

# AUTO

## ZEITUNG



Tests, Tips, Daten,  
Preise, Betriebskosten  
und Werterhaltung:

# Junge Autos '77

Wo der Spaß am Fahren beginnt und was er kostet: 47 Autos bis 9999,- Mark

## NEU: BMW 320 Sechs-Zylinder!

Weltexklusiv nur in AUTO ZEITUNG: Erster Test des neuen Bayern-Bombers

## VW Golf Diesel

Einmaliger Härte-Test über 100 000 Kilometer in Europa und Amerika

## Mercedes

Exklusiv: Geheime Tests für das Comeback im Motorsport!

**AKTUELL!**  
DER DEUTSCHE  
GRAND PRIX



**K**onventionen – auch im Automobilbau – werden nicht alle Tage gebrochen. Und doch ist eine relativ neuartige Konzeption auf dem Vormarsch: das Schrägheckautomobil. In der kleinen bis mittleren Klasse haben die Wagen mit dem abgeschnittenen Kofferraum den konventionellen Stufenheckautos fast schon den Rang abgelaufen. Die Gründe für derartige Beliebtheit liegen auf der Hand, beziehungsweise unter der Heckklappe. Die Hatchback-Wagen sehen nicht so geschäftsmäßig aus wie ein richtiger Kombi, und dennoch bringen sie viele der Vorteile dieser Spezies mit. Durch die Heckklappe lassen sich selbst sperrige Güter einladen, der Gepäckraum läßt sich meist durch eine umklappbare Fondsitzebank ganz erheblich vergrößern.

Auto-Neuheit

## Letzter Schliff am Audi Avant

Auf der Automobil-Ausstellung in Frankfurt wird der Audi 100 Avant mit Schrägheck vorgestellt. Die geheime Erbkönig-Zeit ist fast vorbei

Was den Besitzern dieser kleineren Schräghecklimousinen schon seit langem Freude macht, blieb den Eignern größerer Fahrzeuge bis auf die Renault 20/30-Fahrer bislang vorbehalten. Doch nun bekommen die Franzosen Konkurrenz. Es steht schon jetzt fest, daß Audi zur Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt mit einem großen Schrägheck-Auto kommen wird. Unter dem

Namen „Avant“ steht ein Heckklappen Audi 100 kurz vor der letzten Vollendung. Auf Hochtouren laufen die allerletzten Versuchsfahrten – noch mit geheimen Erbkönigen. Völlig ungetarnt verkörpern sie den letzten Entwicklungsstand kurz vor Beginn der Serienfertigung. Schon ab Anfang Oktober wird der Avant zu kaufen sein.

Bei der Entwicklung des Wagens ging man den umgekehrten Weg wie beim

kürzlich vorgestellten Derby von VW: Flanschten die Konzernbrüder aus Wolfsburg dem Schrägheck-Polo einfach einen Kofferraum an, so diente dem Avant die Stufenheck-Limousine als Basis. Und so unterscheiden sich die Frontpartien der beiden Audi 100-Varianten in nichts voneinander. Hinter der B-Strebe allerdings setzten die Karosseriebauer den Zeichenstift an. Gleich hinter den Fondtüren fällt das Heck nun in einer schrägen Linie bis zu den Rückleuchten ab. Eine große Heckklappe reicht bis zu den Seitenflanken, endet allerdings gerade oberhalb der Fondleuchten. Die Karosserieform erinnert stark an den bisherigen VW-Passat, wirkt aber deutlich größer. Leider versäumten die Erbauer, die Heckklappe zwischen den Rückleuchten tiefer zu ziehen, wie

dies bei der jüngsten Modellpflege beim Passat geschah. So müssen beim Avant Gepäckstücke über die relativ hohe Schürze gestemmt werden.

Unter der Heckklappe aber steht ein Riesen-Gepäckabteil zur Verfügung. Freilich läßt sich auch im großen Schrägheck-Audi die Fondsitzebank umklappen. Schon vor Monaten stand für Kenner der Erbkönig-Szene fest, daß Audi mit dem Avant noch weitergehen wollte (AUTO ZEITUNG 4/77). Nicht nur größtmögliche Variabilität im Fondraum sollte geboten werden, sondern auch noch zusätzliche Lademöglichkeiten, beispielsweise für Skier. Zielvorga-

be für die Techniker war, selbst bei genutztem Fondpassagiererraum Platz für mindestens vier Paar Schneebretter im Innenraum zu haben. So wunderten sich denn im frühen Entwicklungsstand die Erbkönig-Jäger in Wintersportgebieten, daß der Avant niemals mit Skiträgern auf dem Dach gesichtet wurde. Verstohlene Blicke in den Innenraum der Versuchsfahrzeuge brachten noch mehr an den Tag. Der Ausstattungsstandard der Erbkönige war sehr hoch angesetzt. Es scheint, daß Audi den Avant zum Nobelgefährt erkoren hat.

Technisch wird sich der Avant jedoch nicht vom Stufenheck-Bruder abheben.



**Bei den allerletzten Versuchsfahrten erwischt: Der Audi 100 Avant. Das Auto mit schrägem Heck und großer Ladeklappe steht kurz vor der Vollendung. Da so kurz vor der Serienfertigung die Versuchsfahrzeuge bis ins Detail stimmen müssen, schützen die Versuchsfahrer die Autos mit Planen vor neugierigen Blicken, oft allerdings nicht schnell genug**

Es bleibt bei Frontantrieb; auch das Fahrwerk bleibt unverändert. In der Motorisierung dürfte es ebenfalls zunächst keine Neuerungen geben. Der Avant wird mit den bekannten Motoren der Stufenheck-Variante angeboten, als da wären der 1,6-Liter-Motor mit 85, der 2,0-Liter-Motor mit 115 und das 2,2-Liter-Spritzenggregat mit 136 PS und fünf Zylindern. Der geplante Fünfzylinder-Dieselmotor mit etwa 85 PS wird aller Voraussicht nach erst im Herbst nächsten Jahres beide Audi 100-Versionen antreiben. Zunächst werden einige tausend dieser Motoren an Volvo nach Schweden geliefert. Doch auch der Avant wird mit Sicherheit eines Tages mit Dieselöl zu fahren sein und damit dann wohl zum lukrativsten Familien- und Freizeitauto dieser Klasse avancieren. **B. D. Reul**