

AUTO

ZEITUNG

C 5337 DX

248,77
Nr. 18
2,50 DM

**AKTUELL:
GRAND PRIX
ÖSTERREICH!**

Das sind sie - fix und fertig!

NEU:



Opel Rekord



Ford Granada

Erster Fahrbericht: Audi 100 Avant mit Schrägheck ● Aktuell: Die neuen BMW-Modelle '78 mit ersten Test-Messungen ● Erster Fahrbericht: Chrysler Sunbeam 424 - der neue Konkurrent des VW Golf ● Test: Der neue Fiat 1000 Zweiliter im Vergleich zu seinem Vorgänger ● Einmaliger Härte-Test: 100000 Kilometer mit dem VW Golf Diesel ● Alle Motorräder bis 17 PS ● Funk im Auto u. v. a.

Fahrbericht: Audi 100 Avant

Mit großer Klappe gegen die Franzosen

Der Audi/VW-Konzern erweitert das Audi-Programm – nach der IAA in Frankfurt – um eine Komfort-Kombi-Limousine. Auf der Basis des Audi 100 wird der Avant mit vier Türen und schräger Heckklappe in drei Motor-Versionen als L und GL ab Oktober lieferbar sein



Ab Oktober erweitert Audi-NSU das Fahrzeug-Angebot um ein neues Top-Modell. Wie in AUTO ZEITUNG, Heft 2 und 17/77, bereits angekündigt, kommt jetzt der Audi Avant. Die Schrägheck-Limousine mit der bewährten Technik des großen Audi tritt direkt in Konkurrenz mit den etablierten Typen Renault 20 und 30. Die Ingolstädter spekulieren mit ihrem Avant auf einen Kundenkreis, der bisher der französischen Marke treu blieb. Oder auf Käufer, die von einer konventionellen Limousine auf ein Kombiheckmodell der gehobenen Klasse umsteigen möchten.

Das äußere Erscheinungsbild des Avant: eine moderne, großflächige Limousine, die serienmäßig vier Türen hat. Eine große Heckklappe gibt den variablen Kofferraum frei, der sich nach Werksangaben von 433 auf 1113 Liter Ladevolumen bei umgelegter Rücksitzbank vergrößern läßt.

Besonderer Clou ist ein Sack, der sich in der Armlehne des Rücksitzes verbirgt und nach Bedarf bis zwischen die Vordersitze entfaltet wer-

Klare, glatte Linien unterstreichen die moderne Form des Avant. Links oben und rechts: Die sehr breite Heckklappe bietet bequemen Zugang zum variablen Kofferraum. Der „Ski-Sack“ ist der Clou des Avant. Bei herausgenommener Mittelarmlehne hat der Sack selbst für einen zusammengefalteten Flugdrachen oder für zwei Wasserski Platz. Rechts unten: Die Sitzbank wird an Stoßfängern geführt, die gleichzeitig als Auflage für die umgeklappte Sitzlehne dienen. Rechts oben: Der Hebel des neuen Temporeglers





den kann. Er bietet die Möglichkeit, im Wageninneren lange Gegenstände zu transportieren, für die sonst ein Dachgepäckträger erforderlich wäre. Im Sack können problemlos bis zu sechs Paar Skier, Drachen oder Gartengeräte verschwinden. Damit weder Feuchtigkeit noch Dreck in den Fahr-gastraum gelangen, ist der Staubehälter innen gummiert. Bei Gebrauch des Beutels reduziert sich das Platzangebot allerdings auf nur zwei Sitzplätze im Fond.

Die Innenausstattung wurde ebenfalls modifiziert. Auffallend ist die jetzt praktizierte farbliche Abstimmung des Armaturenbretts auf die Polsterbezüge. Die Designer haben sich wohl die Beanstandungen der Kunden zu Herzen genommen. Der Geruch von Plastik jedenfalls ist verschwunden. Neue Polsterbezüge in ruhigen, lichten Pastellfarben vermitteln einen luxuriösen, gediegenen Eindruck.

Die Sitze aus Vollschaumstoff sind bequem und besitzen eine gute Seitenführung. Den hinteren Insassen bietet

sich viel Knieraum, der sie auch lange Fahrten bequem überstehen läßt.

Den Eindruck einer Komfort-Limousine verstärkt noch die gute Geräuschkämmung, auf die Audi-Techniker viel Feinarbeit verwendeten. Bei schneller Fahrt sind kaum Windgeräusche wahrzunehmen. Motor- und Fahrbahngeräusche werden ebenfalls weitgehend absorbiert. Besonders stolz ist man bei Audi auf das leise Heizungs- und Lüftungssystem. Endlich ist auch ab der 2-Liter-Version eine Klimaanlage lieferbar.

Die Standard-L-Ausstattung umfaßt Halogen-Scheinwerfer, Kopfstützen, heizbare Heckscheibe, einen von innen verstellbaren Außenspiegel, Rückfahrleuchten und Stoßleisten. Die GL-Ausstattung erweitert dieses Angebot um einen Drehzahlmesser, Nebellampen, getönte Scheiben, Scheinwerfer-Reinigungsanlage und eine Verbundglas-Windschutzscheibe. Diese neuerdings eingeklebte Scheibe gehört beim Fünfzylinder zur Serie.

Darüber hinaus läßt die Aufpreisliste keine Wünsche mehr offen. Elek-

Die Technik des Audi 100 Avant L/GL

MOTOREN

Wassergekühlter Viertakt-Vierzylinder-(Fünfzylinder-)Reihenmotor, Motorblock aus Grauguß, Leichtmetallzylinderkopf, fünffach (sechsfach) gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle, Antrieb über Zahnriemen, ein Fallstrom-Registervergaser (K-Jetronic-Benzineinspritzung), geschlossenes Kühlsystem mit Elektrolüfter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom.

Motordaten	1,6 l Vierzyl.	2,0 l Vierzyl.	2,2 l Fünfzyl.
Bohrung/Hub (mm)	79,5/80,0	86,5/84,4	79,5/86,4
Hubraum (ccm)	1588	1984	2144
Verdichtung	8,2:1	9,3:1	9,3:1
Leistung (PS/kW)	85/63	115/85	136/100
bei U/min	5600	5500	5700
Literleistung (PS/l)	53,5	58,0	63,4
Max. Drehm. (mkp/Nm)	12,4/121,4	16,8/164,8	18,5/181,5
bei U/min	3200	3500	4200
Batterie/Lichtm. (V/Ah/W)	12/45/420	12/54/420	12/63/660
Motorölinhalt/Kühlwasser (l)	3,5/7,0	5,0/7,5	4,5/8,1
Tankinhalt (alle Modelle)	60 Liter		
Kraftstoffbedarf	Normalbenzin	Superbenzin	Superbenzin

KRAFTÜBERTRAGUNG

Mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe (auf Wunsch dreistufiges Automatik-Getriebe), Mittelschaltung, Antrieb auf die Vorderräder.

Getriebeübersetzungen

1. Gang	3,454:1	3,600:1	3,600:1
2. Gang	1,944:1	2,125:1	2,125:1
3. Gang	1,286:1	1,360:1	1,360:1
4. Gang	0,909:1	0,966:1	0,966:1
R.-Gang	3,166:1	3,500:1	3,500:1
Achsuntersetzung	4,444:1	3,889:1	3,889:1
Getriebeübersetzung – Automatik-Getriebe (alle Modelle)			
1. Stufe	2,552:1		
2. Stufe	1,448:1		
3. Stufe	1,000:1		
R.-Gang	2,462:1		
Achsuntersetzung	4,091:1	3,727:1	3,455:1

FAHRWERK

Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreieckslenkern, Stabilisator, hinten Torsions-Kurbelachse, an Längslenkern und einem Panhardstab geführt, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer.

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit Lenkungsdämpfer.

Zweikreis-Bremssystem mit diagonalen Aufteilung, vorn Scheibenbremsen mit 257 mm (259 mm innenbelüftet)¹⁾ Durchmesser, hinten Trommelbremsen mit 200 mm (230 mm) Durchmesser und 40 mm Breite; Bremskraftverstärker und für 2,0-Liter-Motor Bremskraftregler; für Fünfzylinder-Motor Tandem-Bremskraftverstärker und -regler; Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend.

Felgenreife 5½ J x 14 (Stahl), auf Wunsch Leichtmetallräder der Größe 6 J x 14.

Reifengröße: 165 SR 14 oder 185/70 HR 14.

KAROSSERIE/ABMESSUNGEN/GEWICHTE

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit vier Türen und Heckklappe, fünfsitzige Schrägheck-Limousine. Außenabmessungen in mm: Länge 4587 (GL-Modelle 4607), Höhe 1390, Breite 1768, Radstand 2677, Spurweite vorn/hinten 1470/1445, Wendekreis 11,3 m.

Gewichte

Leergewicht (kg)	1110	1150	1170
Zul. Gesamtgewicht (kg)	1570	1610	1630
Nutzlast (kg)	460	460	460
Zul. Dachlast (kg)	75	75	75
Anhängelast, gebr./ungebr.	850/590	1200/610	1250/620

FAHRLEISTUNGEN/VERBRAUCH

Beschleunigung²⁾

0– 80 km/h (sec)	8,6 (11,5)	7,2 (8,5)	6,3 (7,8)
0–100 km/h (sec)	13,4 (16,3)	10,7 (12,4)	9,5 (11,4)
Höchstgeschw. (km/h)	160 (156)	179 (175)	190 (185)
Verbrauch nach DIN l/100 km	8,9 (9,5)	9,6 (10,2)	10,5 (11,1)

¹⁾ Daten des Fünfzylinders in Klammern; ²⁾ Werte für Automatik-Version in Klammern

trische Scheibenheber und Schiebepdach, Automatikgetriebe sowie der Temporegler verleihen dem Audi 100 Avant noch mehr den Charakter einer Luxus-Limousine. Der Temporegler, eine Neuentwicklung von Audi, wird ab Oktober dieses Jahres für alle Audi-100-Modelle angeboten.

Die Beschriftung des Kommando-Hebels ist leider in Englisch gehalten, was anfänglich die Bedienung erschwert. Auch auf der Klimaanlage prangen englische Hinweise. Vielleicht könnte man sich im Werk für den Inlands-Markt Übersetzungen einfallen lassen...

Die Avant-Technik entspricht im übrigen der Audi-100-Modellreihe. Das Fahrwerk blieb unverändert. Fahrbahn-Unebenheiten und Schlaglöcher schlucken die Räder ohne zu mucken. Am Kurvenverhalten gibt es kaum etwas auszusetzen. Der Audi Avant untersteuert ebenso wie seine Stufenheck-Geschwister leicht in der Kurve, das heißt, er schiebt leicht über die Vorderräder zum Kurvenaußenrand.

Als Antriebsquellen stehen dem Avant drei Aggregate zur Verfügung. Alle sind im Audi 100 bereits erprobt und bewährt. Der 1,6-Vierzylinder-Motor mit seinen 85 PS und Normalbenzin ist zwar ein sehr wirtschaftliches Triebwerk, doch für den Charakter des Avant etwas zu schwächlich. Besser steht ihm der Zweiliter-Vierzylinder-Motor.

Bei diesem Motor wurde der Brennraum mehr in die Kolben verlegt. Die Verdichtung hob man auf 9,3:1 an. Dafür konsumiert der Motor aber auch Superbenzin. Mit diesem 115-PS-Aggregat soll der Audi Avant eine Spitzengeschwindigkeit von 179 km/h erreichen.

Die dritte Variante ist wohl immer noch die verlockendste: der Fünfzylinder-Motor. Mit dem 2,2-Liter-Triebwerk, das heißt mit 136 PS, beschleunigt die Kombi-Limousine laut Werksangabe von Null auf 100 km/h in 9,5 Sekunden und soll 190 km/h schnell sein. Damit klassifiziert sich der Audi 100 Avant als große Heckklappenlimousine mit Sport-Werten.

Im Volkswagen-Konzern gilt der Avant als Aufsteiger-Modell vom Passat, aber auch als verstärkter Konkurrent zu vergleichbaren ausländischen Modellen, hauptsächlich zu Renault 20/30: Die Ingolstädter selbst rechnen mit einer recht kleinen Tagesproduktion von etwa 70 Stück. Auch der Preis soll sich in Grenzen halten – etwa 600 Mark mehr als der normale Audi 100 L (16 400 Mark).

Wenn also der Preis unter 17 000 Mark bleibt, ist der Audi 100 Avant – mit diesen Fahreigenschaften, dem Komfort und mit seiner ausgefeilten Technik – eine Kombi-Limousine, die durchaus ihre Marktlücke finden kann.

Gerd Schmidt