



ALLES ÜBER AUDI 80

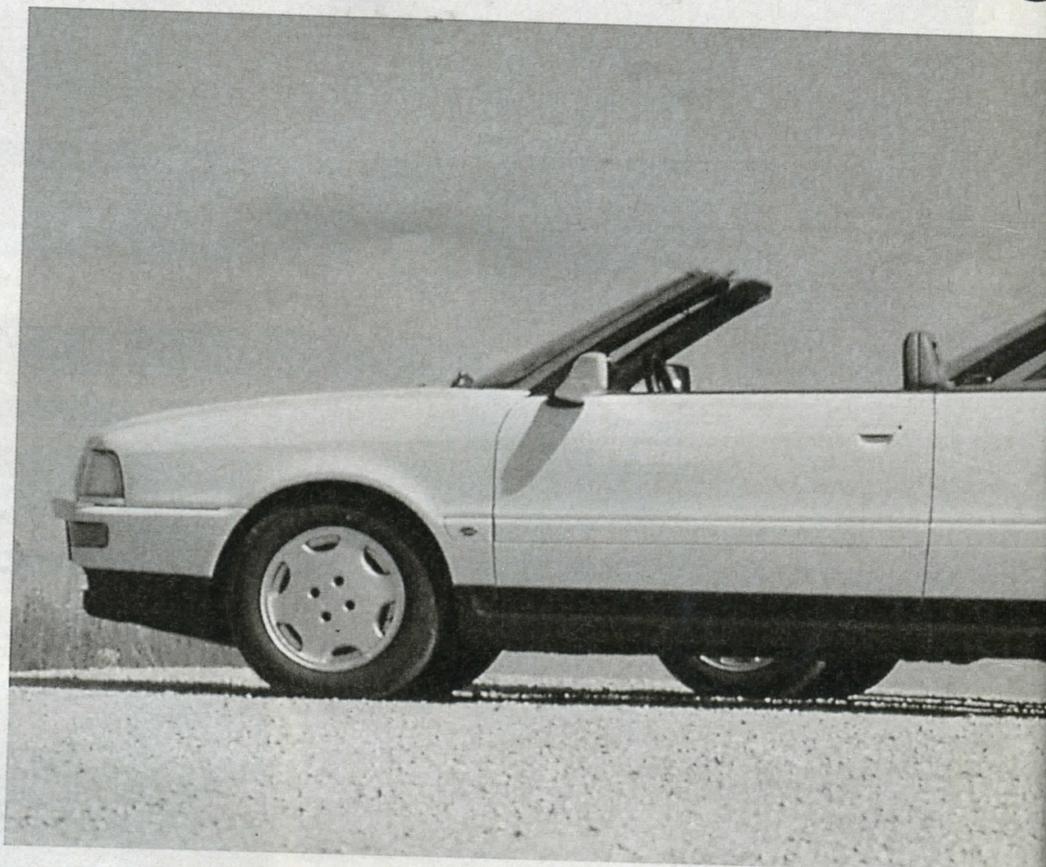
- Das neue Programm
- Test Audi 80 TDI Avant
- Fragen zur Modell- und Markenstrategie
- 20 Jahre Audi 80





DAS NEUE PRO

Mit dem Avant ist das Audi 80-Programm ab Oktober 1992 komplett. Aus der Kombination von vier Karosserien und acht Motoren ergeben sich zur Zeit 39 Modellvarianten. Das V6-Cabrio folgt bis Ende 1992, ebenso der S2 als Avant.



Breitgefächertes Angebot bedeutet die Erfüllung vieler Käuferwünsche. Bei so zahlreichen Karosserie-, Motor- und Antriebsvarianten wird es schwierig, aus den – mit Stand Oktober 1992 – lieferbaren 39 Modellen das richtige zu suchen.

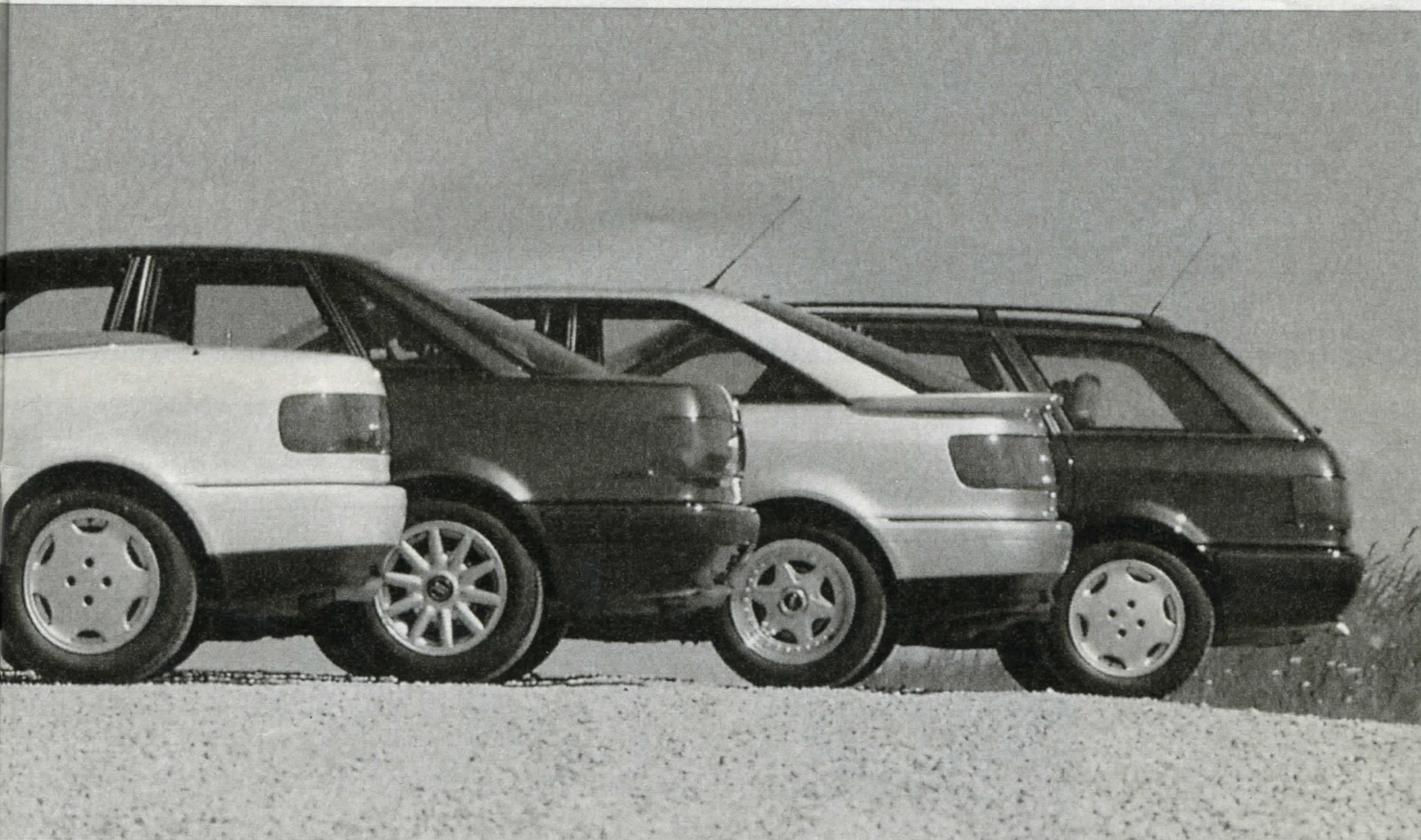
Dazu bietet die Audi-Preisliste von A(irbag) bis Z(usatzinstrumente) mehrere Dutzend Möglichkeiten, eine individuelle Wahl zu treffen. Hier tritt ein Dutzend Sicherheits-Sonderausrüstungen in den Vordergrund. Alle Modelle haben jedoch das Audi-exklusive Procon-ten-System (Lenkrad wird bei Aufprall nach vorn weggezogen; gleich-

AUDI 80: MODELLE UND PREISE

Motor		2.0 66 kW (90 PS)	2.0 E 85 kW (115 PS)	2.3 E 98 kW (133 PS)	2.6 E 110 kW (150 PS)	2.8 E 128 kW (174 PS)	2.2 Turbo 169 kW (230 PS)	1.9 TD 55 kW (75 PS)	1.9 TDI 66 kW (90 PS)
Zylinder		4	4	5	V6	V6	5	4	4
Limousine	DM	32 600	35 300	39 600	43 600	49 400	–	33 900	36 850
Limousine Automatik	DM	–	37 950	42 250	46 250	52 050	–	36 550	–
Limousine Quattro	DM	–	42 050	46 350	48 550	54 350	–	–	–
Avant	DM	36 100	38 800	43 100	47 100	–	–	–	–
Avant Automatik	DM	–	41 450	–	49 750	–	–	–	40 350
Avant Quattro	DM	–	–	49 850	52 050	–	○ ¹	–	–
Coupé	DM	–	41 880	47 435	51 000	54 670	–	–	–
Coupé Automatik	DM	–	44 460	50 015	53 850	57 250	–	–	–
Coupé Quattro	DM	–	–	53 915	56 040	59 710	74 550 ²	–	–
Cabrio	DM	–	–	55 000	–	○ ³	–	–	–
Cabrio Automatik	DM	–	–	57 650	–	○ ³	–	–	–

¹ Lieferung des S2 Avant ab Dezember 1992, Preis noch nicht festgelegt. – ² Lieferung ab November 1992. – ³ Lieferung ab Dezember 1992, Preis noch nicht festgelegt. Stand der Tabelle: 2. Oktober 1992

GRAMM



Die vier Karosserien des Audi basieren auf der gleichen Karosserie-Bodenplatte, haben den gleichen Radstand von 261,2 Zentimetern bei Frontantrieb und 259,7 Zentimetern beim Quattro (für das Cabrio nicht geplant).

zeitig straffen sich die Vordersitzgurte) als Serienausrüstung.

Den Basis-80er mit 2.0 Liter gibt es in zwei Versionen: Limousine und Avant. Dieser Motor spielt im deutschen Verkauf eine geringe Rolle; von Januar bis August 1992 betrug der Zulassungsanteil rund sieben Prozent. Mit dem relativ hohen Gewicht müht sich der 66 kW (90 PS)-Vierzylinder redlich ab. Wer etwas mehr Temperament wünscht, sollte zum 2.0 E für 2700 Mark Mehrpreis greifen, wobei in der Fahrpraxis vor allem das höhere Drehmoment (165 statt 148 Newtonmeter) weniger Schaltarbeit erfordert und beim Überholen mehr Sicherheit bietet.

Der 2.0 E-Motor mit 85 kW (115 PS) verbraucht nicht mehr, dafür Super statt Normal. Erst ab dieser Motorisierung stehen für die Limousine der Quattro-Vieradantrieb und auch bei Avant wie Coupé eine Vierstufen-Automatik (Mehrpreis 2650 Mark) zur Verfügung.

Der Quattro – im 80 nur mit Schaltgetriebe – kostet beim 2.0 E wie beim 2.3 E stolze 6750 Mark mehr als der Fronttriebler – nach Abzug des sonstigen ABS-Aufpreises immerhin 4950 Mark. Das schränkt die Verkaufschancen stark ein. Der 2.0 E mit Vieradantrieb zählt zu den Exoten. Wer sich maximale Traktion leisten kann, wählt logischerweise

den Fünfzylinder als 2.3 E oder meistens den Sechszylinder als 2.6 E oder 2.8 E (nicht für den Avant lieferbar).

Quer durch das Programm beträgt der Mehrpreis beim Kombi einheitlich 3500 Mark. Inbegriffen ist in jedem Fall eine flexible Abdeckung des Gepäckraums. Was der Avant an Lademöglichkeiten bietet, steht auf den nächsten Seiten im Test des 80 TDI. Die Audi-Designer wählten – wie beim 100 Avant – bewußt ein schräges Kombiheck. Das schränkt zwar den Laderaum etwas ein, überzeugt jedoch in der Optik. Jeder siebte Audi 80 soll in nächster Zeit als Avant verkauft werden. ▶



SONDERTEIL: AUDI 80

Limousine – Avant – Coupé – Cabrio



Das Vergleichsfoto zeigt die Gepäckraumhaube der Limousine und die Heckklappe des Avant. Die Ladekante stimmt überein. Beide Modelle sind 448,2 Zentimeter lang, haben also gleichen Hecküberhang.



Der Fünfzylinder im 2.3 E ist im Vergleich zum 2.0 um glatte 7000 Mark teurer, gegenüber dem 2.0 E immerhin um 4300 Mark. Dafür gibt es deutlich mehr Zugkraft über den ganzen Drehzahlbereich (186 Newtonmeter) und vor allem akustischen Komfort. Der 2.3 E läuft spürbar leiser, fast schon wie ein Sechszylinder. Die Weiterentwicklung des Audi 80 manifestiert sich in erstaunlich geringen Motor- wie Windgeräuschen, was beim 2.3 E und mehr noch bei beiden V6-Versionen auf kurzen wie langen Strecken überzeugt.

Wer einen Sechszylinder im Audi 80 fahren will, muß mindestens 43 600 Mark anlegen, für

das Cabrio 57 650 Mark einschließlich Automatik. Damit ist der 2.6 E-Motor nochmals um 4000 Mark teurer als der 2.3 E. Lohnt sich das? Diese Frage läßt sich gar nicht so leicht beantworten. Der Audi-Sechszylinder gehört ohne Zweifel zu den feinsten seiner Art, läuft leise und kultiviert in jedem Drehzahlbereich.

Das Plus an Zugkraft (maximal 225 Newtonmeter) paßt gleichermaßen zu Fünfganggetriebe wie Vierstufen-Automatik. Auf der Negativseite bedeutet V6-Fahren einen Mehrverbrauch von durchschnittlich 1,5 Liter gegenüber dem 2.3 E-Fünfzylinder, sogar 2,0 Liter mehr im Vergleich zum 2.0 E-Vierzylinder. Audi

schuf mit dem V6 in der 80-Karosserie jedenfalls einen kompakten Luxuswagen – leises Vorwärtskommen und ordentliche Kraftreserven inklusive.

Bei besserer Grundausstattung erfordert der 2.8 E weitere 5800 Mark gegenüber dem 2.6 E. Die nochmals gestiegene Zugkraft (maximal 245 Newtonmeter) befriedigt alle Leistungswünsche, bedingt jedoch nochmals 0,5 bis 1,0 Liter pro 100 Kilometer als Verbrauchszuschlag.

Wie sich die V6-Versionen des Audi 80 später einmal gebraucht verkaufen werden, bleibt abzuwarten. Nach den bisherigen Erfahrungen (mit dem früheren 80 2.3 E und vor allem dem aus-

gelaufenen Audi 90) fällt die Vorhersage nicht schwer, daß sich die Gebrauchtkäufer auf die Vierzylinder und künftig wohl auf den 80 TDI stürzen werden. Im Umkehrschluß dürfte der Wertverlust für den 2.3 E und mehr noch für das Pärchen 2.6 E/2.8 E weit höher liegen und die Nachfrage bei Gebrauchtwagen mit steigender Motorisierung deutlich abnehmen.

Beide Dieselmotoren (TD und TDI) erfüllen die Töpfernorm, gelten amtlich als besonders schadstoffarm. Im Verkauf rückt der Direkteinspritzer (mit 66 kW/90 PS) auf dem deutschen Markt immer stärker in den Vordergrund – gebremst nur von



Hervorgehobener Grill und die vier Ringe kennzeichnen längst alle Audi-Modelle vom 80 bis zum V8. Das Cabrio bleibt hinten glatt und rund; das Coupé behält den kragenförmigen Heckspoiler. Das Coupé gibt es seit September 1990 als S2-Modell.

Audi legte 1991/92 bei der Erneuerung und Erweiterung des Programms ein flottes Tempo vor. Das Cabrio startete im Mai 1991, im September die überarbeitete Limousine. Der Avant bildet ab Oktober 1992 den Schlußpunkt.

allzu langen Lieferfristen, die noch im Sommer 1992 bei sechs bis acht Monaten lagen und mit steigender TDI-Produktion bis Anfang 1993 auf nur noch zwei bis drei Monate sinken sollen.

Der TD-Motor – nur für die Limousine – kostet 1300 Mark mehr als der Basis-Benziner. Dem Aufschlag steht ein durchschnittlicher Minderverbrauch von 1,5 Litern pro 100 Kilometer gegenüber, so daß sich bei einer aktuellen Preisdifferenz von 30 Pfennig pro Liter an deutschen Tankstellen der Diesel-Mehrpriest meist innerhalb des ersten Jahres bezahlt macht.

Was der TDI-Motor kann und wie sparsam er bei guter Lei-

stung sein Pensum absputzt, steht im folgenden Avant-Test. Wermutstropfen bleibt der saftige TDI-Aufpreis von 2950 Mark gegenüber dem TD. Dafür hat er im Diesel-Vergleich erheblich mehr Temperament und damit Sicherheit fürs Überholen (maximales Drehmoment 182 Newtonmeter beim TDI gegenüber 140 beim TD) und nochmals rund einen Liter Minderverbrauch.

Wer viel unterwegs ist, kann den TDI-Mehraufwand nach rund drei Jahren oder 90 000 Kilometern im Vergleich zum 2.0 hereinfahren. Wie sich der Direkteinspritzer im späteren Wiederverkauf darstellt, wird sich in einigen Jahren erweisen. Bei an-

haltenden Diesel-Steigerungsraten auf dem Neuwagen-Sektor hat der klare Vorteil bei den Betriebskosten wahrscheinlich eine starke Nachfrage bei gebrauchten TD und vor allem TDI zur Folge – wenn sich die Kraftstoffpreise nicht drastisch ändern und wenn der Diesel wegen seiner Schadstoffwerte (Rußanteile im Abgas) nicht wieder in die umweltpolitische Kritik gerät. Aber nur ein Prophet könnte den Gebrauchtmrkt und die künftige Bewertung von Dieselmodellen zwei oder drei Jahre im voraus beurteilen.

Wenig hellseherischer Gaben bedarf es zum weiteren Erfolg des Cabrios. Im Frühjahr/Som-



SONDERTEIL: AUDI 80

Limousine – Avant – Coupé – Cabrio

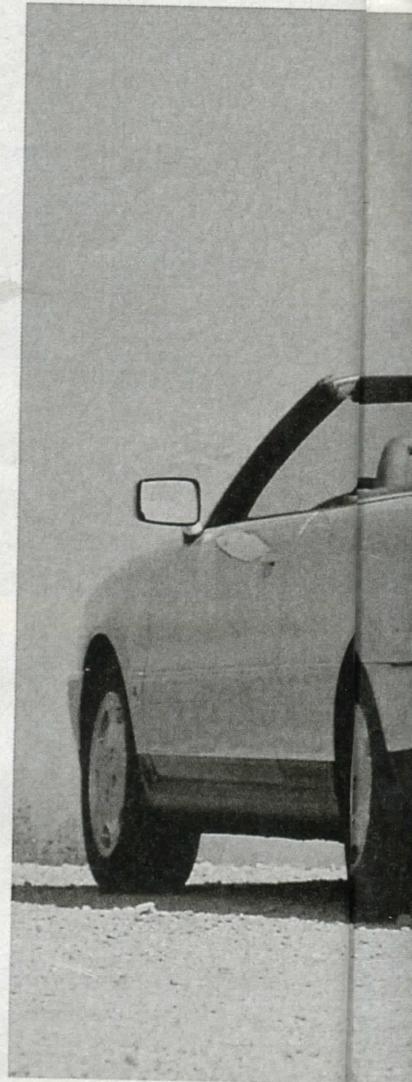
mer 1992 gab es monatelange Wartefristen: zum Herbst beruhigte sich saisonbedingt die Nachfrage, wobei wohl auch das Warten auf das V6-Cabrio (Produktion ab November 1992) eine Rolle spielt.

Der 2.3 E-Fünfzylinder erfüllt im offenen Audi seinen Zweck, aber der V6 als 2.8 E bietet in einem Luxusgefährt spürbar mehr. Der größere der Sechs-

zylinder verkraftet das Cabrio-Mehrgewicht souverän und dürfte – weil Cabrios ruhiger bewegt werden – nicht mehr als die Fünfzylinder-Version verbrauchen. Allerdings erreicht der Grundpreis des V6-Cabrios den Bereich von 60 000 Mark; mit Automatik und Elektroverdeck klettert er bereits auf 70 000 Mark.

Der offene Audi wurde als Prototyp auf der Frankfurter

IAA im September 1989 erstmals gezeigt. Die Techniker nutzten die Zeit bis zum Serienstart im Frühjahr 1991, um einige Kritikpunkte zu verbessern. Sie schufen einen soliden Viersitzer, dessen Verdeck allerhöchste Ansprüche erfüllt und das sich sehr einfach öffnen und schließen läßt. Wer das Verdeck mühelos auf Knopfdruck verschwinden lassen will, kann dies ab Frühjahr



Wer das Cabrio mit einem elektrisch-hydraulisch betätigten Verdeck haben will, muß bis März/April 1993 warten: Mehrpreis rund 3000 Mark. Beim Coupé hat jedes dritte Auto den Quattro-Antrieb. Der S2-Turbomotor beim Coupé wird ab November 1992 in der Leistung auf 169 kW (230 PS) erhöht.





Das Cabrio hat sich für Audi gelohnt. Bis Ende August 1992 wurden auf dem deutschen Markt rund 10 000 Stück zugelassen. Das Coupé fiel gegenüber dem Cabrio stark zurück.

1993 per elektrisch-hydraulischer Hilfe und gegen 3000 Mark Aufpreis tun.

Beim S2-Coupé geht im Oktober 1992 der gleiche Fünfzylinder-Turbomotor mit 169 statt 162 kW (230 statt 220 PS) wie beim S4 in die Produktion. Das bedeutet in der Praxis keine entscheidende Mehrleistung, eher einen Ausgleich der nach oben reichenden Serienstreuung. Wird es mal ein Super-Cabrio als S2 und Quattro geben? Aus heutiger Sicht: nein. Dafür kommt bis Ende 1992 als Top-Kombi ein S2 Avant.

Aus der Fülle der Extras ragen viele Sicherheitsdetails heraus. ABS kostet für die Vier- und Fünfzylinder 1800 Mark Auf-

preis, ist jedoch bei allen V6 und in Verbindung mit Quattro serienmäßig eingebaut. Der Fahrer-Airbag kostet 1790 Mark extra, in Verbindung mit dem Lederlenkrad jedoch 2075 Mark.

Der Beifahrer-Airbag befindet sich für den Audi 80 und alle davon abgeleiteten Modelle noch in der Erprobung; die Lieferung startet im Frühjahr oder spätestens im Sommer 1993. Hintere Kopfstützen kosten 300 Mark Aufpreis. Der mittlere Automatik-Beckengurt für den dritten Mitfahrer hinten steht mit 125 Mark in der Preisliste. Weitere Sicherheits-Extras: Scheinwerfer-Waschanlage 400 Mark, beheizte Scheibenwascherdüsen 65

Mark, Feuerlöscher 290 Mark und Außentemperaturanzeige 170 Mark.

Einen speziellen Hinweis verdient die elektronische Differentialsperre (EDS). Der 80 TDI besitzt sie grundsätzlich. Beim 2.6 E/2.8 E muß diese Traktionshilfe mit 630 Mark bezahlt werden. Sie lohnt sich für die starken V6 in Verbindung mit Frontantrieb; andernfalls verpufft die über das Pedal zu heftig aktivierte Motorkraft bei brüskem Gasgeben auf Nässe oder Glätte in durchdrehenden Vorderrädern. Beim Quattro mit Vierradantrieb erübrigt sich dieses EDS natürlich.

Engelbert Männer

Fotos: Binder