharfen amerikanischen Crash-Bestimmungen entwickelt. Verschleißverhalten ist im wesentlichen eine Frage der richtigen Werkstoff-Auswahl und der geeigneten Dimensionierung. Hierfür wurde am Audi 100 viel getan. Dimensionierung und Werkstoffe wurden durch Berechnungen nach modernsten Methoden (Finite-Elemente-Verfahren) bestimmt und in Labor- und Prüfstandversuchen, bei Dauerläufen im VW-Prüfgelände Ehra und bei Erprobungsfahrten von der Sahara bis zum Polarkreis optimiert. Zusätzlich fanden die hauseigenen Forschungsergebnisse* über den Einfluß der Belastungsgeschwindigkeit auf Festigkeit und Verformungsverhalten Anwendung.

* siehe hierzu auch Veröffentlichung Dr. Wimmer in ATZ 77/1975, Heft 10.

Frage 3: Gelegentlich wird ein Motor-Hubraum von etwa 2,5 l als obere Grenze für die Eignung der Fronttrieb-Bauart genannt. Wählte man diese Antriebsart für den neuen Audi 100 aus Gründen der Markentradition und machte das Beste daraus, oder hat sie auch für Automobile der oberen Mittelklasse überzeugende Vorzüge?

Antwort: Die Vorteile des Frontantriebs sind nicht vom Hubraum abhängig. Selbst amerikanische Mammut-Fahrzeuge wie der Cadillac Eldorado und Oldsmobile Toronado nutzen sie. Es sind u. a. stabiler Geradeauslauf, gute Wintereigenschaften dank großer Last auf den Antriebsrädern, kostengünstige Blockbauweise ohne Kardanwelle und aufwendige Hinterachse. AUDI kann sich bei der Fronttriebsbauweise auf reiche Erfahrungen stützen – und profitiert natürlich auch von der Tradition.

Frage 4: Der neue Audi 100 ist das erste echte Serienauto mit einem Fünfzylinder-Ottomotor. Welche Überlegungen führten zu der Entscheidung für eine »ungerade« Zylinderzahl, und aus welchen Gründen wurde eine solche Bauweise nicht schon früher angewendet?

Antwort: Der Fünfzylinder-Motor ist hinsichtlich Laufkultur dem Vierzylinder überlegen. Er ist nur wenig größer und schwerer als ein Vierzylinder und bietet sich deshalb besonders für einen Fronttriebwagen an. Nach einem Baukastensystem werden für ihn vorhandene Teile des 1,6-l-Vierzylindermotors verwendet.

Die Bauweise wurde wohl aus zwei Hauptgründen für Ottomotoren bisher nicht angewandt: Nur durch extreme Versteifungen war das Schwingungsverhalten der Triebwerkseinheit zu beherrschen, und es war noch nicht bekannt, daß sich die Schwingungsrichtung durch Verlegen der Ausgleichsgewichte in eine Ebene verlagern läßt, wo sie am wenigsten stört. Schließlich war die Fertigung einer Fünfzylinder-Kurbelwelle ohne die jetzt zur Verfügung stehenden Maschinen zu aufwendig.

Frage 5: Bei den Fahrzeugen der oberen Mittelklasse, in die der neue Audi 100 dank Raumangebot und Fahrleistungen gehört, werden dem Fahrkomfort und der Geräuschkämpfung große Bedeutung zugemessen. Hat der neue Audi 100 in diesen Disziplinen Überdurchschnittliches zu bieten, und wodurch wurde es erreicht?

Antwort: Es wurden zum Teil völlig neue Wege beschritten. Der Innenraum ist durch eine geschlossene, schalldämmende Wanne isoliert. Dabei bildet der Teppich mit integrierter Schwertschicht und Unterschäumung das Kernstück. Ein Fahrschemel isoliert Triebwerk- und Fahrwerkgeräusche. Sorgfältige aerodynamische Überarbei-

tung der Karosserie führte zu einer Minderung der Windgeräusche, und der Fünfzylindermotor mit sehr steifem, angeblocktem Getriebegehäuse bietet eine besonders hohe Laufkultur.

Frage 6: **Es ist bekannt, daß die AUDI-Konstrukteure sich sehr erfolgreich um die Steigerung der aktiven Sicherheit bemüht haben. Was wurde beim Audi 100 für eine weitere Verbesserung der passiven Sicherheit getan?**

Antwort: Die passive Sicherheit ist, wie in der Antwort auf Frage 2 bereits angedeutet, vom Frontal-, Heck- oder Überroll-Crash her selbst nach den Forderungen des besonders kritischen amerikanischen Gesetzgebers mehr als ausreichend. Daneben wurden u. a. der Innenraum entschärft, der Kraftstofftank in die geschützte Zone unter den Fondsitz verlegt und die Außenkontur fußgängerfreundlicher gestaltet.

Frage 7: **Die gegenwärtige Wirtschaftslage läßt bei den Autokäufern die Frage nach den Betriebskosten vorrangig auftauchen. Welche Maßnahmen wurden getroffen, um die Wirtschaftlichkeit des Audi 100 gegenüber seinen Wettbewerbern zu einem überzeugenden Argument zu machen?**

Antwort: Um die Betriebskosten niedrig zu halten, muß ein Auto vor allem sparsam im Kraftstoffverbrauch sein. In diesem Punkt schlägt der neue Audi 100 alle seine Konkurrenten. Bedingt durch günstiges Gewicht, geringen Luftwiderstand und fortschrittliche Motorkonstruktion. Der Normverbrauch nach DIN beträgt für den Audi 100 mit 1,6-l-Motor 8,9 l/100 km, für den 2-l-Motor 9,6 l/100 km und den 2,2-l-Fünfzylindermotor 10,5 l/100 km. Der Sechzehnhunderter gibt sich mit Normalbenzin zufrieden.

Frage 8: **Die glattflächige Karosserie des Audi 100 läßt den Einfluß von Windkanal-Untersuchungen auf die Formgebung vermuten. Was wurde durch die Arbeiten im Windkanal erreicht?**

Antwort: Dank intensiver Arbeiten im Windkanal gehört der neue Audi zu den Weltbesten seiner Klasse (Ro 80 und Citroën CX). Das $C_w \times F = 0,77$. Selbstverständlich wurden im Windkanal auch Teilprobleme wie Windgeräusch, Außenverschmutzung sowie Be- und Entlüftung optimiert.

Frage 9: **Bei der Innenausstattung des Audi 100 fällt in der Farbenwahl das Fehlen von Schwarz auf. Auch wurde offensichtlich auf Chromzierat verzichtet. War das Methode, Zufall oder Sparmaßnahme?**

Antwort: Die Leitidee bei der Gestaltung des Innenraumes ist die Entspannung des Menschen durch eine behagliche, wohnliche Atmosphäre. Nach dem Rat von Prof. Paolo Nestler wurden die Kontraste abgeschwächt. Schwarz und Chrom wurden durch braune Farbtöne und viel Stoff ersetzt. Ein Leitmotiv, das auch bei Frauen viel Anklang finden dürfte.

Frage 10: Wurden außer den erwähnten weitere wesentliche Maßnahmen zugunsten der Lebenserwartung des neuen Audi 100 getroffen?

Antwort: Trotz ihrer erheblich höheren spezifischen Leistung erreichen die modernen Audi-Motoren problemlos jene Laufleistungen, für die bisher der niedrig belastete VW-Boxer die Richtwerte lieferte. Das Fahrwerk ist wartungsfrei, bzw. es wurden Vorkehrungen für eine verlässliche Dauerschmierung getroffen. Auf den Korrosionsschutz der Blechteile wird bei der Fertigung besondere Sorgfalt verwendet, Hohlraumversiegelung und Langzeit-Unterbodenschutz auf PVC-Basis sind serienmäßig. Zur günstigen Lebensdauer-Perspektive des Audi 100 zählt auch seine besondere Wartungs- und Reparaturfreundlichkeit.

Technische Kurzdaten und Fahrleistungen

Motorenprogramm

Typ		1,6 l	2,0 l	2,2 l
Bauart		Reihenmotor mit Leichtmetallzylinderkopf		
Zylinderzahl		4	4	5
Bohrung	mm	79,5	86,5	79,5
Hub	mm	80,0	84,4	86,4
Hubraum effektiv	cm ³	1588	1984	2144
nach dt. Steuerformel	cm ³	1577	1960	2119
Verdichtungsverhältnis		8,2	9,3	9,3
Oktanbedarf	ROZ	91	98	98
Leistung	PS	85	115	136
	kW	63	85	100
bei 1/min		5600	5500	5700
bestes Drehmoment	mkp	12,4	16,8	18,5
	Nm	124	168	185
bei 1/min		3200	3500	4200
Literleistung	PS/l	53,5	58,0	63,4
Vergaser		Fallstrom-Register		—
Einspritzung		—	—	K-Jetronic
Kurbelwellenlager		5	5	6
Nockenwelle/Antrieb		obenliegend/Zahnriemen		
Kühlsystem		geschlossen/Elektrolüfter		
Motorschmierung		Druckumlauf/Hauptstromfilter		
Elektrische Anlage	V/Ah	12/45	12/54	12/63
Mit Automatikgetriebe	V/Ah	12/54	12/63	12/63
Drehstromgenerator, Amax		35	35	55
mit Automatikgetriebe, Amax		55	55	55
Motorgewicht (komplett)	kg	131	152	166,6

Kraftübertragung

Einscheiben-Kupplung mit Membranfeder,
in allen Vorwärtsgängen synchronisiertes Vierganggetriebe,
Mittelschalthebel,
wahlweise Vollautomatik mit hydrodynamischem Wandler und
nachgeschaltetem, dreistufigem Planetengetriebe.

Abstufungen Schaltgetriebe

Gänge	1,6-Liter-Motor	2,0-Liter-Motor	2,2-Liter-Motor
1.	3,454		3,600
2.	1,944		2,125
3.	1,286		1,360
4.	0,909	0,956	0,966
R.	3,166		3,500
Achsantrieb	4,444	3,888	3,777

Abstufungen Vollautomatik

1.		2,552	
2.		1,448	
3.		1,000	
R.		2,462	
Achsantrieb	4,091	3,727	3,455

Vorderradantrieb über Antriebswellen mit je zwei Gleichlaufgelenken, deren inneres als Schiebestück die Längenänderungen beim Ein- und Ausfedern ausgleicht.

Rohkarosse

Bodengruppe mit Aufbau verschweißt, verformungssteife Fahrgastzelle mit vorderer und rückwärtiger Verformungszone. Neuartige Konstruktion der vorderen Längsträger nach dem bei AUDI entwickelten Faltenbeul-Prinzip. Dadurch bei Aufprall höhere Energieaufnahme.

Radführung vorn: Federbeine mit asymmetrischem Querlenker, spurstabilisierendem Lenkrollradius, Nachlaufversatz und negativem Sturz.

Radführung hinten: Leichte Torsions-Kurbelachse mit nach unten offenem U-Profil und integriertem Torsionsstab. Längslenker, Panhardstab zur Seitenführung.

Federung: Vorn: Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, progressiv wirkende Gummipuffer und Querstabilisator. Hinten: Schraubenfedern, in Radnähe angeordnete Teleskopstoßdämpfer und Gummipuffer mit progressiver Wirkung.

Lenkung: Wartungsfreie Zahnstangenlenkung mit Lenkungsdämpfer. Sicherheitslenksäule mit Ausklink-Element und verformbarer Lenksäulen-Befestigung. Sicherheitslenkrad mit Prallpolster. Auf Wunsch Servolenkung mit motorgetriebener Pumpe.

Bremsanlage: Zweikreis-Hydraulik mit diagonaler Aufteilung. Für Vorderräder: Schwimmsattel-Scheibenbremsen, für Hinterräder: Trommelbremsen. Scheibendimension bei Vierzylinder-Modellen 257 mm ϕ bei 13 mm Stärke, wirksame Belagfläche 130 cm², bei Fünfzylinder-Modellen 259 mm ϕ , Stärke 22 mm mit Innenbelüftung, wirksame Belagfläche 164 cm². Trommelbremse für 1,6-Liter-Motor: 200 mm ϕ , 40 mm breit, Belagfläche 256 cm², für 2,0-Liter-Motor: 200 mm ϕ , 40 mm breit, Belagfläche 287 cm², Außen-Kühlrippen, für 2,2-Liter-Motor: 230 mm ϕ , 40 mm breit, Belagfläche 329 cm², Außen-Kühlrippen. Vierzylinder: Bremskraftverstärker. Fünfzylinder: Tandem-Bremskraftverstärker, 2,0-Liter- und 2,2-Liter-Motor zusätzlich mit lastabhängigem Bremskraftregler. Handbremse wirkt mechanisch auf Hinterräder.

Räder und Reifen: Stahlscheibenräder 5 1/2J x 14, Stahlgürtelreifen 165 SR 14 bzw. 185/70 HR 14. Auf Wunsch Leichtmetallräder mit Felgenmaß 6J x 14.

Füllmengen

		1,6-l-Motor	2,0-l-Motor	2,2-l-Motor
Kraftstoff	60 l	Normal	Super	Super
Motoröl mit Filter	l	3,5	5,0	4,5
Kühlsystem				
einschl. Heizung	l	7,0	7,5	8,1

Abmessungen

Radstand 2685 mm, Spurweite vorn 1470 mm, hinten 1445 mm, Länge 4680 mm (Länge bei »GL«-Modellen 4700 mm), Breite 1768 mm, Höhe unbelastet 1393 mm, kleinste Bodenfreiheit 130 mm, Wendekreisdurchmesser 11,3 m, Kopffreiheit effektiv vorn 968 mm, hinten 935 mm, Hüftbreite vorn 1482 mm, hinten 1474 mm, Gepäckraumvolumen (nach üblicher Kugelmessung) 642 l.

Gewichte

		1,6-l-Motor	2,0-l-Motor	2,2-l-Motor
Leergewicht	kg	1110	1150	1170
Nutzlast	kg	460	460	460
Zul. Gesamtgewicht	kg	1570	1610	1630
Zul. Dachlast	kg	75	75	75
Zul. Anhängelast				
gebremst	kg	850	1200	1250
ungebremst	kg	590	590	590
mit Automatik				
gebremst	kg	1000	1350	1400
Achslastverteilung				
leer	%	60:40	62:38	62:38
volle Auslastung	%	49:51	50:50	50:50
Leistungsgewicht	kg/PS	13,1	10,0	8,6

Fahrleistungen (Werte für Automatik-Version in Klammern)

Beschleunigung				
0– 80 km/h	s	8,6 (11,5)	7,2 (8,5)	6,3 (7,8)
0–100 km/h	s	13,4 (16,3)	10,7 (12,4)	9,5 (11,4)
Höchstgeschwindigkeit	km/h	160 (156)	179 (175)	190 (185)
Kraftstoffverbrauch				
nach DIN 70030 l/100 km		8,9 (9,5)	9,6 (10,2)	10,5 (11,1)
bei konstant 80 km/h		6,6 (7,0)	7,6 (8,0)	7,7 (8,1)
bei konstant 100 km/h		7,5 (8,0)	8,3 (8,8)	8,8 (9,3)

Änderungen vorbehalten

Ausstattungsangebot

Grundausstattung

Innen:

Bremskraftverstärker
Ablenkbare Sicherheits-Innenspiegel
Automatik-Sicherheitsgurte vorn (nur Inland)
Potentiometer
Scheibenwischanlage mit zweistufiger Schaltung sowie Intervallschaltung mit Wasch-Wisch-Automatik
Lenkrad umschäumt
2stufiges Heiz-/Frischluftheizungsgebläse
Breitband-Heiz-/Belüftungsanlage
Türscheibendefroster
Automatische Blinkerrückstellung, Überholkontakt und Parklicht-Schaltung
Beheizbare Heckscheibe
Armaturentafel-Blende Holzfolie
Bodenbelag Strukturvlies
Gepäckraumbodenbelag Strukturvlies
Sitzbezugstoffe Feincord
Tür- und Seitenverkleidung plan mit Kunstleder und Ablagekästen
Geschäumte Türarmlehne mit Haltegriff
Hutablage Folie
Tunnelablage mit Ascher
A-, B-, C-Säulenverkleidung
Quarzuhr
Tageskilometerzähler
Beleuchtung für Heizung und Belüftung
2 gepolsterte Sonnenblenden, seitlich schwenkbar, dabei auf Beifahrerseite mit Schminkspiegel
B-Säulenabdeckung für Gurte
2 verstellbare Kopfstützen vorn (nur Inland)
3 Dachhaltegriffe
2 Kleiderhaken
Zierleiste an Tür- und Seitenverkleidung
2 Rückfahr-Leuchten

Außen:

Schwarze Türgriffe mit blanker Einlage
Kunststoffecken am Stoßfänger: kurz
Blankes Audi-Emblem mit Zischern
Breitbandscheinwerfer Bilux

Blanke Zierleisten an Front- und Heckscheibe
Blanke Zierleisten an Tür- und Seitenscheiben
Schweller schwarz
Schwarzer Außenspiegel, getönt
Verchromte Stoßfänger
Gummileiste auf Stoßfänger

L-Ausstattung

Innen:

Bremskraftverstärker
Ablenkbare Sicherheits-Innenspiegel
Automatik-Sicherheitsgurte vorn (nur Inland)
Potentiometer
Scheibenwischanlage mit zweistufiger Schaltung sowie Intervall-Schaltung mit Wasch-Wisch-Automatik
Lenkrad umschäumt
2stufiges Heiz-/Frischluftheizungsgebläse
Breitband-Heiz-/Belüftungsanlage
Türscheibendefroster
Automatische Blinkerrückstellung, Überholkontakt und Parklicht-Schaltung
Beheizbare Heckscheibe
Armaturentafel-Blende Holzfolie
Bodenbelag Schlingenflor
Gepäckraumbodenbelag Strukturvlies
Kofferraum seitliche Auskleidung Kunststoff-Formteile mit Ablagekasten braun
Sitzbezugstoffe Feincord
Tür- und Seitenverkleidung eingepreßt, aus Stoff, mit integrierten Armlehnen und Ablage
(nur 4-Türer; 2-Türer wie Grundausstattung)
Hutablage Teppichvlies
Tunnelablage mit Ascher
Ablage unter Armaturentafel Fahrerseite
A-, B-, C-Säulenverkleidung
Quarzzeituhr
Tageskilometerzähler
Beleuchtung für Heizung, Belüftung, Zigarrenanzünder,
Abschließbarer Ablagekasten, Frontascher
Handschuhkastenschloß
Zigarrenanzünder
2 gepolsterte Sonnenblenden, seitlich schwenkbar, dabei auf Beifahrerseite mit Schminkspiegel
B-Säulenabdeckung für Gurte
2 verstellbare Kopfstützen vorn (nur Inland)

3 Dachhaltegriffe
2 Kleiderhaken
Zierleisten an Tür- und Seitenverkleidung
2 Rückfahr-Leuchten

Außen:

Blanke Türgriffe mit schwarzer Einlage
Blanke Gürtellinien-Zierleiste mit Stoßprofil
Radkappen mit eingepprägtem Audi-Emblem
Abschließbarer Tankdeckel
Halogen-Hauptscheinwerfer (H4) mit Leuchtweitenregulierung
Lange Stoßfänger-Kunststoffecken
Außenspiegel von innen verstellbar
Verchromte Stoßfänger
Gummileiste auf Stoßfänger

GL-Ausstattung

Innen:

Bremskraftverstärker
Ablenkbare Sicherheits-Innenspiegel
Automatik-Sicherheitsgurte vorn (nur Inland)
Potentiometer
Scheibenwischanlage mit zweistufiger Schaltung sowie Intervallschaltung mit Wasch-Wisch-Automatik
Lenkrad umschäumt
2stufiges Heiz-/Frischluftheizungsgebläse
Breitband-Heiz-/Belüftungsanlage
Türscheibendefroster
Automatische Blinkerrückstellung, Überholkontakt und Parklicht-Schaltung
Beheizbare Heckscheibe
Armaturentafelblende Holzfolie
Bodenbelag Veloursteppich
Gepäckraumbodenbelag Velours-Nadelvlies
Sitzbezugstoffe Flockvelours
Tür- und Seitenverkleidung eingeformt, aus Stoff, mit integrierten Armlehnen und Ablage
Hutablage Strukturvlies
Ablage Fahrerseite
Ablage unter Armaturentafel auf Fahrer- und Beifahrerseite
A-, B-, C-Säulenverkleidung
Quarzzeituhr
Tageskilometerzähler
Drehzahlmesser

Handbrems- und Zweikreisbremskontrolleuchte
Abschließbarer Ablagekasten
Mittelarmlehne hinten
Mittelkonsole mit Ascher und Ablage
Beleuchtung für Heizung, Belüftung, Zigarrenanzünder,
Handschuhkasten, Frontascher
Zigarrenanzünder
2 gepolsterte Sonnenblenden, seitlich schwenkbar, dabei auf Beifahrerseite mit Schminkspiegel
B-Säulenabdeckung für Gurte
2 verstellbare Kopfstützen vorn
3 Dachhaltegriffe
2 Kleiderhaken
Zierleisten an Tür- und Seitenverkleidung
2 Rückfahr-Leuchten

Außen:

Blanke Türgriffe mit schwarzer Einlage
Blanke Gürtellinien-Zierleiste mit Stoßprofil
Radkappen mit eingepprägtem Audi-Emblem
Abschließbarer Tankdeckel
Halogen-Hauptscheinwerfer (H4) mit Leuchtweitenregulierung
Lange Stoßfänger-Kunststoffecken
Außenspiegel von innen verstellbar
Verchromte Stoßfänger
Gummileiste auf Stoßfänger
Verchromte Auspuffblende
Zweiklanghorn
Scheinwerfer-Reinigungsanlage
2 Halogen-Nebelscheinwerfer vorn
Nebelschlußleuchte
Bronzegetönte Scheiben rundum, dazu Windschutzscheibe aus Verbundglas

AUDI NSU AUTO UNION in Zahlen*

Belegschaft:	23 155
davon Werksbereich Ingolstadt:	16 307
Werksbereich Neckarsulm:	6 848
Werkgröße (ha):	
Ingolstadt	145
Neckarsulm	63
Produktion (Stück)	
Audi 100	40 150
Audi 80	83 100
Ro 80	1 050
Porsche 924	7 600
Gesamtproduktion 1975	205 218
durchschnittl. arbeitstäg. Fertigung:	1 100
Marktanteil Inland	7,4 %
Umsatz	1,5 Mrd.
Umsatz 1975	3,4 Mrd.
Absatz (Stück)	137 300
Absatz 1975 (ohne Audi 50)	224 107
Inland	107 858
Ausland	116 249
Investitionen	78 Mill.

* Stand 30. 6. und soweit nicht anders vermerkt 1. Halbjahr 1976



AUDI 100

Nach dem Prinzip der aerodynamischen Optimierung hat der neue Audi 100 eine Karosserie von eleganter zeitloser Zweckform. Kraftstoffverbrauch und Höchstgeschwindigkeit erreichen dadurch günstige Werte, Windgeräusche und Schlechtwetter-Verschmutzung der Karosserie werden erheblich gemindert

The body of the new Audi 100 has been developed for maximum aerodynamic efficiency, the result is an elegant, timeless shape which is at the same time functional. This is reflected in the outstanding fuel consumption and top speed figures; wind noise is considerably reduced and the car stays much cleaner when driven in bad weather.

Suivant le principe de l'optimisation aérodynamique, la nouvelle Audi 100 a été dotée d'une carrosserie à la fois élégante et insensible aux caprices de la mode. On obtient ainsi une consommation d'essence et une vitesse de pointe excellentes et les bruits du vent ainsi que l'encrassement de la carrosserie par mauvais temps se trouvent considérablement réduits.



AUDI 100

Auf den Korrosionsschutz wird beim neuen Audi 100 besondere Sorgfalt verwendet. Hohlraumversiegelung und Langzeit-Unterbodenschutz auf PVC-Basis sind serienmäßig.

The designers of the new Audi 100 have given special attention to corrosion protection. Cavity sealing and long-lasting, PVC base underseal are provided as standard on all models.

Sur la nouvelle Audi 100, la protection anticorrosion est particulièrement soignée. Le traitement des cavités et la couche de protection longue durée à base de PVC appliquée sur le soubassement sont compris dans l'exécution de série.



AUDI 100

Der neue Audi 100 ist der größte, schnellste und komfortabelste Audi, der je in Serie gebaut wurde. Er ist, dem Stil unserer Zeit entsprechend, auch der wirtschaftlichste.

The new Audi 100 is the largest, fastest and most comfortable Audi ever produced. It is also the most economical, these days a factor of great significance.

La nouvelle Audi 100 est la plus grande, la plus rapide et la plus confortable Audi construite en série jusqu'à présent. Elle est aussi – pour répondre à la tendance actuelle – la plus économique.



AUDI 100

Ausgereift und zuverlässig in Technik und Sicherheit, luxuriös ausgestattet und dabei besonders wirtschaftlich, präsentiert sich der neue Audi 100 als eine Spitzenleistung deutscher Ingenieurkunst.

The new Audi 100 reflects the very best in German engineering. Its mechanical components are thoroughly proven, it is reliable, safe, luxuriously equipped and unusually economical.

Avec sa technique bien au point, sa sécurité, son équipement luxueux et ses qualités économiques, la nouvelle Audi 100 représente une grande performance réalisée grâce au talent de nos ingénieurs.



AUDI 100

Durch sorgfältige farbliche Abstimmung bietet sich der großzügig gestaltete Innenraum des neuen Audi 100 hell und freundlich dar. Alle wichtigen Bedienungsinstrumente sind übersichtlich angeordnet und bequem zu erreichen.

The attractive interior of the new Audi 100 appears light and cheerful, thanks to the careful choice of colours. The instruments are clearly displayed and all major controls are within easy reach.

Grâce à l'harmonie des couleurs, l'habitacle spacieux de la nouvelle Audi 100 est clair et agréable. Toutes les commandes importantes sont disposées clairement à portée de la main.

Der neue Audi 100 verfügt über ein besonders wirksames und geräuscharmes Warmluft- und Belüftungssystem. Die Temperaturregulation erfolgt nach dem Luftmisch-Prinzip.

The heating and ventilation system of the new Audi 100 is not only extremely effective, but also quiet in operation. Temperature in the passenger compartment is controlled by mixing the incoming cool air with warm air from the heater.

La nouvelle Audi 100 dispose d'un système de chauffage et de ventilation particulièrement efficace et silencieux. La régulation de la température est assurée par dosage du mélange d'air chaud et d'air froid.



AUDI 100

Hohe Fahrkultur gehört zu den wesentlichen Merkmalen des neuen Audi 100. Ein wirksames Schallisoliertesystem im Bereich des Fahrgastraumes reduziert die Geräusche auf ein Minimum.

Refinement and a quiet ride are two essential characteristics of the new Audi 100. An effective noise insulation system around the passenger compartment reduces interior noise level to a minimum.

Le confort de route est l'une des caractéristiques principales de la nouvelle Audi 100. Un isolement sonore efficace au niveau de l'habitacle réduit les bruits à un minimum.



AUDI 100

Der große Innenraum für fünf Personen macht den neuen Audi 100 zur Reiselimousine für die ganze Familie. Auch die Unterbringung vieler Gepäckstücke im 642-Liter-Kofferraum bereitet keinerlei Probleme.

With such a generous amount of space for 5 people the new Audi 100 is a genuine touring saloon for the whole family. The luggage compartment has a capacity of 642 litres, enough room to solve all your luggage problems.

Le grand habitacle offrant place à cinq personnes fait de la nouvelle Audi 100 une grande routière. Le logement des bagages de toute la famille ne pose aucun problème car le coffre a une contenance de 642 litres.



AUDI 100

Wer den neuen Audi 100 fährt, reist bequem und ermüdungsfrei. Die nach anatomischen Gesichtspunkten geformten Vollschaum-Sitze bieten ein Höchstmaß an Sitzkomfort.

Every passenger in the new Audi 100 can be sure of a comfortable and fatigue-free journey. The body-contoured, all-foam seats offer the ultimate in seating comfort.

Avec la nouvelle Audi 100 on voyage confortablement et sans fatigue. Les sièges en mousse intégrale, au galbe anatomique offrent un maximum de confort.



AUDI 100

Hohe Leistung, günstiger Drehmomentverlauf und ein niedriger Geräuschpegel zeichnen den Zweiliter/Vierzylinder-Motor im neuen Audi 100 aus.

Power, smoothness and flexibility are the outstanding qualities of the 2 litre, 4 cylinder engine in the new Audi 100.

Le moteur quatre cylindres de deux litres équipant la nouvelle Audi 100 se distingue par sa grande puissance, sa courbe de couple moteur favorable et son faible niveau sonore.

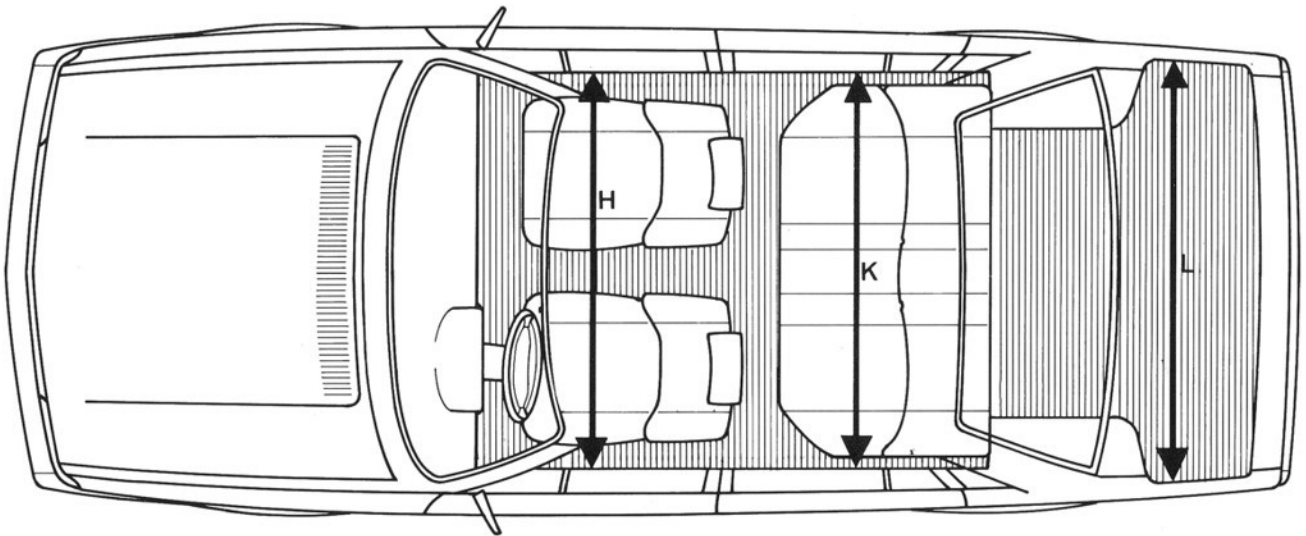
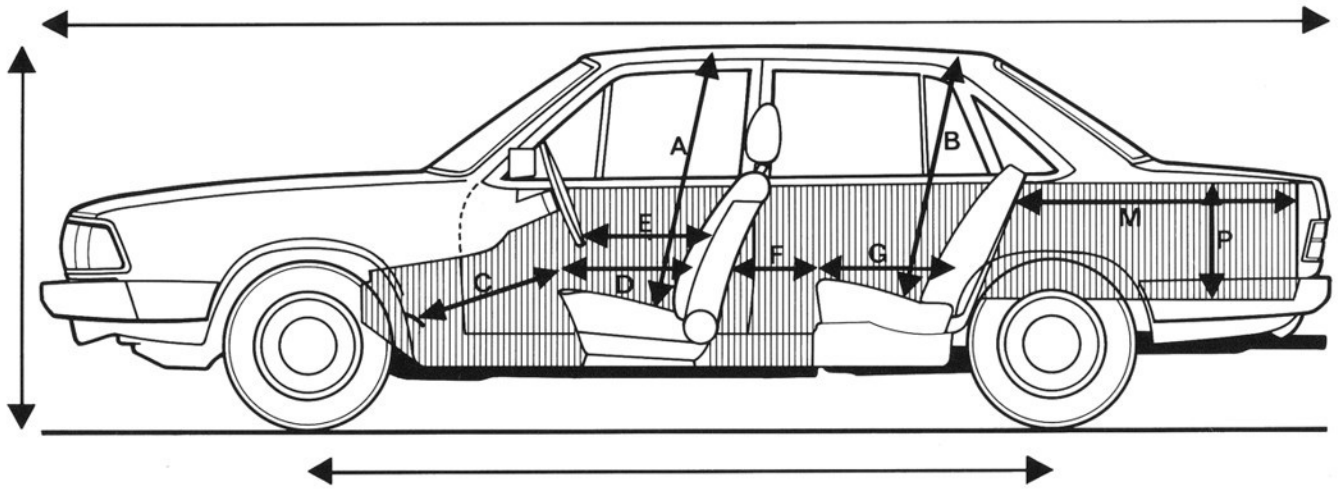


AUDI 100

Der neue Audi-Fünfcylinder-Motor ist der erste Benzinmotor dieser Art im Großserien-Automobilbau. Seine Vorzüge sind hohe Laufkultur, große Elastizität und geringer Benzinverbrauch dank der K-Jetronic-Einspritzanlage.

The new Audi 5 cylinder engine is the first gasoline engine of its kind to go into large scale production. Its advantages are increased smoothness, flexibility and economy, thanks to the efficiency of the K-Jetronic fuel injection system.

Le nouveau cinq cylindres Audi est le premier moteur à essence de ce type monté sur des voitures de grande série. Il se distingue par un fonctionnement silencieux et bien équilibré, une grande souplesse et une faible consommation d'essence grâce à l'injection K-Jetronic.



Audi 100

Fahrzeugmaße / Dimensions / Cotes

Radstand / wheelbase / empattement: 2688 mm

max. Höhe / overall height / hauteur maxi: 1393 mm

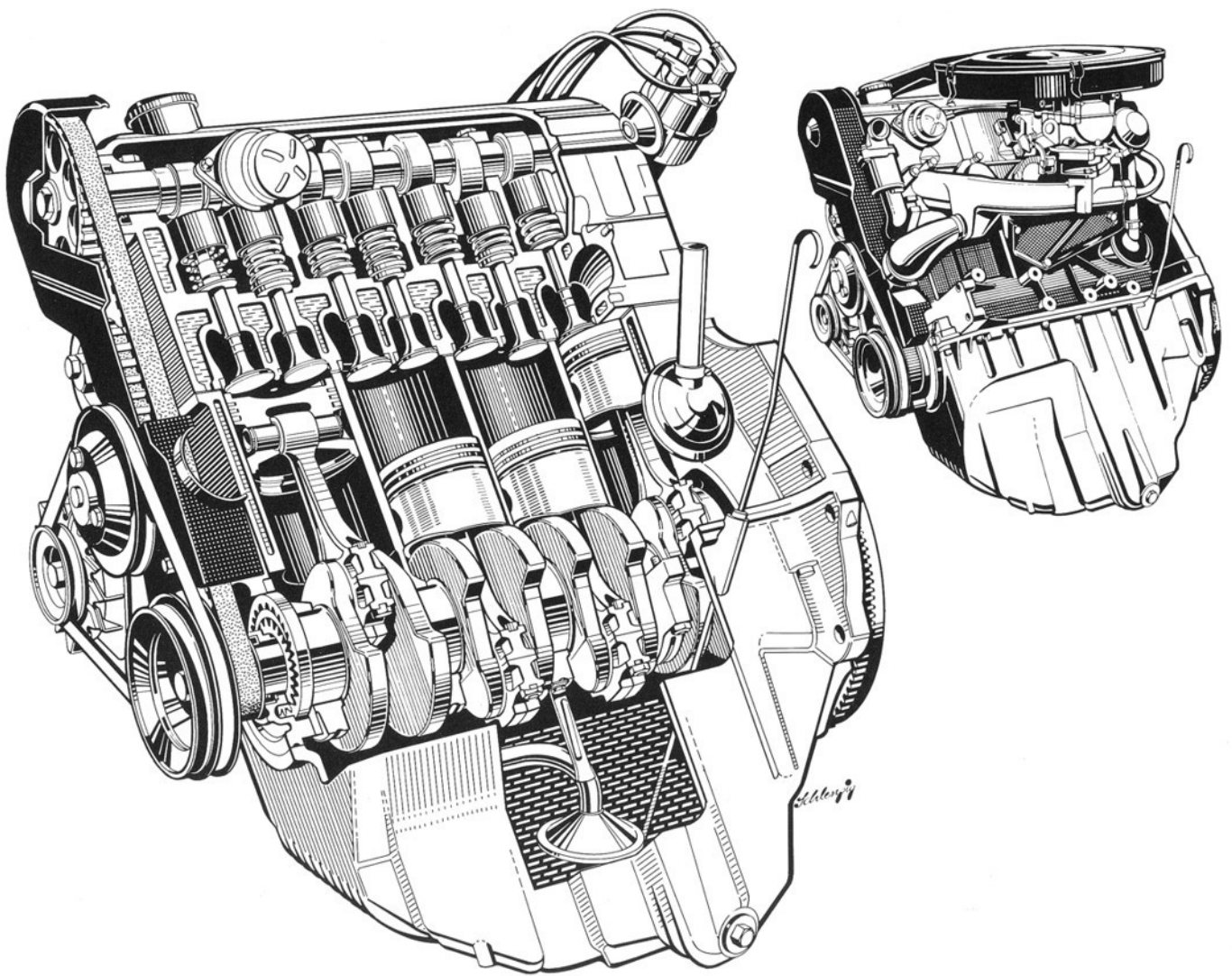
max. Länge / overall length / longueur maxi: 4680 mm

max. Breite / overall width / largeur maxi: 1768 mm

A = 935 mm D = 483 mm G = 486 mm L = 1688 mm

B = 886 mm E = 435 mm H = 1482 mm M = 900 mm

C = 490 mm F = 300 mm K = 1466 mm P = 420 mm

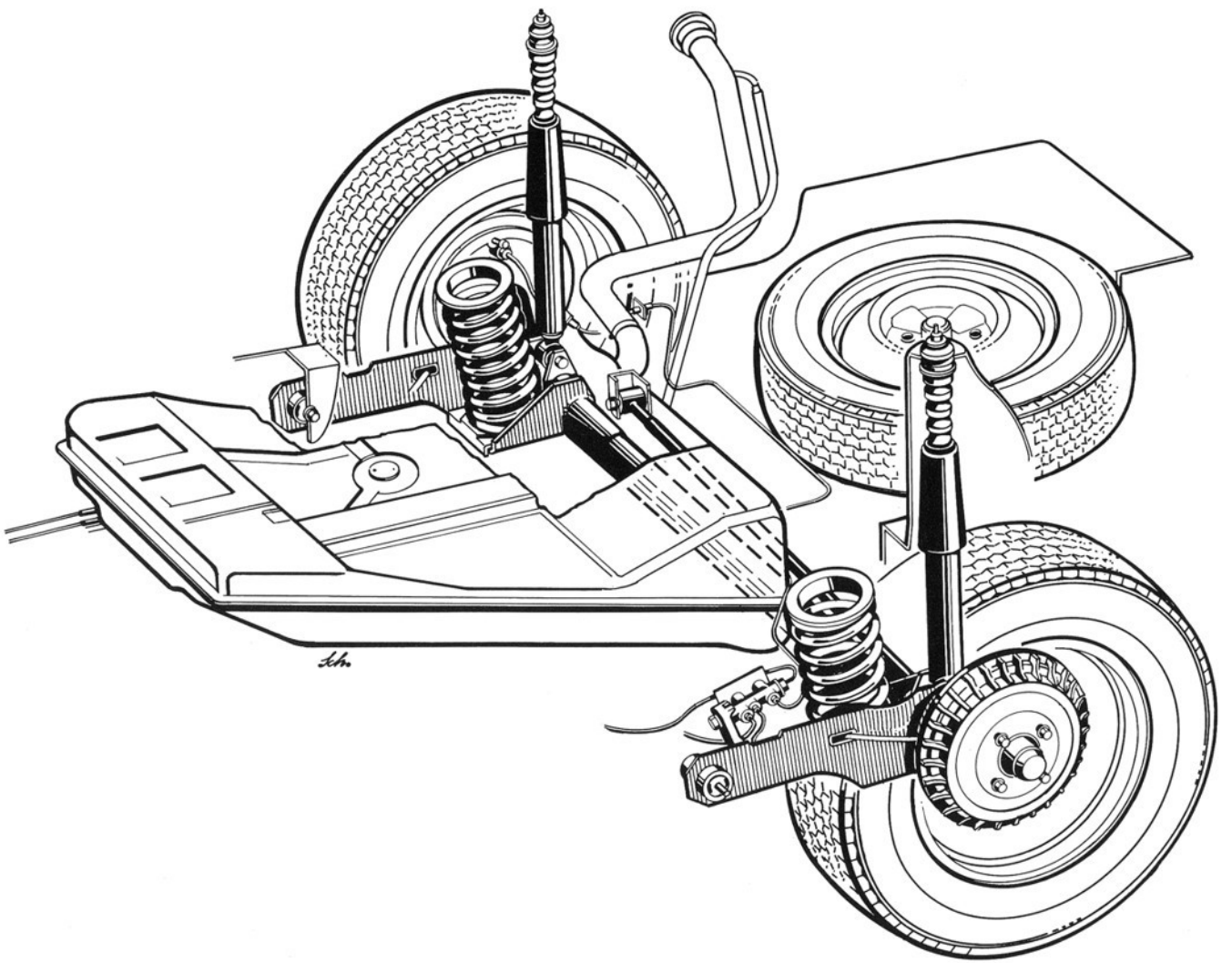


Audi 100

2,0-Liter-4-Zylinder-Motor

2.0 litre 4 cylinder engine

Moteur 4-cylindres de 2,0 litres

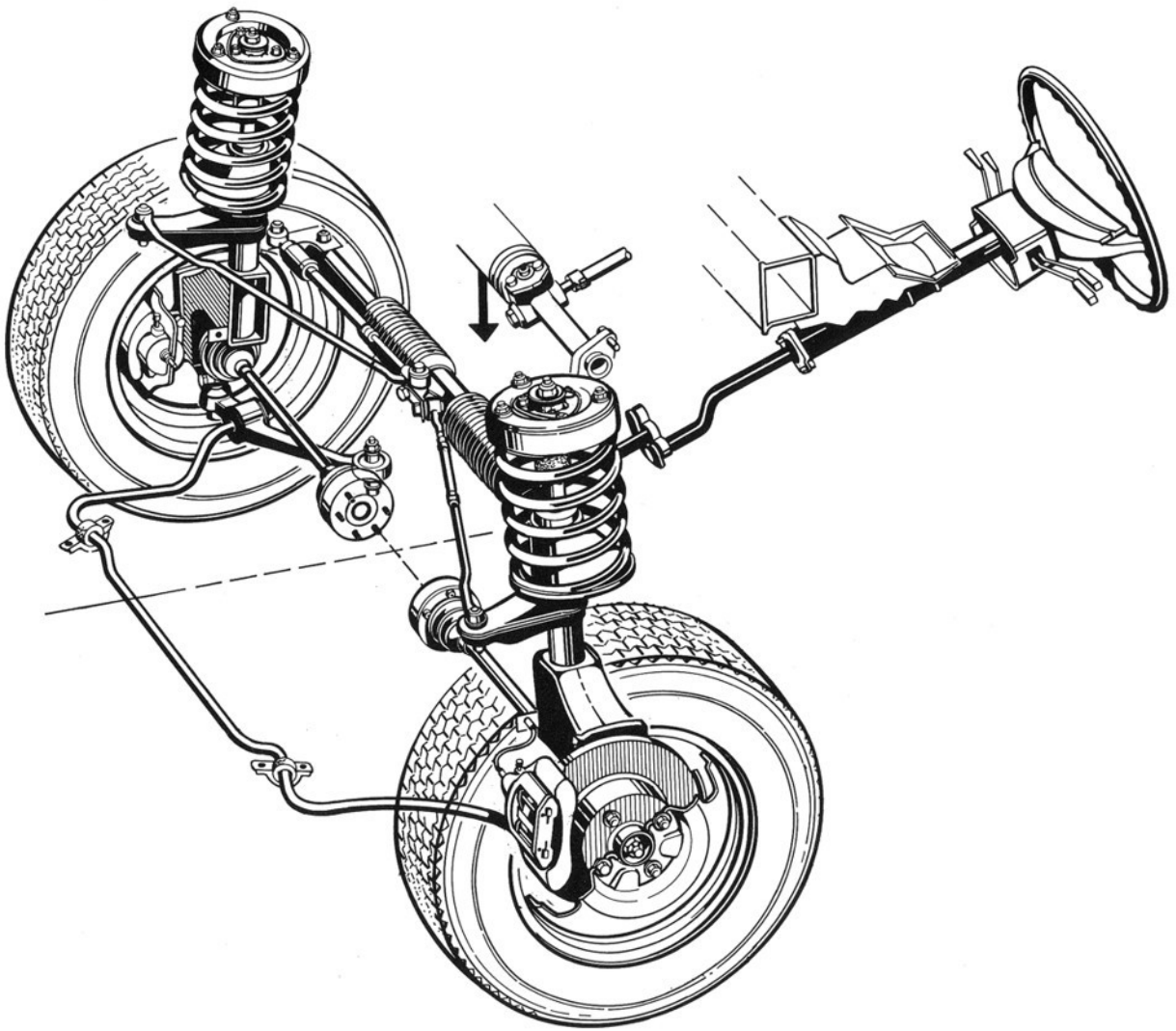


Audi 100

Hinterachse mit vorgezogenem Kraftstoffbehälter

Rear axle with fuel tank

Train arrière et réservoir d'essence

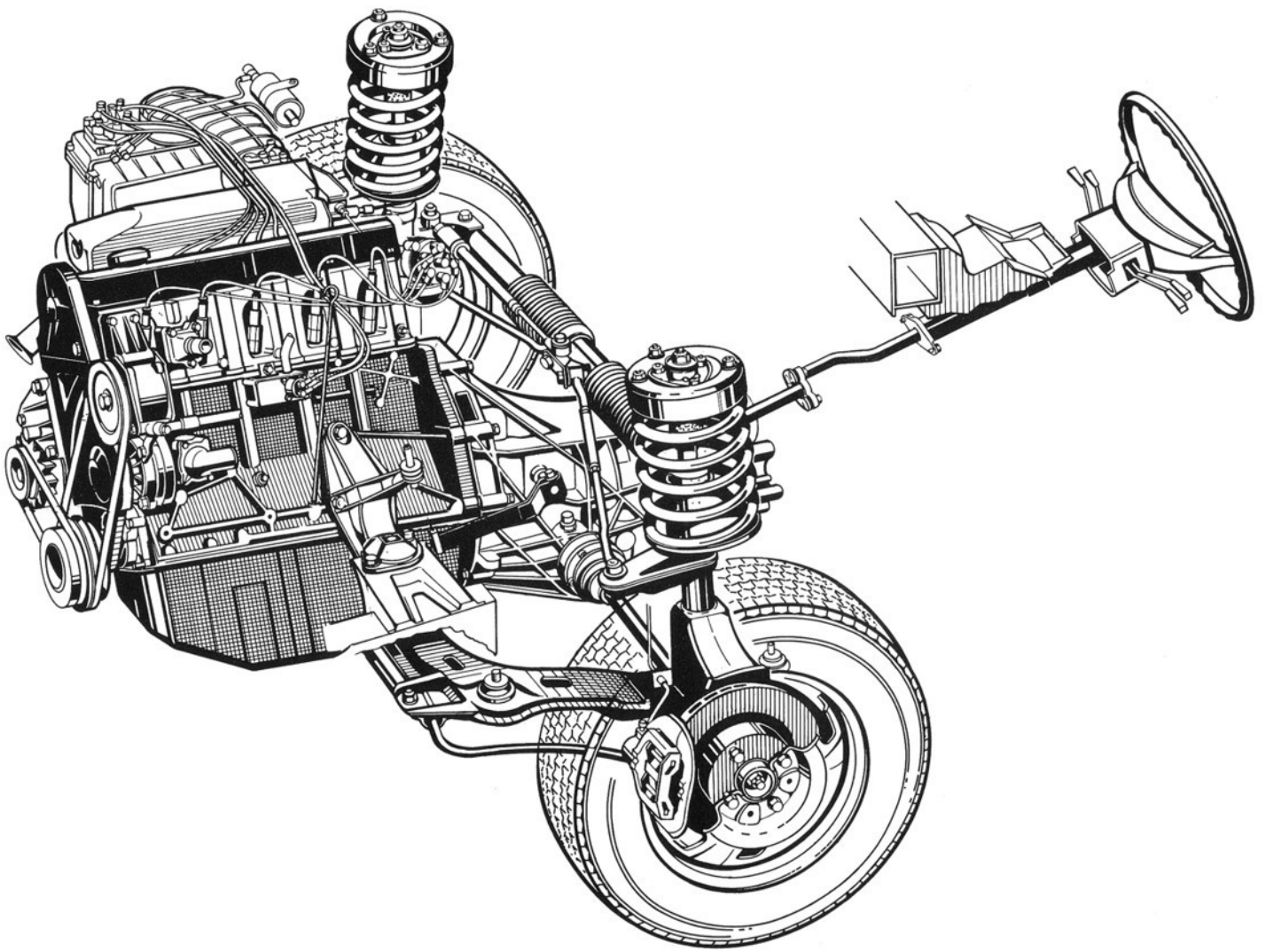


Audi 100

Vorderachse mit Lenkung

Front suspension with steering

Train avant et direction



Audi 100

Komplettes Antriebsaggregat mit Vorderachse

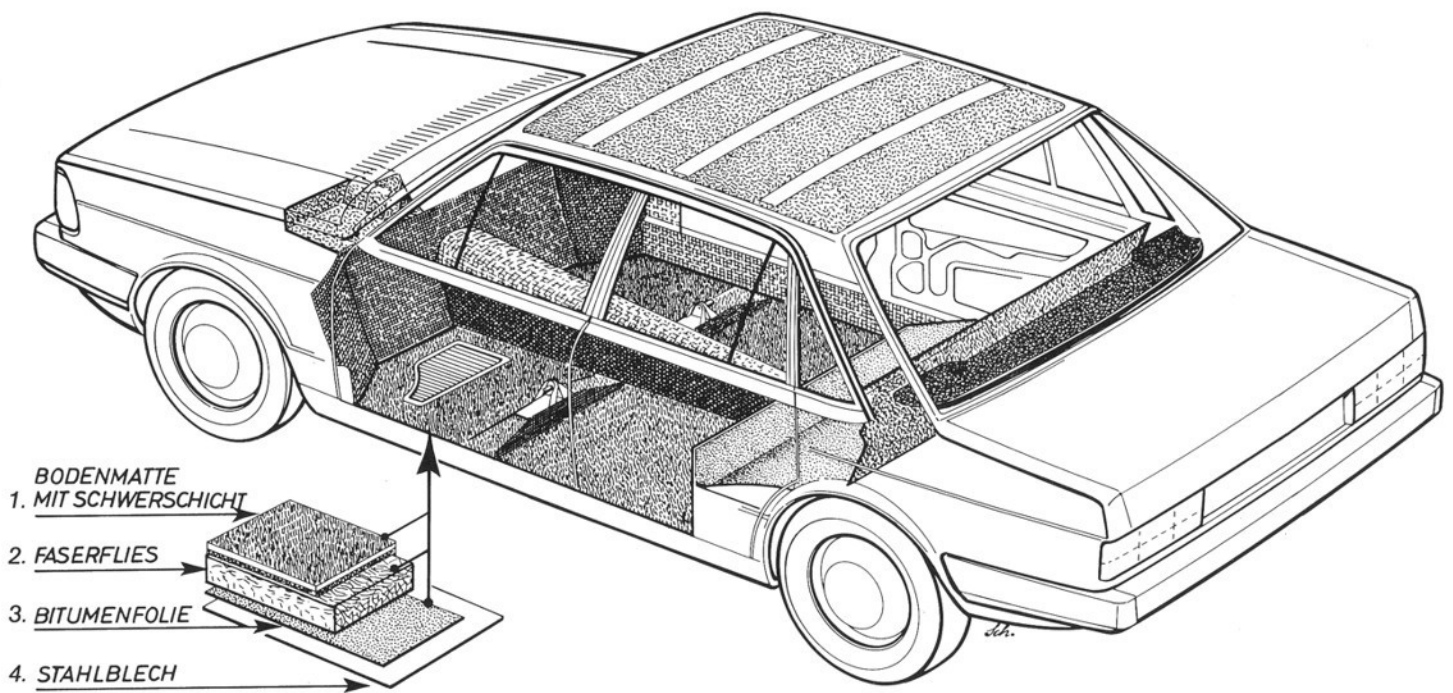
2,2-Liter-5-Zylinder-Motor

Combined power unit/front suspension assembly

2.2 litre 5 cylinder engine

Groupe mototraceur complet avec train avant,

moteur 5-cylindres de 2,2 litres



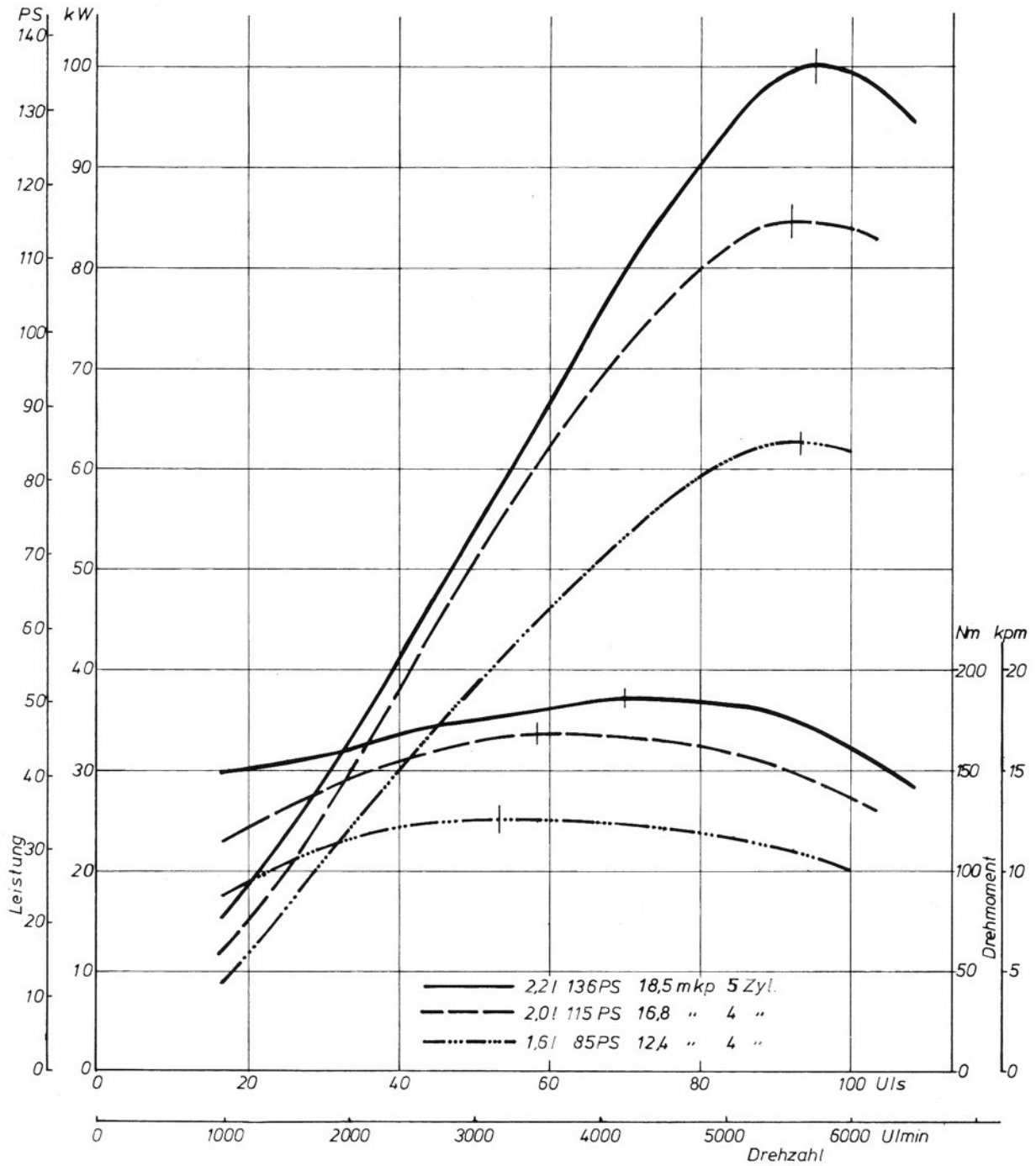
Audi 100

Geräuschdämmung

- Noise insulation
1. Floor mat with insulating backing
 2. Fibre layer
 3. Bitumen foil
 4. Steel plate

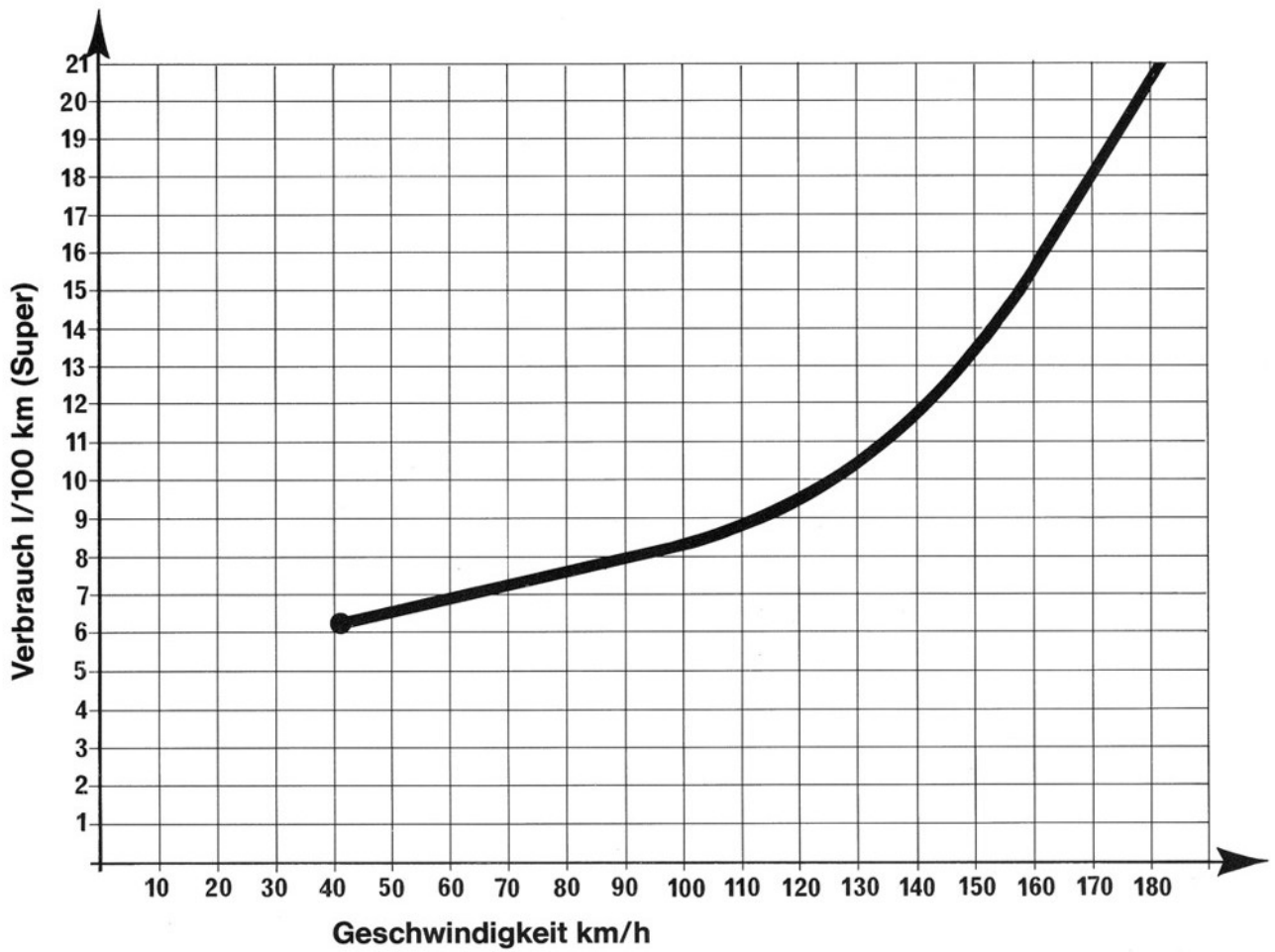
- Insonorisation
1. Moquette doublée
 2. Revêtement en fibres
 3. Feuille bitumée
 4. Tôle d'acier

Audi 100 Leistung und Drehmoment



Audi 100 Kraftstoffverbrauch bei konstanter Geschwindigkeit nach DIN 70030

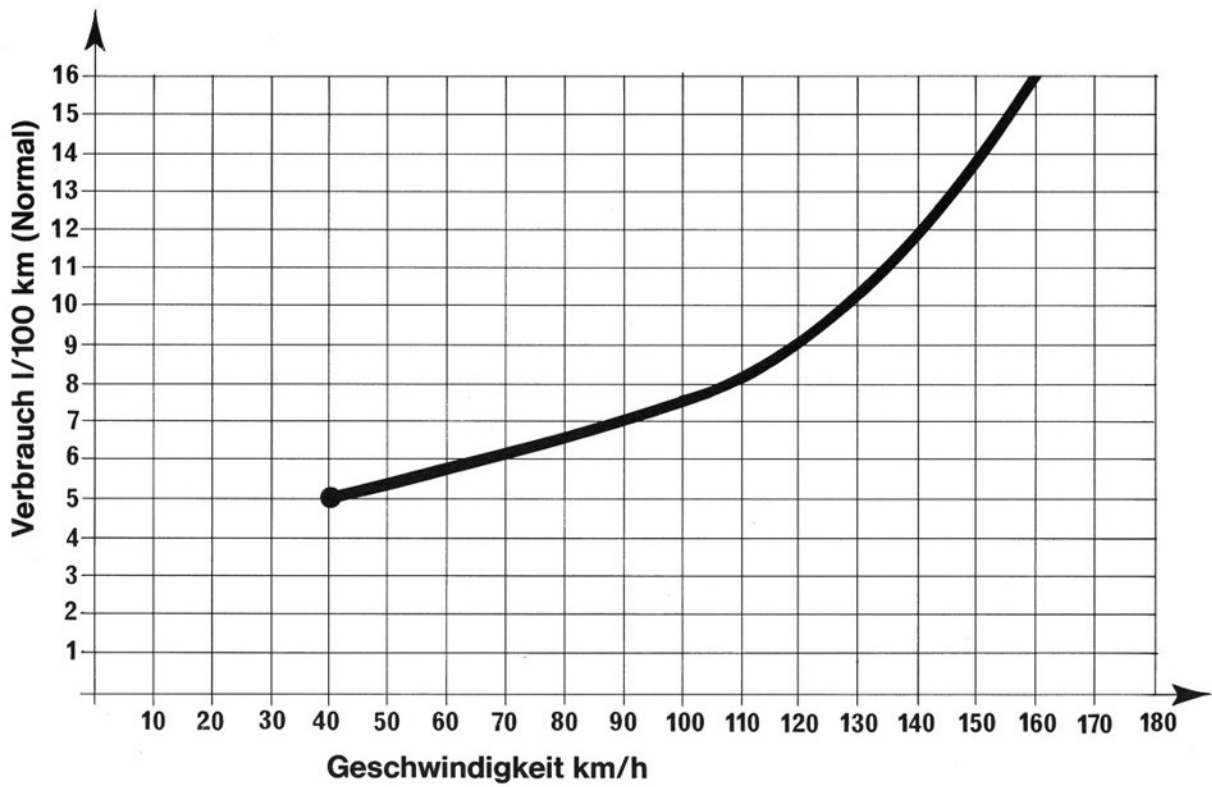
Motor: 2,0 l 115 PS



Audi 100 Kraftstoffverbrauch bei konstanter Geschwindigkeit nach DIN 70030

Motor:

1,6 l 85 PS



Audi 100 Kraftstoffverbrauch bei konstanter Geschwindigkeit nach DIN 70030

Motor: 2,2 l 136 PS 5 Zyl.

