

auto motor und sport

Australien a S 1.—, Belgien bfr 32.—, Dänemark dkr 5.25, Finnland Fmk 3.50, Frankreich FF 4.20, Griechenland Dr 30.—, Großbritannien £ —.35, Island iKr 80.—, Israel iS 3.50, Italien Lit 600, Jugoslawien Din 13.—, Kanada can S 1.—, Luxemburg lfr 32.—, Niederlande hfl 2.40, Norwegen nkr 5.— (inkl. moms.), Österreich öS 17.— (inkl. MwSt.), Portugal Esc 22.50, Spanien Ptas 55.—, Schweden skr 4.25 (inkl. moms.), Schweiz sfr 2.50, Sbdafrika Rd —.80, Tunesien din —.50, Türkei TL 12.—, USA US\$ 1.—. Printed in Germany

E 1418 D

Heft **19** 14. September 1974 DM 2.—

**Was kaufen: neuen Kleinwagen
oder gebrauchte Mittelklasse?**

NEU - endlich ein
deutscher Mini

Großer Fahrbericht

AUDI 50



TEST

BMW 2002 turbo ● **Innocenti**
Mini 1001 und Cooper 1300 ●
Oettinger-Käfer mit 70 und 85 PS

AUDI 50



Kleine Autos hatten in den vergangenen Jahren nicht viele Fürsprecher in den Vorstandsetagen der deutschen Automobilindustrie. Das Resultat dieser Haltung kann tagtäglich auf den Straßen abgelesen werden: Es fährt viel herum im Bereich um einen Liter Hubraum – aber es stammt immer aus Frankreich oder Italien.

Was man aus dieser Beobachtung schließen kann, ist ziemlich eindeutig; der deutsche Autokäufer reflektiert seit jeher auf den Sparssektor, nur die Gründe, weshalb er es tut, sind unterschiedlich. Häufig nämlich langt es nur zum Renault 4 oder Fiat 127 – auf der anderen Seite nimmt die Partei jener Automobilkonsumenten zu, die sagen: Es genügt mir, wozu denn mehr?

Für den Autoproduzenten ist dabei ziemlich gleichgültig, aus welchem Lager der potentielle Kunde kommt, Hauptsache, er kauft überhaupt. Das allerdings tut er in den unteren Preis- und Hubraumregionen so intensiv wie nie zuvor. Denn die Zeit hat dafür gesorgt, daß das kleine Auto favorisiert ist: Hohe Kosten, die dem Automobilisten speziell in den vergangenen zwölf Monaten erwachsen, lassen in vielen Fällen kaum noch eine andere Wahl zu, und schließlich begünstigen die Begleitumstände eine neue Richtung. Rasante Fahrleistungen sind weniger wichtig als ehemals, und ebenso hat der Prestigewert des Autos insgesamt nachgelassen. Wer eine oder auch mehrere Nummern kleiner trägt, muß nicht zwangsläufig arm, sondern kann ebenso gut nur vernünftig sein. Für die Industrie ist eine solche Bewußtseinsverschiebung von großer Bedeutung, denn schließlich erscheint bei jedem Geschäft immer derjenige als Gewinner, der zur rechten Zeit das richtige anzubieten hat. Für den VW-Konzern stehen die Zeichen günstig: Auf dem Economy-Sektor wird schon seit einigen Wochen der Golf angeboten, und Verstärkung erscheint nun auch noch aus Ingolstadt. Audi präsentiert den Audi 50, den ersten deutschen Mini.

Kompaktformat

Daß es zum A Null (Werksjargon) kam, geht noch auf NSU-

Auf einen deutschen Kleinwagen im Mini-Format haben Autokäufer bislang vergeblich gewartet. Jetzt gibt es ihn: dreieinhalb Meter lang und mit den – zumal beim deutschen Publikum – Erfolg verheißenden vier Ringen auf dem Kühlergrill.



Zeiten zurück. Denn bereits Ende der sechziger Jahre, als in Neckarsulm noch unermüdlich Prinzen produziert wurden, entstanden in den Konstruktionsbüros erste Entwürfe für ein kleines Auto, das die im Laufe der Jahre immer ällicher gewordene Heckmotorgilde ablösen sollte.

Das technische Konzept, damals noch gänzlich aus NSU-Repertoire stammend, sah bestimmte Dinge vor, die später – unter Auto Union- beziehungsweise VW-Regie – in Erfüllung gehen sollten: Quergestellter Vierzylindermotor vorne, Wasserkühlung, Karosserie mit Schrägheck. Von der Idee, einen luftgekühlten Vierzylinder vorne vorzusehen, waren die Ur-Konstrukteure des schon vor vielen Jahren in Neckarsulm auf die Bezeichnung A Null hörenden Prinzen-Nachfolgers schnell wieder abgekommen: Im Versuchsbetrieb hatte sich gezeigt, daß man – wenn überhaupt – besser hinten mit Luft kühlt. Zur Bestätigung diente ein Opel Kadett A, dessen Einzigartigkeit dadurch zustande kam, daß man – zum Zwecke der Geräuschstudien – unter seiner Motorhaube den luftgekühlten Vierzylinder des Prinz 1000 zum Einsatz brachte. Das Ergebnis war nicht sehr ermutigend – daß der geplante Frontmotor Flüssigkeitskühlung haben mußte, löste keine Debatten mehr aus.

Viel intensiver wurde dagegen im Laufe der weiteren Entwicklung, die im Zuge der Fusion mit Audi nach Ingolstadt verlegt wurde, die Frage diskutiert, ob die Antriebseinheit quer oder längs eingebaut werden sollte. Es siegte schließlich die Quer-Partei – ungeachtet der Tatsache, daß man „billiger“ anders herum baut und daß man sich damit außerdem auch meist eine bessere Zugänglichkeit zu wartungsbedürftigen Aggregaten sichert. Doch quer ist nicht nur modern, sondern – speziell bei den heutigen Sicherheitsnormen – auch notwendig: Bei gegebenen Längenmaßen wachsen mit quergestelltem Motor die Knautschzonen und damit die Möglichkeiten, Frontalzusammenstöße mit geringeren Verzögerungswerten zu überstehen. Bei Audi ist man nicht zu Unrecht stolz darauf, daß der Kleine sämtliche euro-

AUDI 50

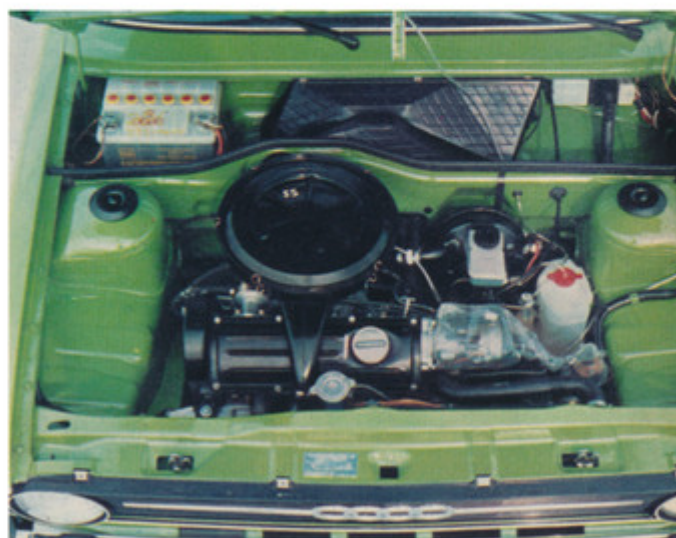




Nicht nur äußerlich ist der Audi 50 ein adrettes und funktionelles Auto. Auch im Innenraum hat er einiges zu bieten: günstige Platzverhältnisse, bequeme Stoffsitze und auch in der preisgünstigeren LS-Ausführung eine praktische, komplette Ausstattung mit klar gezeichneten Instrumenten.



Zwei 1100 ccm-Triebwerke stehen für den kleinen Audi zur Wahl: Der 50 PS-Motor — er begnügt sich mit Normalbenzin — dient der LS-Version als Antriebsquelle, während der etwas noblere GL die stärkere 60 PS-Maschine erhält. Beide zeichnen sich durch viel Temperament und Kultiviertheit aus.



päischen Sicherheitsforderungen erfüllt und im Ernstfalle so knautscht, wie man es auch bei winzigen Autos für wünschenswert hält.

Dies gilt um so mehr, als der Audi 50, dessen Entwicklung speziell in den vergangenen zwei Jahren unter Hochdruck betrieben wurde und dessen Antriebseinheit erstmals in Prinz 1000-Karosserien freie Fahrt fand, ein Musterbeispiel gekonnten Leichtbaus ist. Mit einem Leergewicht von weniger als 700 kg ist dieser kleinste Audi über zwei Zentner leichter als der ebenfalls schon grazile VW Golf, ohne deshalb windig oder mager zu wirken. Die ersten Probefahrten, die auto motor und sport auf dem VW-Prüfplatz in Ehra-Lessin unternahm, bestätigten das: Das Fliegen-gewicht vermittelt spontan das Gefühl der Solidität – daß der kleine Audi rund 200 kg unter einem komplett ausgestatteten Käfer bleibt, wird so schnell nicht offenbar.

Die Audi-Techniker, allen voran der inzwischen im Ruhestand lebende Ludwig Kraus, sind denn auch sicher, sich mit der Einsparung an Pfunden mehr Vor- als Nachteile eingehandelt zu haben. Besonders freut man sich in diesem Zusammenhang (und in dieser Zeit) über die realisierbaren Verbrauchswerte: Laut Werksangabe werden bei konstant 80 km/h rund 4,5 Liter/100 km verbraucht, und bei gleichmäßigen 100 km/h bleibt das im Cw-Wert günstige Sparmobil noch unter der 6 Liter-Grenze. Mit diesen Werten, die auto motor und sport in einem ausführlichen Test noch nachprüfen wird, steht der kleine Audi ungewöhnlich günstig da, zumal in 50 PS-Version nur Normalbenzin verlangt wird.

Die Karosserie entstand durch hauseigenes Styling, in Detailfragen beriet Bertone. Was auf dreieinhalb Metern Länge geboten wird, entspricht dem heutigen Zeitgeschmack, ohne daß auf besondere Originalität geachtet wurde: Auch der kleinste Audi ist formal ein braves Auto – ein Renault 5 etwa hat, was die Linienführung angeht, zweifellos mehr Pfiff. Doch das äußerliche Bekenntnis zur Bürgerlichkeit muß nicht unbedingt nachteilig sein, im Gegenteil;

AUDI 50

Modelle und Ausstattung

Audi 50 LS 1,1 Liter, 50 PS Audi 50 GL 1,1 Liter, 60 PS

Zur Ausstattung der LS-Version gehören unter anderem: Textil-Gürtelreifen, Abschleppösen vorn und hinten, zwei Rückfahrscheinwerfer, seitliche Zierleisten, Heckklappe mit Gasdruckheber, Gepäckraum-Abdeckung, Vlies-Bodenmatten (auch im Gepäckraum), Ablagen rechts und links unterhalb des Armaturenbretts, Liegesitze vorn, umklappbare Rücksitze, Beifahrer-Haltegriff vorn, zwei Halteschlaufen hinten, Dreipunkt-Sicherheitsgurte vorn, Anschlüsse für Sicherheitsgurte hinten, abblendbarer Innenspiegel, Make up-Spiegel, Parkleuchten, elektrische Scheibenwaschanlage, zwei-stufiges Gebläse, elektrische Quarzuhr, Tankuhr und Wasserthermometer.

Mehrausstattung bei der GL-Version: Stahl- statt Textil-Gürtelreifen, lastabhängiger Bremskraft-regler, seitliche Zierleisten mit

Kunststoff-Stoßprofil, Zierleisten an den Türschwelen, Gummileisten auf den Stoßstangen, abschließbarer Tankdeckel, Teppichboden, Zierleisten an Tür- und Seitenverkleidungen, Zigarettenanzünder, Drehzahlmesser.

Einzel-Extras für den 50 LS sind unter anderem: Stahl-Gürtelreifen, abschließbarer Tankdeckel, Drehzahlmesser.

Einzel-Extras für beide Modelle: Bremskraftverstärker, Stahlkurbel-dach, Ausstellfenster vorne, zweiter Außenspiegel, Halogen-Hauptscheinwerfer, Nebelscheinwerfer mit Nebel-Rückleuchte, Scheinwerfer-Waschanlage, Scheinwerfer-Höhenverstellung, Verbund-glas-Frontscheibe, heizbare Heckscheibe, Heckscheibenwischer, Radioanlage, Automatik-Sicherheitsgurte vorne und hinten, Dreipunkt-Sicherheitsgurte für hinten, Kopfstützen für die Vordersitze.

Technische Daten

Audi 50 LS (Werte für 50 GL in Klammern)

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 69,5 x 72 mm, Hubraum 1093 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,0 : 1 (9,3 : 1), Leistung 50 PS bei 5800 U/min (60 PS bei 6000 U/min), spezifische Leistung 46 (55) PS/Liter, maximales Drehmoment 7,7 mkg bei 3500 U/min (8,5 mkg bei 3500 U/min), mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 5800 U/min (6000 U/min) 13,9 (14,4) m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle, Antrieb über Zahnriemen, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Ventilatorantrieb mit Elektromotor, durch Thermostatschalter gesteuert, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromölfilter, 1 Fallstromvergaser mit Startautomatik, mechanische Benzinpumpe, 36 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 36 Ah, Drehstromlichtmaschine 490 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Vorderräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,454 (14,737), II. 2,050 (8,747), III. 1,347 (5,748), IV. 0,963 (4,109), R. 3,384 (14,439), Achsantrieb 4,267.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, Stabilisator, hinten Koppellenkerachse mit Federbeinen (Stabilisator), Zahnstangenlenkung, hydraulisches Zweikreisbremssystem, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 4 1/2 J x 13, Gürtelreifen 135 SR 13.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2335 mm, Spur 1300/1310 mm, Außenmaße 3490 x 1560 x 1304 mm, Wendekreis ca. 9,6 m, 3,7 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Innenbreite vorn 1290 mm, hinten 1290 mm, Innenhöhe vorn 950 mm, hinten 860 mm, Sitztiefe vorn 480 mm, hinten 480 mm, Leergewicht 685 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1100 kg, Zuladung 415 kg.

FAHRLEISTUNGEN

(Werksangaben)

Höchstgeschwindigkeit 142 (152) km/h
Beschleunigung
0 bis 80 km/h . . . 9,6 (9,0) s
0 bis 100 km/h . . . 15,4 (13,5) s

Audi 50.



Audi 50: Die neue Sicherheit.

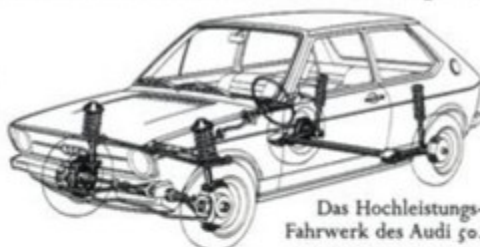
Für besseres Fahrverhalten und mehr Insassen-Schutz in dieser Klasse.

Sicheres Fahren durch den Audi-Frontantrieb und die neue Fahrwerk-Technik.

Mehr Schutz für die Insassen durch die Fahrgast-Sicherheitskabine und die umfangreiche Sicherheits-Technik.

Informieren Sie sich über den technischen Vorsprung des Audi 50.

Besseres Fahrverhalten: Sicheres Fahren in Kurven, bei Seitenwind und Regen. Sicheres Bremsen auch auf einseitig glatter Fahrbahn. Das besonders fortschrittlich konstruierte Fahrwerk macht den Audi 50 zu einem überlegenen Auto in seiner Klasse. Der quergestellte Motor liegt mit seinem Gewicht über den angetriebenen Vorderrädern. Dadurch befindet sich der Schwerpunkt des Wagens im vorderen Drittel. Zusammen mit der neuen Koppellenker-Hinterachse bewirkt das eine hervorragende Kurvenstabilität und eine sehr gute Straßenlage, auch bei Seitenwind und Regen. Für sicheres Bremsen hat der Audi 50 das Lenkstabile Bremssystem. Es verhindert weitgehend Schiefziehen, Schleudern und Ausbrechen beim Bremsen, sogar auf einseitig glatter Fahrbahn.



Das Hochleistungs-Fahrwerk des Audi 50.

Mehr Insassen-Schutz: Computerberechnete Knautschzonen und viel Sicherheit auch im Detail. Der komfortable Innenraum des Audi 50 ist als extrem stabile Fahrgast-Sicherheitskabine konstruiert. Mit computerberechneten Knautschzonen für einen wirksamen Schutz der Insassen. Die Schalter und Hebel im Wageninnern sind aus verformbarem Material. Die Sicherheitslenksäule kann bei einem Aufprall nicht in den Innenraum eindringen.

Die Audi 50-Motoren: Robust. Drehzahlfest. Geräuscharm durch den neuen Schlepphebel-Ventiltrieb.

Audi 50	von 0 bis 100	Spitze	Verbrauch (DIN)
LS/50 PS	15,4 sec	142 km	7,3 l N/100 km
GL/60 PS	13,5 sec	152 km	7,6 l S/100 km



Der komfortable Audi 50-Innenraum ist eine extrem stabile Fahrgast-Sicherheitskabine.

AUDI NSU
Vorsprung durch Technik.

bitte ausschneiden

Information:
Komfort. Technik. Sicherheit.

Schicken Sie diesen Informations-Scheck an AUDI NSU, Abt. W 6, 8070 Ingolstadt. Sie erhalten von uns eine ausführliche Information über den Audi 50. (Vergessen Sie bitte nicht Ihre Anschrift.)

A-3-6



Der Audi 50 im Bremstest.

daß ein sehr „deutsches“ kleines Auto entstand, dem die vier Ringe im ernst gegliederten Grill gut zu Gesicht stehen, kann sich im Verkauf durchaus positiv auswirken. Vom sachlichen Nutzen her hat die zierliche Leichtbau-Karosserie all das zu bieten, was man von einem modernen Kleinwagen erwartet: Platz für vier Personen, gute Sichtverhältnisse, Knautschzonen vorne und hinten, einen variablen Kofferraum, der sich durch Umklappen der Rücksitzbank im Volumen erweitern läßt, und eine Heckklappe, die optimale Zugänglichkeit offeriert.

Ein Heckscheibenwischer, den die Schrägheck-Limousine aufgrund ihrer aerodynamischen Gegebenheiten eigentlich dringend brauchte, sparten sich die Audi-Verantwortlichen aus Kostengründen. Ansonsten sparte man freilich nicht, denn bereits die Normalausführung des Audi 50, die auf die Zusatzbezeichnung LS hört, bietet komplette Ausstattung. Unter anderem gibt es eine elektrische Quarzuhr, Scheibenwischer mit zwei Geschwindigkeiten und elektrischer Waschanlage, Liegesitze, Gürtelreifen und Scheibenbremsen. Mit diesen Zutaten, die in GL-Version durch weitere Extras (zum Beispiel Tufting-Teppichboden, Zigarettenanzünder, Gummileisten an den Stoßstangen, Stahlgürtelreifen, Bremskraftregler und 60 PS-Motor) vervollständigt werden, ergibt sich ein keineswegs ärmliches Bild, mit dem sich der kleine Audi von den verkaufspolitischen Strategien der Konzernmutter VW deutlich entfernt. Denn beim Golf hört die Standard-Version aus gutem Grund nicht auf die LS-Ergänzung — Scheibenbremsen und Gürtelreifen werden hier separat in Rechnung gestellt.

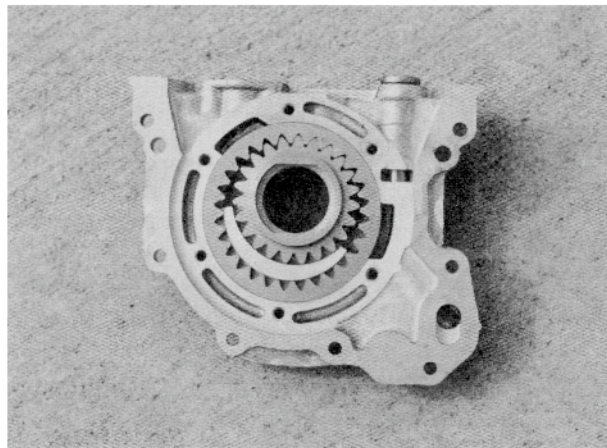
Mindestens 50, höchstens 60 PS

Der Motor des Audi 50 ist zwar kein alter Bekannter, aber immerhin doch jemand, den man schon anderweitig hat arbeiten sehen: Premiere feierte dieser leicht langhubig geratene Vierzylinder, zu dessen technischen Merkmalen ein Querstromzylinderkopf und eine obenliegende

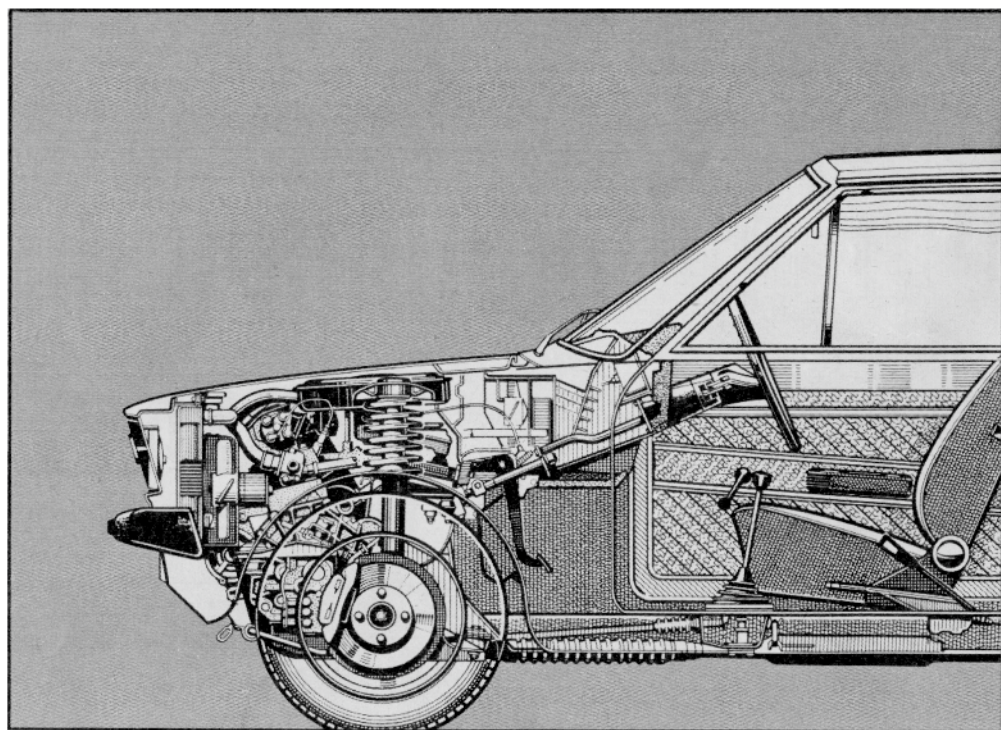
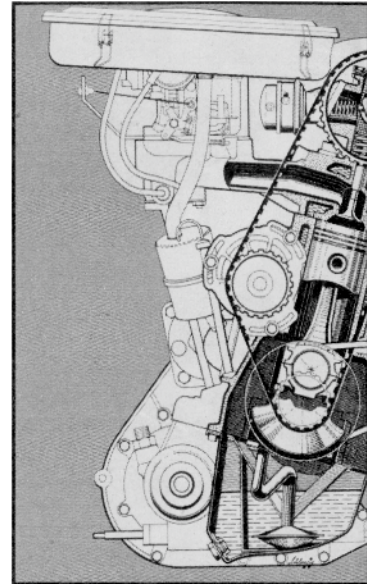
AUDI 50

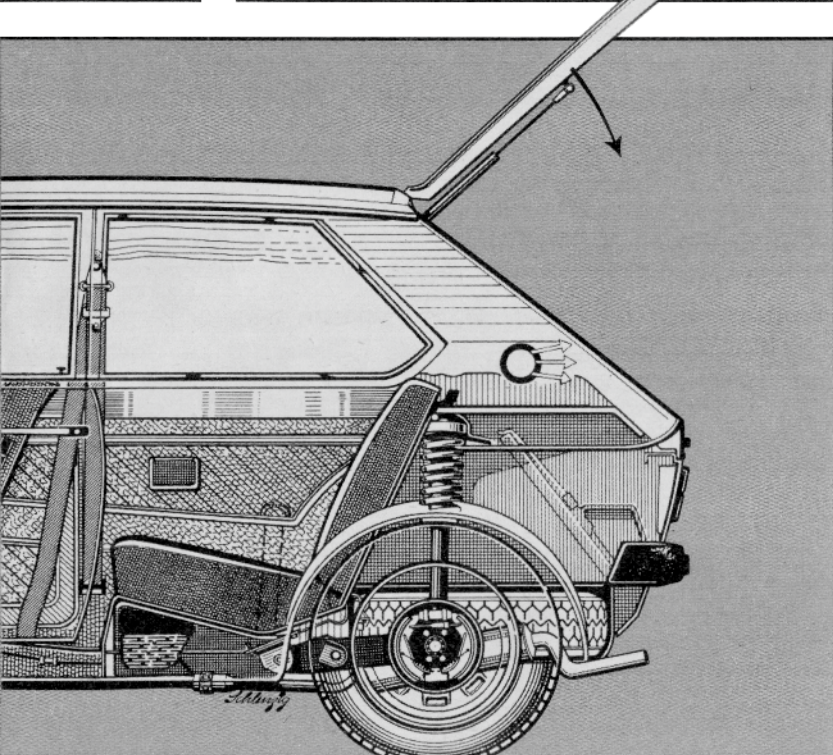
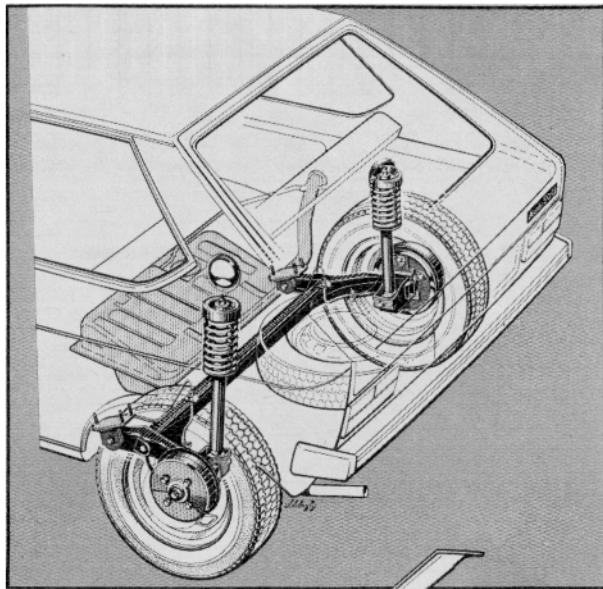
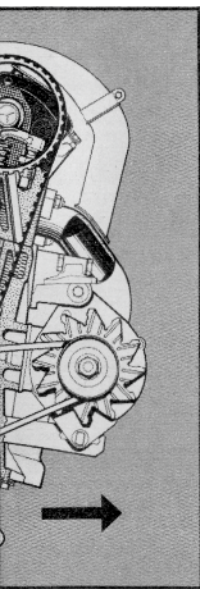
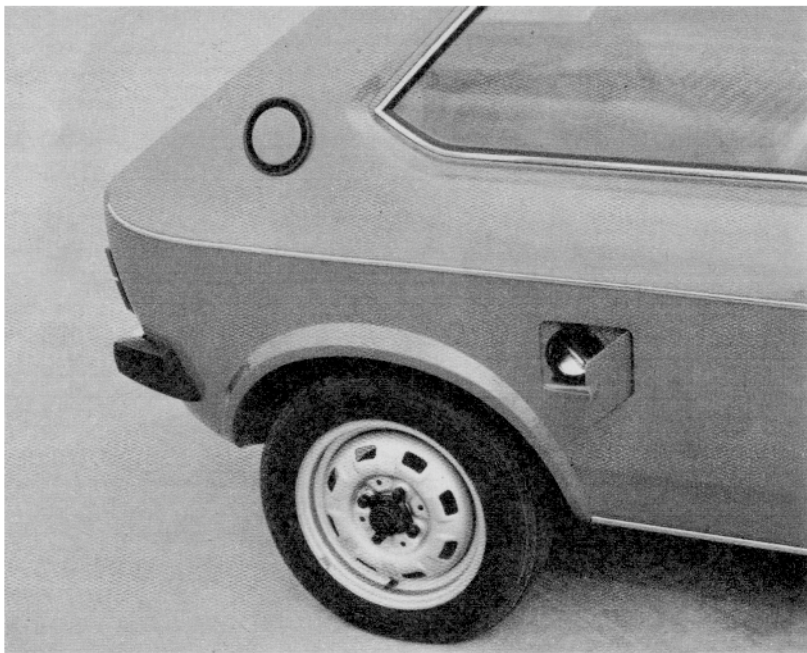


Auch beim kleinsten Audi gibt es viele Extras nur gegen Aufpreis, unter anderem eine von außen zu betätigende Scheinwerfer-Höhenverstellung. Die Entlüftungsöffnung am Heck hat Ähnlichkeit mit einem Tankverschluß — nach mehreren Fehlgriffen kräftiger Tankwarte wurde das Plastikteil bei den Serienautos verstärkt.



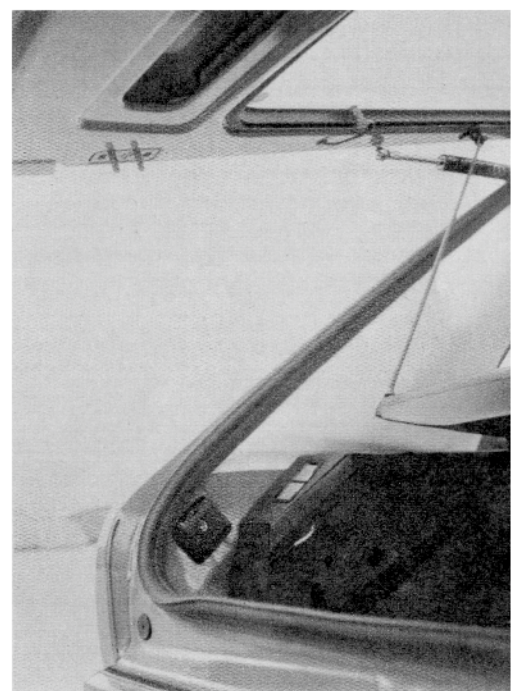
Auf unkonventionelle, aber sehr einfache Art wird die Audi-Maschine mit Schmieröl versorgt: über eine direkt von der Kurbelwelle angetriebene Sichelpumpe.





Große Hecktür mit Gasdruckheber und variierbarer Gepäckraum sorgen beim Audi 50 für hohen Nutzwert.

Neu ist die sogenannte Koppel lenker-Hinter achse: Sie unterscheidet sich von der Verbund lenker achse des VW Golf durch die weiter hinten liegende, als Stabilisator fun gierende Quer traverse. Diese Anordnung kommt vor allem der Innenraum länge zugute.



Der Neue: Audi 50.



Jetzt gibt es einen neuen Wagen mit sehr niedrigem Benzinverbrauch (7,3 l Normal/100 km DIN), von dem Sie mehr Komfort, Qualität und Sicherheit verlangen können.

Informieren Sie sich über den technischen Vorsprung des Audi 50.

Mehr Komfort:

Komfortable Ausstattung. Großzügiger Innenraum. Hoher Fahrkomfort. Der Audi 50 wird von vielen deutschen Autotestern in seiner Klasse als richtungweisend bezeichnet. Mit Recht. Schon seine Serienausstattung ist ungewöhnlich umfangreich: Zum

Beispiel komplette Instrumentierung mit Quarzuhr. Elektrischer Scheibenwascher. Parkleuchten. Abblendbarer Innenspiegel. Teppichboden.

Der Innenraum ist groß und komfortabel. Man sitzt mit viel Beinfreiheit vorn auf anatomisch richtig geformten Einzel-Liegesitzen und hinten auf einer breiten bequemen Rück-

bank. Der geräumige Kofferraum kann in einen Laderaum von 637 Litern verwandelt werden. Das Langstrecken-Fahrwerk des Audi 50 hat die ausgereifte Technik einer großen Limousine.





Mehr Qualität:

Motor mit hoher Drehzahlreserve. Zylinder und Kolben verschleißfrei. Mehrschichtbehandlung bei Lack und Unterboden. Der Audi 50-Motor ist sehr langlebig. Mit einer hohen Drehzahlreserve, einem robusten Guß-Motorblock, mit Kolben und Zylindern aus extrem verschleißarmem Material. Die Karosserie wird rostschützend grundiert und dann im Mehrschichtverfahren

lackiert. PVC-Unterbodenschutz ist serienmäßig.

Mehr Sicherheit:

Fahrgast-Sicherheitskabine und Lenkstabiles Bremssystem. Der Audi 50 hat den sicheren Audi-Frontantrieb und eine Fahrgast-Sicherheitskabine, die extrem stabil gebaut ist. Mit computerberechneten Knautschonen und einer umfangreichen Sicherheitsaus-



Die extrem stabile Fahrgast-Sicherheitskabine.

stattung. Und er hat das Lenkstabile Bremssystem für spurgenaues Bremsen auch auf einseitig glatter Fahrbahn.

Die Audi 50-Motoren.

Audi 50	von 0 bis 100	Spitze	Verbrauch (DIN)
LS/50 PS	15,4 sec	142 km	7,3 l N/100 km
GL/60 PS	13,5 sec	152 km	7,6 l S/100 km

AUDI NSU
Vorsprung durch Technik.

bitte ausschneiden

Information:

Komfort. Qualität. Sicherheit.

Schicken Sie diesen Informations-Scheck an AUDI NSU, Abt. W 6, 8070 Ingolstadt. Sie erhalten von uns eine ausführliche Information über den Audi 50. (Vergessen Sie bitte nicht Ihre Anschrift.)

A-3-12

