Herr Rüdelmann

GUTE FAHRT

6/78 DM 2.50
Schweiz sfr 3.–
Österreich öS 20.–
Italien L 1200.–
Spanien ptas 120.–
Niederlande hlf 3.–
Belgien bfr 43.–
Luxemburg lfr 43.–
Dänemark dkr 8.50
Printed in Germany
Delius Klasing Verlag

Die feschen City-Bikes

Caravans für VW und Audi

Deutschlands alte Städte

TEST Audi 100 5E Audi 100 5S

TEST Scirocco GTI Golf GTI Audi 80 GTE

Sind Sie ein guter Autofahrer?

Preis-Quiz

6 Bikes und weitere 800 Preise

Sanftmut und Sicherheit

Test Audi 100 5E Automatic

Die Ingolstädter Marke Audi verfügt über ein Topmodell, das erfolgreich auch mit den teureren Prestige-Automobilen konkurrieren kann. GUTE FAHRT prüfte den Audi 100 5E Automatic.

Ein besonders feines Stück ist der Audi 100, wenn er in seiner luxuriösesten Version auftritt – ausgerüstet mit den vielen Dingen, die einen großen Wagen wahrhaft angenehm und komfortabel, so sanft wie sicher und so leise wie leistungsfähig machen.

Das Topmodell, der Audi 100 5E Automatik, von dem hier die Rede ist, nimmt es da ohne weiteres mit den prestige-trächtigen Fahrzeugen wohlbekannter anderer Marken auf. So sanft, als sei's ein Sechszylinder, rauscht das Fünfzylinder-Einspritztriebwerk. So sicher, wie nur wünschenswert, zieht der Frontantrieb den Wagen zumal dann, wenn es bei schneller Fahrt mal von der Seite

5E
IN-NL 25

Test Audi 100 5E Automatic

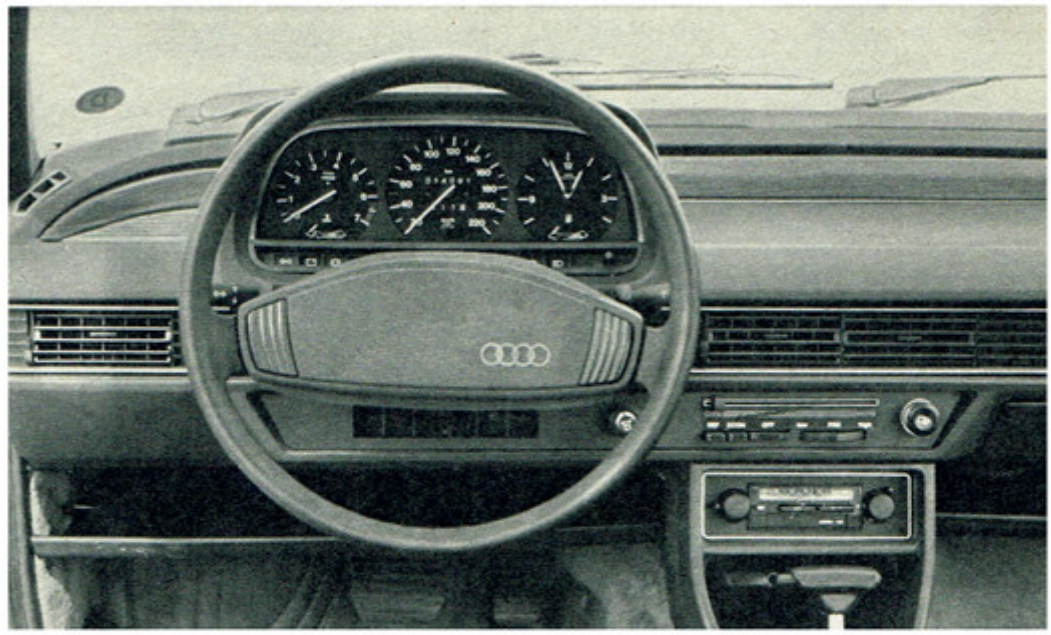
windet. So mühelos, mit leichtem Fingergriff, läßt sich die präzise Servolenkung dirigieren. Und unauffällig ruckfrei beschleunigt die Maschine im Verein mit einem automatischen Getriebe den großen Wagen bis hinauf zum Spitzentempo 187.

Das große kultivierte Auto ist billiger als die vergleichbaren Fahrzeuge der Konkurrenz. Doch heißt dies nicht, daß es ein billiges Auto sei.

Einen Audi 100 kann man schon für rund 15 000 Mark bekommen. Das Auto aber, das hier gemeint ist, schlägt mit etwa 10 000 Mark mehr zu Buch. Schuld daran ist das reichhaltige Angebot der Varianten und Mehrausstattungen. Wem es auf's Geld nicht ankommt, der kann durch freizügiges Bestellen von Extras den Preis eines Audi 100 ohne Mühe in die Nähe von 30 000 Mark hinaufsteigern. Der preisbewußte Mensch wird freilich bei der Wahl der Modellvariante ebenso sorgsam abwägen wie bei den zahlreichen Extras, die zusätzlich bezahlt werden müssen. Ein genaues Studium der Preis- und Ausstattungsübersichten lohnt sich auf jeden Fall.

Als eine Art Flaggschiff ist der Audi 100 GL 5E Automatic das teuerste Modell der Audi 100-Baureihe. Zu seinem empfohlenen Verkaufspreis von DM 21 880 wäre dann noch hinzuzuzählen, was im Testwagen an Extras eingebaut war: Servolenkung (DM 932), Kassettenradio Neckarsulm (DM 800) und Klimaanlage (DM 2 100). So ergibt sich der stolze Preis von DM 25 712.

Da stellt sich natürlich die Frage, ob es lohnt, die beträchtlichen Mehrpreise für Komfort-Details in Kauf zu nehmen. Sie kann nicht pauschal beantwortet werden, also mit Ja oder Nein. Wer ein Auto kauft, tut gut daran, zunächst einmal seine Preisvorstellung festzulegen und sich dann innerhalb dieses Rahmens zu entscheiden. Wir können uns nicht jeden Wunsch erfüllen, und das ist



Audi 100 GL 5E Automatic

Daten und Meßwerte

Motor
Wassergekühlter Fünfzylinder-Reihenmotor im Bug, Hubraum 2144 cm³, Verdichtung 9,3:1 (Superbenzin), Bohrung/Hub 79,5/86,4 mm, Leistung 100 kW (136 PS) bei 5700/min, max. Drehmoment 185 Nm bei 4200/min, 1 obenliegende Nockenwelle, K-Jetronic Benzineinspritzung, Drehstrom-Lichtmaschine 75 A.

Kraftübertragung
Hydrodynamischer Drehmomentwandler, automatisches Dreigang-Planetengetriebe, Frontantrieb über Doppelgelenkwellen.

Fahrwerk
Selbsttragende Karosserie, vorn Federbeine und Querlenker, hinten Torsions-Kurbelachse mit Panhard-Stab, vorn und hinten Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisatoren, Zahnstangenlenkung (auf Wunsch Servo), Lenkungsdämpfer, Diagonal-Zweikreis-Bremsanlage, vorn innenbelüftete Scheiben, hinten verrippte Trommeln, Bremskraftverstärker, Handbremse auf Hinterräder wirkend, Felgen 5½ J x 14 (auf Wunsch Alu), Stahlgürtelreifen 185/70 HR 14.

Maße und Gewichte
Radstand 2680 mm, Spu v/h 1470/1450 mm, Länge 4700 mm, Breite 1770 mm, Höhe 1390 mm, Wendekreis 11,3 m, Leergewicht 1170 kg, Zuladung 460 kg, zul. Gesamtgewicht 1630 kg, Dachlast 75 kg, Anhängelast gebremst 1400 kg, ungebremst 620 kg, Gepäckrauminhalt (VDA) 535 Liter.

Preise	DM
Audi 100 5E Automatic	
zweitürig	19 005,–
viertürig	19 610,–
Audi 100 L 5E Automatic	
zweitürig	19 910,–
viertürig	20 515,–
Audi 100 GL 5E Automatic	
viertürig	21 880,–
Servolenkung	932,–
Klimaanlage	2 100,–
Radio Neckarsulm mono, Kassettenbetrieb stereo	800,–
Automatic-Antenne	ca. 141,–
Metallic-Lackierung	442,–
Alu-Felgen	ca. 542,–
Fahrersitz beheizbar	142,–
Beifahrersitz beheizbar	142,–
Zentralverriegelung für Türen und Kofferraum	303,–
Geschwindigkeits-Regelanlage	438,–
Stahlkurbeldach	599,–
Stahlschiebedach elektrisch	1 180,–
Fensterheber elektrisch	993,–
Fahrersitz höhenverstellbar	76,–

Fahrleistungen
Höchstgeschwindigkeit 187 km/h
Beschleunigung

0 – 60 km	5,5 s
0 – 80 km	8,3 s
0 – 100 km	12,1 s
0 – 120 km	16,7 s

Innengeräusch	dB (A)
bei 60 km/h	63
bei 80 km/h	66
bei 100 km/h	69
bei 120 km/h	71
bei 140 km/h	74
bei 160 km/h	77
bei 187 km/h	80

Verbrauch	Liter/100 km
Landstraße Schnitt 70 km/h	12,7
Autobahn Schnitt 120 km/h	12,3
Autobahn Schnitt 140 km/h	15,4
Kurzstreckenverkehr	15,6
Testverbrauch	15,3

wohl auch gut so. Andererseits kann man es den Autoherstellern nicht verdenken, daß sie durch attraktive Extras nach Kräften versuchen, uns zu Mehrausgaben zu verführen.

Punkt 1: GL-Ausstattung

Daß dabei der Komfort immer mehr in den Vordergrund rückt, ist kein Wunder. Der Mensch, der viel Zeit im Auto zubringt, ist in diesem Punkt ansprechbarer denn je. Der Verkaufserfolg des Audi 100 beruht sicherlich zum großen Teil darauf, daß dieses Auto viel Komfort zu bieten hat. Mehr Platz und mehr Kofferraum, als hier geboten wird, braucht man im Normalfall auch bei hohen Ansprüchen nicht. Da das Verhältnis zwischen Gewicht und Raumangebot besonders günstig ist, vermag der Audi 100 schon mit dem 85 PS-Vierzylinder leistungsmäßig zu befriedigen – hoher Komfort verbindet sich hier mit geringen Kosten.

Das großzügige Raumangebot macht es aber auch möglich, mit den Spitzen-Modellen des Audi 100 weit in den Bereich der Prestige-Autos vorzustoßen: Im Raum- und Federungskomfort ebenso wie in den Fahrleistungen konkurriert der 5E mit den Sechszylindern der renommierten Mitstreiter aus Stuttgart und München. In den Preisen und Kosten liegt er günstiger – er wurde sozusagen maßgerecht auf dem Markt plaziert.

Im Ausstattungsumfang kann sich der GL mühelos mit diesen Konkurrenten messen – gehören doch selbst Dinge wie Scheinwerfer-Waschanlage, Nebelscheinwerfer und Drehzahlmesser zum Serienumfang. Auch die preisgünstigere L-Ausstattung ist durchaus konkurrenzfähig, wenn man die im Alltagsgebrauch wichtigen Details zum Vergleich heranzieht.

Dennoch läßt der teuerste Audi die Grenzen des dreigeteilten Ausstattungsangebotes (Grundausstattung, L, GL), das sich in der Mittelklasse durchaus bewährt, deutlich erkennen. Es fehlt dem GL-Interieur am abgerundeten Gesamtbild, es wirkt nicht wie aus einem Guß. Manches erfreut Auge und Gefühl – so die angenehmen, hübschen und hochwertigen Polsterstoffe. Anderes aber nimmt sich vergleichsweise billig aus – so die Verkleidungen im Innenraum oder das Armaturenbrett, das auch in der Gestaltung jene Stilsicherheit vermissen läßt, die in der äußeren Karosserieform so eindrucksvoll dokumentiert wird.

Bei einer Überarbeitung des Interieurs wäre auch an eingie funktionelle Dinge zu denken, die zur Zeit nicht voll befriedigen. So erscheint es übertrieben, daß fast die gesamte Armaturenbrett-Breite von Lüftungsgittern eingenommen wird – bestimmt läßt sich die Luft auch weniger auffällig an den Mann bringen. Auch die Regelung von Heizung und Belüftung kann man sich übersichtlicher vorstellen – besonders bei der im Testwagen eingebauten Klimaanlage. Daß die Schalter für Licht und Warnblinker am Lenkrad angebracht wurden, erweist sich nach wie vor als unpraktisch, weil man sie leicht aus Versehen betätigt. Es ist nicht einzusehen, warum Audi von der üblichen Norm abweicht, nur die beim Fahren dauernd benötigten Hebel in Lenkradnähe anzuordnen.

Vieles andere im Audi 100 kann als vorbildlich gelten – so die Bequemlichkeit und Verstellbarkeit der Sitze, die Sitzposition, der von innen verstellbare Rückspiegel, auch die Wirkung und Dosierbarkeit von Heizung und Belüftung. Geboten wird schließlich soviel, daß der Audi sich vor der Konkurrenz nicht zu verstecken braucht.

Punkt 2: Fünfzylinder-Motor

Zu den ganz besonderen Komfort-Merkmalen des Audi Spitzenmodells gehört der Fünfzylinder-Motor. Mit diesem Motor, bei dessen Entwicklung der Komfortgedanke eine große Rolle spielte, betraten die Audi-Techniker Neuland: Erstmals wurde die ungerade Zylinderzahl beim schnellaufenden Benzinmotor angewendet. Die Wiederbegegnung mit dem 5E bestätigte – bei Anlegung strenger Maßstäbe und im Vergleich mit renommierten Sechszylindern – daß das Experiment gelungen ist.

Es ging darum, die Laufruhe eines Sechszylinders zu erreichen, ohne die Kompaktheit des Vierzylinders ganz aufzugeben. Sechs Zylinder in Reihe machen einen Motor sehr lang, weshalb es problematisch ist, in den gleichen Motorraum Vier- und Sechszylinder einzubauen. Eine schon öfter praktizierte Lösung ist der Sechszylinder in V-Form, der kürzer, aber zugleich auch teurer ist als der Reihenmotor, ohne in der Laufruhe die gleichen Qualitäten zu bieten. Der Fünfzylinder ist dagegen preisgünstiger als der Reihen-Sechszylinder und kommt in den Komfort-Qualitäten erstaunlich dicht an ihn heran.

Die Annehmlichkeit dieses Motors besteht darin, daß man von ihm wenig bemerkt. Geräusch und Vibrationen sind minimal. Gegenüber einem „echten" Sechszylinder könnte man ihn im mittleren Drehzahlbereich für geringfügig lauter halten, jedoch erweist sich dieser Unterschied auch beim direkten Vergleich als unerheblich. Deutlich ist dagegen der Abstand gegenüber Vierzylindermotoren, die – besonders mit Hubraumgrößen um 2 Liter und darüber – von Natur aus lauter und rauher laufen.

Dies gilt natürlich für den 5E ebenso wie für den kommenden Vergaser-Fünfzylinder. Der 5E hat darüber hinaus noch Vorzug der hohen Leistung, die im weiteren Sinne ebenfalls ein Komfortmerkmal ist: Man hat stets viel Kraftreserve zur Verfügung, der Wagen reagiert schnell und weich auf Gaspedalbewegungen, man fühlt sich entlastet und souverän im dichten Verkehr ebenso wie am Berg.

Mit seiner K-Jetronic-Einspritzung bleibt der Motor trotz der hohen Leistung sparsam im Verbrauch: Bei durchweg guter Leistungsausnutzung lagen die Verbrauchswerte beim Testwagen zwischen 14 und maximal 16 Liter/100 km, wobei zu berücksichtigen ist, daß die Getriebeautomatik einen Mehrverbrauch von etwa 0,5 Liter/100 km bedingt. Der 5E liegt mit diesem Verbrauch natürlich etwas über den

Fortsetzung auf Seite 34

Fortsetzung von Seite 29

Test Audi 100 5E Automatic

Vierzylindern, aber deutlich unter vergleichbaren Sechszylindern. Bedenkt man den Preisunterschied zum Vierzylinder, der nur ca. 1100 Mark beträgt, dann ist der Mehrkomfort des Fünfzylinders nicht zu hoch bezahlt.

Punkt 3: Getriebeautomatik

Komfort ist – überall im Leben – eine Sache, der man zunächst nicht bedürftig zu sein meint, die man aber nur schwer wieder entbehren kann, wenn man sie einmal hat. Elektrizität, Ölheizung, Geschirrspülmaschine sind Dinge, mit deren Fehlen wir uns kaum befreunden könnten. Das Schalten im Auto will sich mancher nicht nehmen lassen. Fährt man aber eine Zeitlang automatisch, dann sieht die Sache schon anders aus.

Besonders deutlich wird das, wenn die Automatik mit einem leisen und durchzugskräftigen Motor verbunden ist. Beim kleineren Motor stört einen bisweilen noch das Rucken beim Schalten – man meint, es von Hand besser zu können. Nicht so beim 5E, bei dem die Automatik normalerweise während des Fahrens kaum zu bemerken ist, weil sie unmerklich schaltet und die Drehzahlveränderungen des Motors kaum zu hören sind.

Bekanntlich hat es der Fahrer auch bei der Automatik in der Hand – besser gesagt im Fuß –, den Schaltzeitpunkt zu bestimmen. Tritt er beim Beschleunigen das Gaspedal voll durch, dann schaltet die Automatik erst spät – in diesem Fall bei ca. 6000 U/min –, nimmt er frühzeitig Gas weg, dann wird der nächsthöhere Gang schon bei geringer Drehzahl – 1500 bis 2000/min – eingeschaltet. Die Automatik hat drei Vorwärts-Gangbereiche, die durch die Wirkung des hydraulischen Drehmomentwandlers noch erweitert werden. Mit wenig Gas ist die zweite Stufe schon bei 30 und die dritte bei ca. 55 km/h „drin", bei Vollgas dagegen bleibt die erste bis ca. 75 und die zweite bis ca. 130 km/h wirksam, und entsprechend gut ist die Beschleunigung.

Natürlich ist es wirtschaftlicher, mit „gelupftem" Gaspedal und entsprechend niedriger Drehzahl zu fahren. Man kann aber auch dann jederzeit die volle Beschleunigung zur Verfügung haben, wenn man Vollgas gibt (Kickdown): Die Automatik „holt" dann den jeweils günstigsten Beschleunigungsgang. Auf kurvigen Straßen, besonders im Gebirge oder auf winterlicher Glätte, verhindern die Hebelstellungen 2 und 1 unerwünschtes Hochschalten: In Stellung 2 arbeiten nur die beiden unteren Stufen (Maximum ca. 130 km/h), in Stellung 1 bleibt das Getriebe in der ersten Stufe, wobei man 70 km/h tunlichst nicht überschreiten sollte.

Dank des weichen Schaltens und des durchzugkräftigen Motors besteht aber selten Veranlassung, diese Stellungen zu benutzen: Man bleibt in Fahrstellung 3 und überläßt es dem Getriebe, die günstigste Übersetzung herauszusuchen. Das ist nervenschonend und trägt dazu bei, das Fahren weit mehr zum Vergnügen als zur Anstrengung zu machen. Die Automatik muß, besonders in Verbindung mit dem Fünfzylinder-Motor, zu jenen Komfort-Merkmalen gezählt werden, die ihr Geld wert sind.

Punkt 4: Servolenkung

Eine vom Motor angetriebene Pumpe setzt Öl unter Druck und befördert es, je nach Drehrichtung des Lenkrades, über einen Steuerschieber auf die eine oder andere Seite eines Arbeitskolbens, der die Lenkarbeit des Fahrers unterstützt.

Das ist das Prinzip der Servolenkung, die natürlich noch etlicher Verfeinerungen bedarf, um ihre Aufgabe perfekt zu erfüllen. So soll sie genügend Fahrbahnkontakt bieten, um die „Rückmeldung" von der Straße zum Fahrer aufrechtzuerhalten, und sie soll in der Mittellage nicht „nervös" arbeiten, damit der Wagen nicht schon durch kleine Lenkradbewegungen unbeabsichtigt aus dem Kurs gebracht werden kann.

Die Servolenkung des Audi 100 erfüllt alle diese Bedingungen, und so muß sie – fast möchte man sagen „leider" ebenfalls zu den erstrebenswerten Komfort-Details gerechnet werden. Denn sie erspart dem Fahrer so viel Lenkarbeit, daß wohl niemand, der einmal mit ihr umgegangen ist, Sehnsucht nach der Normallenkung empfinden wird – so groß ist der Gewinn an Handlichkeit und Mühelosigkeit.

Diese Feststellung erstreckt sich jedoch nicht auf alle Audi- 100-Modelle. Die kleineren Vierzylinder-Motoren sind um einiges leichter als der Fünfzylinder, auch haben die preisgünstigeren Modelle nicht so breite Reifen wie der 5E. Beides, Motorgewicht und Reifenbreite, wirkt sich auf die Lenkung aus. Besonders beim Parken und Rangieren zeigt sich das – hier kommt man mit den Vierzylindern ohne Servo besser zurecht als mit den Fünfzylindern. Mit Servo dagegen wird der 5E zu einem äußerst handlichen, mühelos manövrierbaren Auto, das nicht nur beim Parken, sondern auch in engen Kurven ausgesprochen Vergnügen bereitet. Dazu trägt die direktere Übersetzung der Servolenkung bei: Man benötigt weniger Lenkradumdrehungen, man braucht also nicht so viel zu kurbeln.

Wie sich hier erweist, zieht ein Komfort-Plus das andere nach sich, wobei leider der Preis stetig in die Höhe geht. Aber den 5E kann man guten Gewissens nicht ohne die Servolenkung empfehlen.

Punkt 5: Klimaanlage

Die Klimaanlage ist praktisch eine Kühlanlage und entspricht in der Funktion der Technik eines Kühlschrankes, der mit Kompressor, Kühlflüssigkeit und Verdampfer der Luft Wärme entzieht, um sie an anderer Stelle wieder abzugeben. Dieser Vorgang beansprucht Motorleistung, was man, wenn man sehr genau aufpaßt, beim Einschalten der Anlage am leichten Nachlassen der Beschleunigung bemerken kann.

Das kalte Frühjahr ließ es nicht zu, die Leistung der Klimaanlage im 5E unter harten Bedingungen zu erproben. Die Erfahrung mit anderen, ähnlich dimensionierten Anlagen erlaubt jedoch die Erwartung, daß auch an Hitzetagen die Temperatur im Wagen auf angenehmem Niveau in der Nähe von plus 20 Grad gehalten werden kann und daß es möglich ist, den Wagen nach dem Parken in praller Sonne in wenigen Minuten auf diese Temperatur herunterzukühlen.

Dies und nichts anderes ist Sinn und Zweck der Klimaanlage. Wer es unwichtig findet, der hat noch nicht das Vergnügen gehabt, sich an Arbeitstagen oder auf der Urlaubsreise im klimatisierten Auto erholen zu können: Der Gewinn an Energie und Ausgeruhtsein gegenüber dem gewohnten Schwitzen im heißen Blech- und Glaskasten ist beträchtlich. Eine andere Frage ist es, an wieviel Tagen im Jahr er voll zum Tragen kommt und ob diese Zeiten den hohen Mehrpreis (und die höheren Betriebskosten) rechtfertigen. Das läßt sich wohl nicht pauschal entscheiden: Der eine leidet mehr unter Hitze, der andere weniger, der eine kann im Schatten parken, der andere nicht, der eine steht oft im sommerlichen Autobahnstau, der andere selten. Und für den einen sind 2500 Mark sehr viel, für den anderen etwas weniger viel. Eines steht fest: Auch ohne Klimaanlge ist der 5E ein gutes Auto.

Daß ein Auto nicht nur bequem und sicher, schnell und leise fährt, sondern daß es auch mühelos zu bedienen ist, daß es – unabhängig von Hitze und Kälte, Sommer oder Winter – einen angenehmen Aufenthaltsort darstellt und außerdem noch ein komplettes Unterhaltungs- und Informationsangebot bereithält, geht recht weit über das hinaus, was einst mit den ersten motorisierten Kutschen beabsichtigt war – wobei gerechterweise festzustellen ist, daß man für das gleiche Geld keinen Sechszylinder mit vergleichbaren Qualitäten in Fahrkomfort und Fahreigenschaften bekommt. Das Gute ist immer etwas teurer, aber hier ist es noch relativ preiswert zu haben.

Reinhard Seiffert