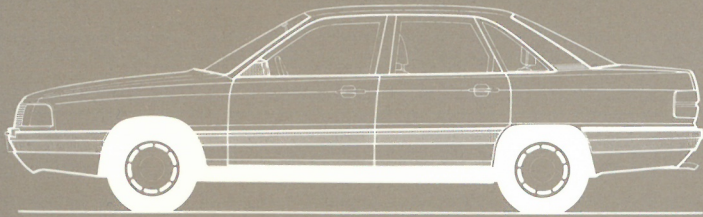


Modelljahr 1983



Vorsprung
durch Technik

Audi 100





















Audi 100

Zukunfts-Konzept der Komfortklasse

In diesem völlig neuen Automobil verwirklicht Audi ein zukunftsweisendes Konzept: Die Verbindung hochklassigen Komforts mit ungewöhnlicher Sparsamkeit. Entscheidendes Merkmal ist der niedrige Kraftstoffverbrauch - für gleiche oder höhere Fahrleistung gegenüber dem Vorgängermodell wird weniger Energie beansprucht.

Der Fahrer des neuen Audi 100 verfügt somit über ein Fahrzeug der oberen Komfort- und Leistungsklasse mit dem Kraftstoffbedarf der unteren Mittelklasse.

Möglich wurde dieses Resultat durch konsequente Anwendung neuer Erkenntnisse und Technologien, wobei drei wesentliche Punkte zu nennen sind:

- extrem niedriger Luftwiderstand,
- geringes Gewicht bei unverändert hoher Stabilität,
- bessere Kraftstoff-Ausnutzung durch neue bzw. optimierte Motoren.

Mit einem Luftwiderstands-Beiwert von 0,30 ist der neue Audi 100 der strömungsgünstigste Serienwagen der Gegenwart. Allein dies ergibt eine deutliche Veränderung der gewohnten Verhältnisse von Motorleistung und Fahrleistung. Die Höchstgeschwindigkeit



liegt bei allen vier Motorvarianten des neuen Audi 100 im Bereich der bisherigen höheren Leistungsstufe: Die 74 kW/100 PS-Version zum Beispiel erreicht 176 km/h, wofür bisher 85 kW/115 PS notwendig waren. Die Höchstgeschwindigkeit der leistungsmäßig unveränderten 100 kW/136 PS-Version stieg von 188 auf 200 km/h. Mit dem neuen 1,8 Liter 55 kW/75 PS Vierzylinder erreicht der Audi 100 eine Spitze von 165 km/h - gegenüber 160 km/h bei der früheren 63 kW/85 PS 1,6 Liter-Version.

In ähnlicher Weise beeinflusst die Gewichtsersparnis von ca. 30 kg das Beschleunigungs- und Bergsteigevermögen: Bei deutlich geringerem Verbrauch sind gleiche oder bessere Werte zu verzeichnen.

Karosserie: Aerodynamische Grundform

Fortschritte in der Aerodynamik von Serienkarosserien wurden bisher in der Hauptsache durch Detailverbesserungen erzielt. Auf diese Weise gelang es, bei konventionellen Karosserien Luftwiderstandsbeiwerte im Bereich von $c_w = 0,40$ zu erreichen. Um eine grundlegende Verbesserung des c_w -wertes und damit eine deutliche Senkung des Luftwiderstandes zu verwirklichen, ging Audi einen anderen Weg: Es wurde zunächst die ideale Grundform entwickelt, bei der aerodynamische Gesichtspunkte absoluten Vorrang hatten; dieses Karosseriemodell erbrachte einen Luftwi-

derstands-Beiwert von $c_W = 0,25$.

Die Karosserie des neuen Audi 100 entstand durch die Übertragung dieser aerodynamischen Grundform auf die Verhältnisse der Praxis. Dabei waren Zugeständnisse unvermeidbar; aber in jedem Einzelfall wurde die aerodynamisch günstigste Lösung gesucht. So ist zum Beispiel die gesamte Verglasung oberflächenbündig in die Außenhaut einbezogen, was eine neue Technik der versenkbaren Seitenscheiben erforderte: Sie werden auf der Innenseite mit eingeschraubten Bolzen in Profilirinnen geführt. Die damit erreichte glatte Oberfläche erfüllt die Forderungen der Aerodynamik ohne Verzicht auf gute Sichtverhältnisse und bequemen Einstieg.

Durch die Zusammenarbeit von Aerodynamikern, Karosserie-Technikern und Formgestaltern gelang es, die Vorteile des Grundkörpers soweit zu erhalten, daß beim neuen Audi 100 der Luftwiderstand-Beiwert von $c_W 0,30$ verwirklicht werden konnte.

Dieser extrem günstige Wert wirkt sich positiv auf Fahrleistungen und Verbrauch aus, da die Querschnittsfläche des Wagens gegenüber dem Vorgänger unverändert blieb. Der günstige c_W -Wert geht somit voll in den Gesamt-Luftwiderstand ($c_W \times F$) ein. Die Beibehaltung der Querschnittsfläche gelang, obwohl der neue Audi 100 um 4 cm breiter und um 3 cm höher

ist als sein Vorgänger. Erreicht wurde dies durch eine entsprechende Wölbung des Seitenfensterbereiches.

Durch die enge Anlehnung an die Form des Grundkörpers sind zusätzliche aerodynamische Hilfsmittel überflüssig. Auf der Wagenoberseite liegt die Strömung ohne Spoiler bis zur Kante des Gepäckraumdeckels an. Die Luft umströmt den Fahrzeugkörper ohne Ablösung, so daß auch die Auftriebswerte deutlich geringer sind als bisher.

Fahrzeugstruktur: Gewichtsgünstige Bauweise

Während der Luftwiderstand den Kraftstoff-Verbrauch speziell bei höheren Geschwindigkeiten negativ beeinflusst, wirkt sich das Gewicht hauptsächlich beim Anfahren, beim Beschleunigen und am Berg aus - es ist mitentscheidend für den Verbrauch auf gemischten Fahrstrecken und in der Stadt. Daher macht es sich in der Stadtzyklus-Verbrauchsmessung besonders deutlich bemerkbar.

Gewichtseinsparung zählte deshalb zu den wichtigsten Zielen der Entwicklung des neuen Audi 100. Dabei machten es sich die Ingenieure zur Aufgabe, die Stabilität der Struktur nicht nur beizubehalten, sondern noch zu verbessern. So wurde wiederum hohe Steifigkeit der Fahrgastzelle mit exakt berechneter

Nachgiebigkeit von Front und Heck verbunden. Bei dem von Audi entwickelten Prinzip des "autogenen Faltheulens" wird auf kurzem Weg ein hoher Anteil der Kollisionsenergie in unschädliche Wärme umgewandelt.

An nichttragenden Teilen dagegen wurde systematisch Gewicht eingespart. So bestehen die Türen aus einer Stahlblech-Außenhaut, die mit Leichtmetallträgern für den Fensterheber-Mechanismus und Aluminium-Fensterrahmen verschraubt ist. Die Reserverad-Wanne wird aus glasverstärktem Polyester hergestellt und in die Bodengruppe eingeklebt - eine leichte und völlig korrosionsfreie Lösung. Das Reserverad ist ein "Minispare"-Rad mit erheblich geringerem Gewicht als ein Normalrad. Die Wanne kann bei einer Reifenpanne, die laut Statistik im Schnitt nur noch alle 4,9 Jahre zu erwarten ist, das normale Rad bis zur Reparatur aufnehmen. Durch Verwendung von Aluminium wurde auch der für den Radwechsel beigegebene Wagenheber leichter.

Hinzu kommen Gewichtsreduzierungen am Motor und an verschiedenen Aggregaten. Die Einsparung an der Rohkarosserie beträgt rund 50 kg. Da der Kraftstofftank von 60 auf 80 Liter vergrößert und die Ausstattung erweitert wurde, liegen die mit vollem Tank ermittelten Leergewichte um ca. 30 kg unter den bisherigen.

Motoren und Fahrwerk: Optimierung

Der niedrige Luftwiderstand und das geringere Gewicht ergeben höhere Fahrleistungen bei den mit unveränderter Leistung übernommenen Motoren: dem Fünfzylinder 1,9 Liter 74 kW/100 PS, dem Fünfzylinder 2,2 Liter 100 kW/136 PS und dem Fünfzylinder Diesel 51 kW/70 PS. In allen Fällen stiegen die Höchstgeschwindigkeiten deutlich an.

Ein anderer Weg wurde beim Vierzylinder-Ottomotor begangen, der als besonders preisgünstige und ökonomische Version angeboten wird. Hier wurde durch Vergrößerung des Hubraums von 1,6 auf 1,8 Liter das Drehmoment von 124 auf 138 Nm gesteigert, die Höchstleistung dagegen von 63 kW/85 PS auf 55 kW/75 PS zurückgenommen. Das maximale Drehmoment wird bereits bei einer Drehzahl von 2 500 /min erreicht - beim 1,6 Liter waren es 3 200 /min. Die Höchstleistung ist schon bei 4 600 /min verfügbar: ein durchzugskräftiges, elastisches Triebwerk.

Trotz größerem Hubraum konnte auch an diesem Motor Gewicht eingespart werden. Leichtere Kolben und Kolbenbolzen, leichtere Kurbelwelle (mit um 30 Prozent verbessertem Massenausgleich) und geringerer Kühlwasserinhalt (mit dem Vorteil schnell einsetzender Heizwirkung) sind einige der angewandten Kunstgriffe. Längere Pleuel bewirken ruhigeren Lauf und weni-

ger Reibung - durch vergrößerte und auseinandergewückte Ventile sowie geänderte Steuerzeiten wurde die Zylinderfüllung verbessert.

Zur hohen Wirtschaftlichkeit tragen die kontaktlose Zündanlage und die neu ausgelegte Vergaseranlage bei. Das für Normalbenzin konzipierte Triebwerk verbindet mit ausgezeichneten Fahrleistungen eine Sparsamkeit, die selbst in den unteren Mittelklassen vorbildlich ist: 6,1 Liter bei konstant 90 km/h, 7,7 Liter bei 120 km/h (nach DIN 70 030 auf 100 km) und 9,8 Liter/100 km im Stadtzyklus. Der Audi 100 als ausgewachsenes Komfortfahrzeug kann also im Normalbetrieb mit Durchschnitts-Verbrauchswerten deutlich unter 10 Liter/100 km gefahren werden.

In gleicher Weise wurden die Verbrauchswerte der Fünfzylindermodelle erheblich gesenkt. Auch hier tragen technische Verbesserungen zum Resultat bei, wie Schubabschaltung der Kraftstoffzufuhr bei den Fünfzylinder-Ottomotoren und zusätzlich abgesenkte Leerlaufdrehzahl und luftumfaßte Einspritzdüsen beim 2,2 Liter Einspritzmotor. Bei beiden Motoren wurden Drehmoment-Verbesserungen und damit gesteigertes Durchzugsvermögen bei niedriger Drehzahl erreicht. Alle Fünfzylinder-Motoren sind mit dem kraftstoffsparenden, geräuschsenkenden 4+E-Getriebe serienmäßig kombiniert, also Komfort-Triebwerke vom sparsamen Diesel bis zum leistungsstarken Einspritzmotor.

Eine interessante Neuigkeit ist an allen Modellen mit Servolenkung zu finden. Eine Zentralhydraulik versorgt mit einer Tandempumpe die Lenkung, den Hochdruck-Bremskraftverstärker und die - auf Sonderwunsch lieferbare - Niveauregulierung mit Öldruck. Damit wurde außer Gewicht auch Leistung eingespart.

Neuerungen gibt es auch am Fahrwerk: Die Hinterachse wurde bei unveränderter Grundauslegung als Torsions-Kurbelachse mit Panhardstab im Interesse von Fahrkomfort, Fahrsicherheit und Raumgewinn neu konstruiert. Für den größeren Tank und den Hauptschalldämpfer verbleibt mehr Platz im Heckbereich, die weit nach außen gerückten Federbeine verbessern die Durchladebreite des Gepäckraumes. Das torsionsfähige Querrohr erhielt ein neues Profil ("Eulenprofil"), das die Stabilisatorwirkung erhöht. Ohne zusätzlichen Querstabilisator wurde das Verhalten des Wagens bei wechselseitigem Einfedern verbessert, die Wankbewegungen bei schneller Kurvenfahrt auf welligem Straßenbelag wurden weitgehend eliminiert.

Raum- und Sitzkomfort: Vermehrtes Platzangebot

Schon der bisherige Audi 100 stand zu Recht im Ruf hohen Komforts. Unter Beibehaltung der Grundmaße von Radstand und Spurweite bietet die neue Karosserie dennoch ein vermehrtes Platzangebot. Das beginnt schon beim Einstieg: Vorn wurde die Einstiegöffnung

um 159 mm größer, hinten um 54 mm. Die Innenraumbreite in Schulterhöhe nahm vorn um 50 mm und hinten um 40 mm zu, der hintere Kopfraum um beachtliche 31 mm. In der Länge wuchs der Innenraum nicht nur um 21 mm - es stehen durch neukonstruierte Vordersitzlehnen im Fond 79 mm zusätzlicher Sitzraum zur Verfügung.

Während bisher eine aerodynamisch günstige Karosserie mit schlechteren Sichtverhältnissen erkaufte wurde, wurde beim neuen Audi 100 das Gegenteil erreicht. In allen Richtungen ergeben sich bessere Sichtwinkel, wobei die gewölbten Seitenscheiben und die ebenfalls bündig anliegenden Front- und Heckscheiben eine wichtige Rolle spielen; die rahmenlos eingeklebten Scheiben tragen zugleich zur Senkung des Windgeräusches und zur Steifigkeit der Karosserie bei.

Der Blick des Fahrers trifft bereits 12,5 m vor dem Wagen auf die Fahrbahn (vorher 16,5 m). Die hochgezogene Motorhauben-Hinterkante, die der wirbelfreien Abdeckung der Scheibenwischerachsen dient, schränkt nämlich das Gesichtsfeld nicht ein. Dabei bleiben die Wischer zum Reinigen leicht zugänglich. Das Rückwärts-Rangieren wird durch die deutlich sichtbare Heck-Oberkante erleichtert. Der aerodynamisch geformte und von innen einstellbare getönte Außenspiegel wurde im Interesse guter Rücksicht besonders groß ausgeführt.

Die Sitze sind Neukonstruktionen. Zur gleichmäßigen Verteilung des Körpergewichts und zur Vermeidung von Druckspitzen wurde unter Anwendung neuer Schäumungsverfahren eine unterschiedliche Polsterweichheit in den verschiedenen Sitzzonen erzielt. Gute Seitenführung und weite Stützung der Oberschenkel zeugen vom erfolgreichen Bemühen um Fahrkomfort. Die Vorder-sitzlehnen wurden außerdem vorgezogen die Verstellbarkeit von Sitz und Lehne kommt den unterschiedlichen Körpergrößen und -proportionen entgegen.

Im Sinne guter Ablesbarkeit wurden die Instrumente (mit weißer Beschriftung auf schwarzem Grund) schlicht und übersichtlich gestaltet, die Anordnung der Schalter und Hebel erfolgte funktionsgerecht nach ergonomischen Gesichtspunkten. Das Bemühen um Griffsicherheit in Verbindung mit einer großen Aufprallplatte führte zu dem neuen umschäumten Vier-speichen-Lenkrad, das bei den Vierzylinder-Modellen und in Verbindung mit Servolenkung 380 mm Durchmesser hat; bei Fünfzylindern mit mechanischer Lenkung sind es 400 mm.

Das Beladen des Gepäckraums wird durch die niedrige Ladekante erleichtert. Durch seine Glattflächigkeit läßt sich der mit 570 Litern überdurchschnittlich große Gepäckraum hervorragend ausnutzen.

Ausstattung: Vierfach variiertes Komfort

Das Modellprogramm des neuen Audi 100 ist leicht überschaubar. Zur Wahl stehen vier Motoren und vier Ausstattungsvarianten, die beliebig kombinierbar sind. Hinzu kommt ein sorgsam abgewogenes Programm hochwertiger Mehr-Ausstattung. Die viertürige Karosserie ist allen Modellen der Audi 100-Reihe gemeinsam.

Als Fahrzeug der Komfortklasse gibt es den Audi 100 nur in entsprechend vollständiger und reichhaltiger Ausstattung. Dazu gehören Verbundglas-Frontscheibe, H4-Scheinwerfer mit hoher Lichtausbeute und mechanischer Leuchtweiten-Einstellung, Rückfahrleuchten und Nebelschlußleuchte ebenso wie Rahmenkopfstützen vorne, Tür-Ablagekästen vorn, Mittelkonsole und eine funktionelle Instrumentierung mit Schaltanzeige (nicht bei Automatic-Getriebe) und Verbrauchsanzeige.

Die Modelle Audi 100 und Audi 100 CC unterscheiden sich hauptsächlich durch Sachlichkeit einerseits und dem mehr luxuriösen Charakter der Polsterstoffe und Teppichböden auf der anderen Seite. Beide lassen hinsichtlich Funktionalität und Eleganz der Erscheinung keinen Wunsch offen. Hinzu kommen zwei speziell ausgelegte Modelle unterschiedlichen Zuschnitts: der Audi 100 CS und der Audi 100 CD.



Die Buchstaben CS stehen für ein kultiviert-sportliches Gesamtbild mit Leichtmetallrädern, Lederlenkrad, Drehzahlmesser und sportlichen Polsterdessa. Zusätzliche Funktionsdetails sind Zentralverriegelung, Halogen-Nebelscheinwerfer und das neue Auto-Check-System von Audi, das den Fahrer automatisch auf Kontroll- und Nachfüllnotwendigkeiten hinweist.

Dieses von einem Mikrocomputer gesteuerte System arbeitet mit Symbolen, die auf einem Display zwischen Tachometer und Zeituhr/Drehzahlmesser aufleuchten. Der Fahrer braucht die Funktionen nicht abzufragen - Abweichungen vom Normalzustand werden selbsttätig in Informationen umgewandelt. Sie beziehen sich auf Bremsbeläge vorn, Bremsflüssigkeitsstand, Bremslicht, Fernlicht, Scheibenwaschwasser, Kühlwasserstand, Kühlwassertemperatur, Batteriespannung, Tankreserve, Ölstand/Öldruck. Zur Kontrolle kann der Fahrer aber auch die Anzeigen mit Knopfdruck durchlaufen lassen.

Die gleiche Anlage ist auch im Audi 100 CD eingebaut, dem luxuriösesten Modell dieser Reihe. Zum Serienumfang gehören beim CD exklusive Innenausstattung und Metallic-Lackierung in 10 wählbaren Farbtönen, zentralhydraulisch-unterstützte Servolenkung und Bremskraftverstärker, Halogen-Nebelscheinwerfer, Scheinwerfer-Reinigungsanlage, Zentralverriegelung und Leseleuchten für Beifahrer und Passagiere hin-



ten. Ein hochwertiges Stereo-Cassettenradio mit speziellem Audi-Design und Automatik-Antenne ist ebenfalls Bestandteil der CD-Ausstattung. Zum reichhaltigen Serienumfang kommen Sonderwunsch-Möglichkeiten vom Schiebe-Ausstelldach über heizbare Sitze bis zur Klimaanlage.

Der Audi 100 CD, der in Leistung, Bedienungskomfort und Ausstattung weit in die Luxusklasse hineinreicht, bestätigt die Konzeption des neuen großen Modells von Audi: Alle Vorzüge, die ein Automobil haben kann, sind hier mit hoher Wirtschaftlichkeit und einem vernünftigen Preis verbunden.



Audi 100 CC / CS / CD (55 kW/75 PS)

Die wichtigsten technischen Daten

Motor

Motor-Bauart:	Vierzylinder-Reihenmotor
Bohrung x Hub, mm:	81,0 x 86,4
Hubraum, ccm:	1781
Verdichtungsverhältnis:	8,75
Gemischaufbereitung:	Vergaser
Kraftstoff:	Normal
Leistung, kW (PS nach DIN):	55 (75)
bei Motordrehzahl, /min:	4600
Max. Drehmoment, Nm:	138
bei Motordrehzahl, /min:	2500

Elektrische Anlage

TSZ-Zündanlage (Hall-Geber)	
Batterie, V/Ah:	12/45
Drehstromgenerator, A max:	65

Kraftübertragung

Kupplung:		Einscheiben- Trockenkupplung	
Getriebe:		Viergang- Schaltgetriebe*	
Übersetzungen	4-Gang	4+E-Gang	Automatic
1. Gang:	3,455	3,455	2,714
2. Gang:	1,789	1,789	1,500
3. Gang:	1,065	1,065	1,000
4. Gang:	0,703	0,778	
5. Gang:		0,600	2,429
R.-Gang:	3,167	3,167	2,429
Achsantrieb:	4,111	4,111	3,417

Bremsanlage

Art:	Diagonal-Zwei- kreis-Bremssystem
Ausführung vorn:	Scheibenbremsen
Ausführung hinten:	selbstnachstellende Trommelbremsen
Bremskraftverstärker:	ja
Bremskraftregler:	ja

* 4+E-Schaltgetriebe oder Automatic-Getriebe
(Extra gegen Mehrpreis)



Räder/Reifen

Räder:	5 1/2 J x 14
Reifen:	165 SR 14

Lenkung

Art:	wartungsfreie Zahnstangen- Lenkung
------	--

<u>Fahrleistungen</u>	4-Gang	4+E-Gang	Automatic
Höchstgeschwindigkeit, km/h:	165	165	162
Beschleunigung, s:			
0 - 80 km/h:	9,6	9,6	11,1
0 - 100 km/h:	14,9	14,9	17,2

Kraftstoffverbrauch (l/100 km)

(nach DIN 70 030)

Konstant 90 km/h:	6,1	5,9	7,1
Konstant 120 km/h:	7,7	7,5	9,3
Stadtzyklus:	9,8 (9,0)*	9,8 (9,0)*	10,7

* Dieser Wert wurde abweichend von den in der DIN festgelegten Schaltpunkten für den Stadtzyklus unter Beachtung der Schaltanzeige ermittelt.



Maße/Gewichte

Länge, mm:	4793
Breite, mm:	1814
Höhe, mm:	1422
Sitzraumfläche, m ² :	2,86
Radstand, mm:	2687
Spurweite, mm:	
vorn:	1476
hinten:	1467
Wendekreisdurchmesser, ca. m:	11,4
Gepäckrauminhalt, l:	
Kugelmessung:	610
VDA-Quadermessung:	570
Leergewicht, kg:	1080
zul. Gesamtgewicht, kg:	1580
zul. Anhängelast, kg:	
gebremst:	1200
ungebremst:	570
zul. Dachlast, kg:	75

Füllmengen

Kraftstofftank, l:	80
Motoröl m. Filter, l:	3,0
Kühlwasser, einschl. Heizung, l:	7,0



Audi 100 CC / CS / CD (74 kW/100 PS)

Die wichtigsten technischen Daten

Motor

Motor-Bauart:	Fünfzylinder-Reihenmotor
Bohrung x Hub, mm:	79,5 x 77,4
Hubraum, ccm:	1921
Verdichtungsverhältnis:	10,0
Gemischaufbereitung:	Vergaser
Kraftstoff:	Super
Leistung, kW (PS nach DIN):	74 (100)
bei Motordrehzahl, /min:	5600
Max. Drehmoment, Nm:	150
bei Motordrehzahl, /min:	3200

Elektrische Anlage

TSZ-Zündanlage (Hall-Geber)	
Batterie, V/Ah:	12/63
Drehstromgenerator, A max:	55



Kraftübertragung

Kupplung:	Einscheiben- Trockenkupplung	
Getriebe:	4+E-Gang- Schaltgetriebe	
Übersetzungen	4+E-Gang	Automatic*
1. Gang:	2,846	2,714
2. Gang:	1,524	1,500
3. Gang:	0,909	1,000
4. Gang:	0,641	
5. Gang:	0,488	
R.-Gang:	3,167	2,429
Achsantrieb:	5,222	3,455

Bremsanlage

Art:	Diagonal-Zwei- kreis-Bremssystem
Ausführung vorn:	Scheibenbremsen
Ausführung hinten:	selbstnachstellende Trommelbremsen
Bremskraftverstärker:	ja
Bremskraftregler:	ja

* Automatic-Getriebe (Extra gegen Mehrpreis)



Räder/Reifen

Räder:	5 1/2 J x 14
Reifen:	165 SR 14

Lenkung

Art:	wartungsfreie Zahnstangen- Lenkung
------	--

Fahrleistungen

	4+E-Gang	Automatic
Höchstgeschwindigkeit, km/h:	176	173
Beschleunigung, s:		
0 - 80 km/h:	8,0	9,1
0 - 100 km/h:	12,2	14,1

Kraftstoffverbrauch (l/100 km) (nach DIN 70 030)

Konstant 90 km/h:	5,9	7,5
Konstant 120 km/h:	7,6	9,6
Stadtzyklus:	10,9 (10,0)*	11,5

* Dieser Werte wurde abweichend von den in der DIN festgelegten Schaltpunkten für den Stadtzyklus unter Beachtung der Schaltanzeige ermittelt.



Maße/Gewichte

Länge, mm:	4793
Breite, mm:	1814
Höhe, mm:	1422
Sitzraumfläche, m ² :	2,86
Radstand, mm:	2687
Spurweite, mm:	
vorn:	1476
hinten:	1467
Wendekreisdurchmesser, ca. m:	11,4
Gepäckrauminhalt, l:	
Kugelmessung:	610
VDA-Quadermessung:	570
Leergewicht, kg:	1145
zul. Gesamtgewicht, kg:	1645
zul. Anhängelast, kg:	
gebremst:	1200
ungebremst:	600
zul. Dachlast, kg:	75

Füllmengen

Kraftstofftank, l:	80
Motoröl m. Filter, l:	4,5
Kühlwasser, einschl. Heizung, l:	8,1



Audi 100 CC / CS / CD (100 kW/136 PS)

Die wichtigsten technischen Daten

Motor

Motor-Bauart:	Fünfzylinder-Reihenmotor
Bohrung x Hub, mm:	79,5 x 86,4
Hubraum, ccm:	2144
Verdichtungsverhältnis:	9,3
Gemischaufbereitung:	mechanische Einspritzanlage
Kraftstoff:	Super
Leistung, kW (PS nach DIN):	100 (136)
bei Motordrehzahl, /min.	5700
Max. Drehmoment, Nm:	180
bei Motordrehzahl, /min:	4800

Elektrische Anlage

TSZ-Zündanlage (Hall-Geber)	
Batterie, V/Ah:	12/63
Drehstromgenerator, A max:	90



Kraftübertragung

Kupplung:	Einscheiben- Trockenkupplung	
Getriebe:	4+E-Gang- Schaltgetriebe	
Übersetzungen	4+E-Gang	Automatic*
1. Gang:	3,600	2,714
2. Gang:	1,882	1,500
3. Gang:	1,185	1,000
4. Gang:	0,844	
5. Gang:	0,641	
R.-Gang:	3,500	2,429
Achsantrieb:	3,889	3,250

Bremsanlage

Art:	Diagonal-Zwei- kreis-Bremssystem
Ausführung vorn:	Innenbelüftete Scheibenbremsen
Ausführung hinten:	Scheibenbremsen
Bremskraftverstärker:	ja
Bremskraftregler:	ja

* Automatic-Getriebe (Extra gegen Aufpreis)



Räder/Reifen

Räder:	5 1/2 J x 14
Reifen:	185/70 HR 14

Lenkung

Art:	Servo-Lenkung
------	---------------

<u>Fahrleistungen</u>	4+E-Gang	Automatic
Höchstgeschwindigkeit, km/h:	200	193
Beschleunigung, s:		
0 - 80 km/h:	6,8	8,8
0 - 100 km/h:	10,3	13,3

Kraftstoffverbrauch (l/100 km)

(nach DIN 70 030)

Konstant 90 km/h:	6,1	8,2
Konstant 120 km/h:	7,8	9,8
Stadtzyklus:	12,5 (11,5)*	13,2

* Dieser Wert wurde abweichend von den in der DIN festgelegten Schaltpunkten für den Stadtzyklus unter Beachtung der Schaltanzeige ermittelt.

Maße/Gewichte

Länge, mm:	4793
Breite, mm:	1814
Höhe, mm:	1422
Sitzraumfläche, m ² :	2,86
Radstand, mm:	2687
Spurweite, mm:	
vorn:	1476
hinten:	1459
Wendekreisdurchmesser, ca. m:	11,4
Gepäckrauminhalt, l:	
Kugelmessung:	610
VDA-Quadermessung:	570
Leergewicht, kg:	1210
zul. Gesamtgewicht, kg:	1710
zul. Anhängelast, kg:	
gebremst:	1400
ungebremst:	640
zul. Dachlast, kg:	75

Füllmengen

Kraftstofftank, l:	80
Motoröl m. Filter, l:	4,5
Kühlwasser, einschl. Heizung, l:	8,1



Audi 100 CC / CS / CD (51 kW/70 PS)

Die wichtigsten technischen Daten

Motor

Motor-Bauart:	Fünfzylinder-Reihen-Dieselmotor
Bohrung x Hub, mm:	76,5 x 86,4
Hubraum, ccm:	1986
Verdichtungsverhältnis:	23,0
Gemischaufbereitung:	Verteiler-Einspritzpumpe, Kaltstartbeschleuniger
Kraftstoff:	Diesel
Leistung, kW (PS nach DIN):	51 (70)
bei Motordrehzahl, /min:	4800
Max. Drehmoment, Nm:	123
bei Motordrehzahl, /min:	2800

Elektrische Anlage

Schnellvorglühanlage

Batterie, V/Ah: 12/88

Drehstromgenerator, A max: 55



Kraftübertragung

Kupplung:	Einscheiben- Trockenkupplung	
Getriebe:	4+E-Gang- Schaltgetriebe	
Übersetzungen	4+E-Gang	Automatic*
1. Gang:	3,600	2,714
2. Gang:	1,882	1,500
3. Gang:	1,185	1,000
4. Gang:	0,844	
5. Gang:	0,641	
R.-Gang:	3,500	2,429
Achsantrieb:	4,556	3,455

Bremsanlage

Art:	Diagonal-Zwei- kreis-Bremssystem
Ausführung vorn:	Scheibenbremsen
Ausführung hinten:	selbstnachstellende Trommelbremsen
Bremskraftverstärker:	ja
Bremskraftregler:	ja

* Automatic-Getriebe (Extra gegen Mehrpreis)



Räder/Reifen

Räder:	5 1/2 J x 14
Reifen:	185/70 SR 14

Lenkung

Art:	Servo-Lenkung
------	---------------

Fahrleistungen

	4+E-Gang	Automatic
Höchstgeschwindigkeit, km/h:	155	153
Beschleunigung, s:		
0 - 80 km/h:	11,4	13,1
0 - 100 km/h:	17,9	21,0

Kraftstoffverbrauch (l/100 km)

(nach DIN 70 030)

Konstant 90 km/h:	5,0	6,5
Konstant 120 km/h:	7,1	8,9
Stadtzyklus:	9,0 (8,3)*	9,0

* Dieser Wert wurde abweichend von den in der DIN festgelegten Schaltpunkten für den Stadtzyklus unter Beachtung der Schaltanzeige ermittelt.

Maße/Gewichte

Länge, mm:	4793
Breite, mm:	1814
Höhe, mm:	1422
Sitzraumfläche, m ² :	2,86
Radstand, mm:	2687
Spurweite, mm:	
vorn:	1476
hinten:	1467
Wendekreisdurchmesser, ca. m:	11,4
Gepäckrauminhalt, l:	
Kugelmessung:	610
VDA-Quadermessung:	570
Leergewicht, kg:	1210
zul. Gesamtgewicht, kg:	1710
zul. Anhängelast, kg:	
gebremst:	1200
ungebremst:	640
zul. Dachlast, kg:	75

Füllmengen

Kraftstofftank, l:	80
Motoröl m. Filter, l:	5,0
Kühlwasser, einschl. Heizung, l:	9,4

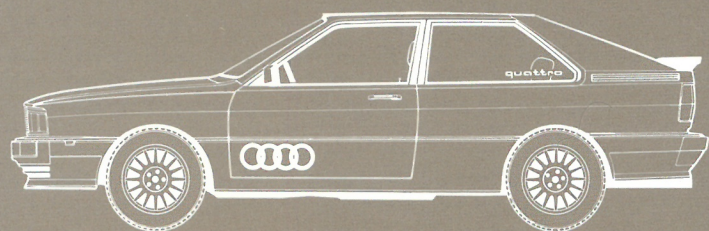
Stand September 1982 / Änderungen vorbehalten

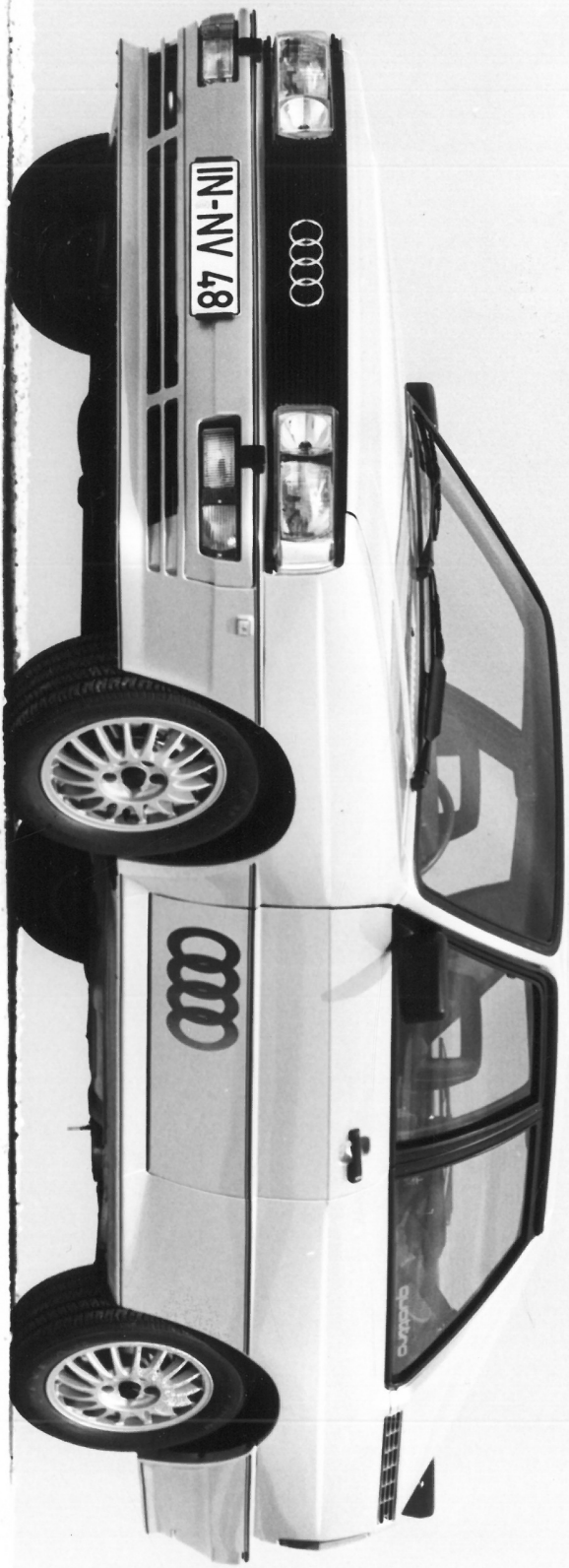
Modelljahr 1983



Vorsprung
durch Technik

Audi quattro













Audi Quattro

Das Ausnahme-Automobil

Mit diesem Auto setzte Audi in der Automobilgeschichte unserer Tage einen neuen Markstein: Der permanente Allradantrieb im leistungsstarken, sportlichen Auto hat sich in kurzer Zeit volle Anerkennung als zukunftssträchtige Konzeption erworben. Seine Überlegenheit wurde durch spektakuläre Rallye-Erfolge untermauert. Unter schwierigen Fahrbahnverhältnissen erweist sich der Audi Quattro oft um Klassen überlegen - kein Wunder, daß dieses Auto weltweit bekannt und populär geworden ist.

Die Sportserfolge sind jedoch nur die sichtbare Bestätigung für Eigenschaften, die im fahrerischen Alltag nicht minder deutlich zutage treten. Jeder Autofahrer weiß, daß reiner Hinterradantrieb unter schwierigen Bedingungen, etwa auf losem oder weichem Untergrund ganz besonders aber auf Schnee und Eis unbestreitbare Nachteile hat. Der in dieser Hinsicht überlegene Frontantrieb stößt an seine Grenzen, wenn hohe Antriebskräfte zu übertragen sind. So ist der Allradantrieb eine logische Konsequenz.

Der Umsetzung dieser Erkenntnis in die Praxis standen beim Pkw technische Probleme entgegen, besonders das hohe Gewicht und die unvermeidbaren Kraftverlu-

ste der normalen Allrad-Getriebe. Audi fand eine einfache Lösung, bei der das notwendige zusätzliche Zwischendifferential zwischen Vorder- und Hinterachse im Getriebe integriert wurde: Zum normalen Frontantrieb kommt ein normaler Hinterradantrieb ohne das zusätzliche Verteilergetriebe, das beim konventionellen Allradantrieb Mehrgewicht und Raumanspruch verursacht. Der Allradantrieb des Audi Quattro ist permanent wirksam, so daß sich der Fahrer nicht ständig umstellen und an unterschiedliches Fahrverhalten gewöhnen muß. Er hat jedoch die Möglichkeit, durch die getrennt zuschaltbaren Differentialsperren vorn und hinten die Traktion noch zu erhöhen. Das Allradantriebssystem von Audi ist verbrauchsneutral - trotz der vier angetriebenen Räder müssen keine Verbrauchsnachteile in Kauf genommen werden.

Das Fahrwerk erfuhr geringfügige Modifikationen. Die Geometrie der Hinterachse wurde so geändert, daß sich unter allen Fahrbedingungen noch geringere Vorspuränderungen ergeben, wodurch die Fahreigenschaften, der Geradeauslauf und die Seitenwindempfindlichkeit noch einmal verbessert werden konnten.

Dadurch erübrigte sich der hintere Stabilisator. Der vordere Stabilisator wird nun zur besseren Schwingungsisolierung über Koppelstangen bestätigt.

Der Audi Quattro überragt nicht nur durch den All-

radantrieb, sondern auch durch seinen starken 2,2-Liter-Fünfzylinder-Turbo-Motor das Normal-Niveau der Automobiltechnik. Für dieses in jeder Hinsicht aussergewöhnliche Auto wandten die Audi-Ingenieure das im Automobilsport erfolgreiche Prinzip des Abgas-Turboladers an und entwickelten eine eigene beispielhafte Lösung mit Ladeluftkühlung und elektronisch gesteuerter Kennfeld-Zündung. Damit wird eine Feinanpassung an unterschiedliche Betriebsbedingungen erreicht, der Motor-Wirkungsgrad wird erhöht und - durch niedriges Temperaturniveau - eine lange Lebensdauer des Aggregates gesichert. Auffällig ist auch das spontane Ansprechen des Motors beim Gasgeben.

Mit seiner Leistung von 147 kW/200 PS, einer Höchstgeschwindigkeit von über 220 km/h und einer Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in 7,1 Sekunden gehört der Audi Quattro zu den Ausnahme-Automobilen.

Auch beim neuen Anzeige-Konzept, das modernste Informationstechniken integriert, geht Audi mit dem Quattro in die Zukunft. Das Informations-System besteht aus einem elektronischen Kombiinstrument mit übersichtlichem Display, einem Bordcomputer und einem Check-System zur Überwachung der Betriebssicherheit mit gesprochenem Hinweis auf Fehlfunktionen.

Sinn des neuen Konzepts ist die Entlastung des Fah-

rers: ohne sein Zutun informiert das System über alle für Fahr- und Betriebssicherheit wichtigen Daten. Zusätzliche Informationen kann der Fahrer über die Computertaste abfragen. Sie erscheinen dann auf dem Display. Dauernd werden dort die Geschwindigkeit (in Ziffern), die Drehzahl (an einem Kreisbogen), der Kraftstoffvorrat (in Litern), die Kühlmittel-Temperatur (Balkenanzeige) und der Ladedruck (Balkenanzeige) angezeigt. Diese Anzeigen sind "beruhigt", damit sie nicht nervös hin- und herspringen. Der Kilometerstand wird, um gesetzliche Forderungen zu erfüllen, mechanisch gezählt und angezeigt. Durch Betätigen einer Taste am Helligkeitsregler können alle Anzeigen bis auf Geschwindigkeit und Kilometer-Stand abgeschaltet werden. Beim Über- oder Unterschreiten vorgegebener Grenzwerte (z.B. Kraftstoffvorrat geht zur Neige) werden alle Anzeigen automatisch eingeschaltet. Die entsprechende Anzeige beginnt dann zu blinken.

Das Abfragen des Bordcomputers erfolgt über eine Wipptaste (Computertaste) in zwei Richtungen. Es erscheinen die Uhrzeit, die Fahrzeit, die Durchschnittsgeschwindigkeit, die Reichweite, der Durchschnittsverbrauch und der Momentan-Verbrauch. Durch Betätigen einer Rücksetztaste, die in die Wipptaste integriert ist, können Fahrzeit, Durchschnittsgeschwindigkeit und Durchschnittsverbrauch jederzeit vom Fahrer auf Null zurückgestellt werden.

Der Mikrocomputer registriert fortlaufend die Zeit, die verbrauchte Benzinmenge, die zurückgelegte Wegstrecke und den Tankinhalt. Er errechnet daraus ohne Mitwirkung des Fahrers die anzuzeigenden Werte.

Die gesprochenen Hinweise dienen ausschließlich der Fehleransage. Der Fahrer wird in Ruhe gelassen, solange alles in Ordnung ist. Auf wesentliche Dinge wird er dagegen unüberhörbar aufmerksam gemacht, wobei es drei verschiedene Informationsarten gibt:

Ansagen wie z.B. "bitte Waschwasser nachfüllen" oder "bitte tanken" - erfolgen während der Fahrt nur einmal. Sie werden übrigens nach dem Aus- und dem erneuten Einschalten der Zündung wiederholt. Auf das Tanken verweist außerdem ein Blinken der Tankanzeige und bei Unterschreiten einer Reichweite von 50 Kilometer ein Blinken des Schriftzuges "Reichweite" im Bordcomputer.

Betätigt der Fahrer bei Antritt seiner Fahrt nicht innerhalb von einer Minute das Bremspedal - nur bei betätigtem Bremspedal ist eine Überprüfung der Bremslicht-Lampen möglich -, so wird er dazu vom Mikroprozessor aufgefordert.

Hinweise auf Betriebszustände, die die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs beeinträchtigen (etwa das Fehlen von Bremsflüssigkeit) werden während der



Fahrt in regelmäßigen Abständen wiederholt und erst nach Beseitigung der Fehlerursache beendet.

Das gesamte Ansageprogramm kann auf Wunsch nach Einschalten der Zündung über eine Taste am Wischerhebel abgerufen werden. Während der Fahrt leuchtet gleichzeitig mit einer Ansage eine Warnblinklampe auf. Diese erlischt erst, wenn die Beanstandung behoben wurde. Sollte man die Ansage überhört haben, kann man sie jederzeit, solange die Warnleuchte brennt, mit der Abruftaste wiederholen lassen.

Die Ansage erfolgt über die Lautsprecher des Radios. Vor jeder Ansage werden die Lautsprecher vom Radio getrennt, so daß auch bei eingeschaltetem Radio die Ansage hörbar wird. Vor und nach jeder Ansage ertönt ein Gong.

Der gesamte Wortschatz von 23 Wörtern und der Gong sind in einem elektronischen Speicher abgelegt. Bei dem wartungsfreien System handelt es sich weder um ein Tonband, noch um eine Schallplatte. Aus den gespeicherten 23 Wörtern werden mit Hilfe des Mikroprozessors die folgenden Sätze gebildet:

Bitte Bremslicht prüfen
Bitte Fahrlicht prüfen
Bitte Bremsbeläge prüfen
Bitte Sicherheitsgurte anlegen



Bitte Waschwasser nachfüllen
Bitte Tanken
Bitte Licht ausschalten
Bitte Batteriespannung prüfen
Bremslicht defekt
Achtung Handbremse lösen
Achtung Kühlsystem prüfen
Achtung Bremsflüssigkeit prüfen
Achtung Ölstand prüfen
Achtung Kühlwasser zu heiß
Achtung Bremssystem defekt

Das Speichern von menschlicher Sprache ist durch die sogenannte Sprachsynthese möglich. In einem aufwendigen Verfahren werden die Sprachsignale digitalisiert und die Anzahl der Signale so reduziert, daß eine elektronische Speicherung der Sprachsignale unter vertretbarem Aufwand möglich ist, ohne daß die Sprachqualität darunter leidet.

Der gesamte Wortschatz ist in einem Speicher mit einer Kapazität von 128 000 bit untergebracht. Zum Fahrer spricht der Computer mit der Stimme von Patricia Lipp, der Verkehrsfunksprecherin des Bayerischen Rundfunks.

Trotz großem Frontspoiler, verbreiterten Kotflügeln und Breitreifen ist der Audi Quattro alles andere als ein hartes Sportgerät: er ist liebevoll mit auf-

wendigen Polsterstoffen und langflorigen Teppichen ausgestattet. Die Servolenkung gehört zum Serienumfang. Die Praxis hat bewiesen, daß man mit diesem primär unter Sicherheitsaspekten zukunftsweisenden Auto über größte Reserven in Grenzbereichen verfügt.

Eine bessere Aerodynamik der Frontpartie und eine größere Lichtausbeute wurde durch die neuen Doppelscheinwerfer erreicht. Die Ausleuchtung der Fahrbahn bei Abblendlicht ist deutlich verbessert worden. Durch einen von 40 auf 60 Grad vergrößerten Austrittswinkel hat der Fahrer in Kurven und bei schlechten Wetterverhältnissen bessere Sicht. Ebenfalls deutlich zugenommen hat die Reichweite und Intensität des Fernlichts.

Der Audi Quattro ist auch im Modelljahr 1983 ein ungewöhnliches und in der Summe seiner Eigenschaften weiterhin futuristisches Automobil.



Audi Quattro (147/kW/200 PS)

Die wichtigsten technischen Daten

Motor

Motor-Bauart:	Fünfzylinder Reihenmotor
Bohrung x Hub, mm:	79,5 x 86,4
Hubraum, ccm:	2144
Verdichtungsverhältnis:	7,0
Gemischaufbereitung:	Einspritzanlage mit Abgas-Turboauf- ladung und Ladeluft- kühlung
Kraftstoff:	Super
Leistung, kW (PS nach DIN):	147 (200)
bei Motordrehzahl, /min:	5500
Max. Drehmoment, Nm:	285
bei Motordrehzahl, /min:	3500

Elektrische Anlage

Vollelektronische Transistorzündung mit Ladeluft- und Kennfeldsteuerung

Batterie, V/Ah:	12/63
Drehstromgenerator, A max:	90



Kraftübertragung

Kupplung:	Einscheiben- Trockenkupplung
Getriebe:	Vollsynchroni- siertes Fünfgang- Schaltgetriebe und synchronisierter Rückwärtsgang
Übersetzungen:	
1. Gang:	3,600
2. Gang:	2,125
3. Gang:	1,360
4. Gang:	0,967
5. Gang:	0,778
R.-Gang:	3,500
Achsantrieb:	3,889

Bremsanlage

Art:	Zweikreis- Bremsystem
Ausführung vorn:	innenbelüftete Scheibenbremsen
Ausführung hinten:	Scheibenbremsen
Bremskraftverstärker:	ja (hydraulisch)



Räder/Reifen

Felgen:	6 J x 15
Reifen:	205/60 VR 15

Lenkung

Art:	Servo-Lenkung
------	---------------

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit, km/h:	über 220
Beschleunigung, s:	
0 - 80 km/h:	4,7
0 - 100 km/h:	7,1

Kraftstoffverbrauch (l/100 km)

(nach DIN 70 030)

Konstant 90 km/h:	7,7
Konstant 120 km/h:	9,9
Stadtzyklus:	15,4

Maße/Gewichte

Länge, mm:	4404
Breite, mm:	1723
Höhe, mm:	1344
Sitzraumfläche, m ² :	2,61
Radstand, mm:	2524
Spurweite, mm:	
vorn:	1418
hinten:	1451
Wendekreisdurchmesser, ca. m:	11,3
Gepäckrauminhalt, l:	390
Leergewicht, kg:	1300
zul. Gesamtgewicht, kg:	1760
zul. Anhängelast, kg:	
gebremst:	1400
ungebremst:	600
zul. Dachlast, kg:	75

Füllmengen

Kraftstofftank, l:	90
Motoröl m. Filter, l:	4,5
Kühlwasser, einschl. Heizung, l:	9,3



AUDI NSU AUTO UNION

Aktiengesellschaft

Postfach 220

D-8070 Ingolstadt

Telefon: 08 41/8 91

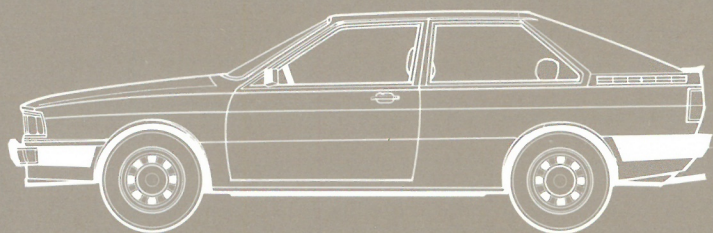
Telex: 5 5 8 0 1

Modelljahr 1983



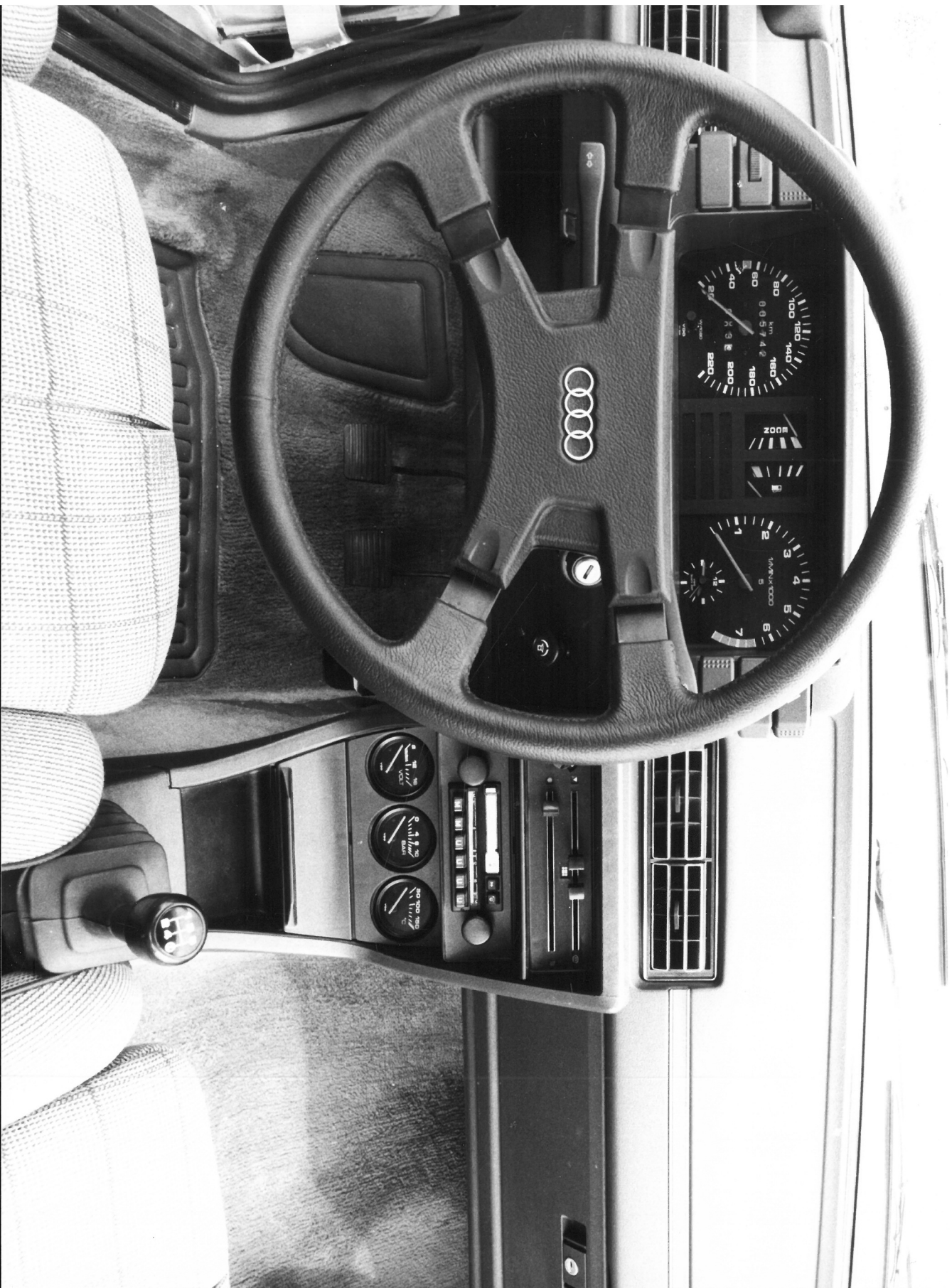
Vorsprung
durch Technik

Audi Coupé











Audi Coupé

Sportliche Alternative

Von Anfang an war das Audi Coupé ein Auto von eigener Dynamik, das sich neben den beiden Limousinen-Baureihen in kurzer Zeit als selbständige Programm-Alternative etablierte.

Entscheidend für diesen Erfolg ist der durch funktionellen Stil, Handlichkeit, sichere Fahreigenschaften und hohe Fahrleistungen geprägte sportliche Charakter. Sitze und Sportsitze beim GT mit exakter Seitenführung vorn, eine bequem ausgeformte, auch für lange Reisen geeignete Sitzbank hinten und reichlicher Gepäckraum erwiesen sich als eine Konzeption, die vielen engagierten Autofahrern auf den Leib geschneidert ist.

Die sportliche und vollständige Innenausstattung des Coupés läßt nichts vermissen: Dieses Auto bietet den Bedienungs- und Raumkomfort einer luxuriösen Mittelklasse-Limousine. Hohe Kraftreserven in allen Motor-Versionen garantieren zugleich den sportlichen Grundcharakter: ein echtes Gran-Turismo-Fahrzeug.

Für das Audi Coupé stehen drei Motoren zur Wahl: ein 1,8 Liter Vierzylinder und die beiden Fünfzylinder mit 1,9 und 2,2 Liter Hubraum. Der neue Vierzylinder



mit 66 kW/90 PS im Coupé GL spielt die Rolle des wirtschaftlichen Allroundmotors: hohe Laufkultur, durchzugskräftig durch hohes Drehmoment, stark in der Leistung (Höchstgeschwindigkeit 170 km/h) und genügsam im Verbrauch. Diese zeitgemäßen Vorteile wurden durch die moderne Konstruktion mit leichteren Kolben, extrem langen Pleueln, verringerter Kühlflüssigkeitsmenge, optimiertem Kurbelwellen-Massenausgleich, neuer Brennraumform und mit großen Ventilen erreicht. Gerade wenn das Coupé viel auf gemischten Strecken und im Stadtverkehr eingesetzt wird, sorgt dieser Motor mit günstigen Kosten und Temperament für volle Zufriedenheit seiner Besitzer.

Der 1,9 Liter 85 kW/115 PS Fünfzylinder im Coupé GT hat die Funktion des leistungsstarken Komfortmotors. Seine Laufruhe und seine Elastizität bereiten komfortorientierten Fahrern Freude - auf langen Strecken kommt noch die geräuschkindernde Wirkung des serienmäßigen E-Ganges (4+E-Schaltgetriebe) hinzu. Das Coupé GT zählt mit diesem Motor zu den Schnellen: Höchstgeschwindigkeit 183 km/h, Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 10,3 Sekunden. Dennoch ist es sparsam im Verbrauch: bei konstant 90 km/h 6,3 Liter, bei konstant 120 km/h 8,1 Liter (nach DIN 70 030 pro 100 km) und im Stadtzyklus 12,5 Liter/100 km (mit Beachtung der Schaltanzeige 11,5!).



Spitzenmodell der Reihe ist das neue Coupé GT mit 2,2 Liter 96 kW/130 PS Fünfzylinder-Einspritzmotor. Das moderne Triebwerk sorgt für eine überlegene Höchstgeschwindigkeit von 196 km/h - der Beschleunigungswert von 0 auf 100 km/h beträgt 8,7 Sekunden. Damit liegt das Coupé GT im Bereich echter Sportwagen, jedoch mit dem Vorzug hohen Fahrkomforts durch kultivierten Motorlauf und niedriges Geräuschniveau. Die Verbrauchswerte der schnellsten GT-Version sind nur wenig höher als beim 1,9 Liter: bei konstant 90 km/h 6,5 Liter, bei konstant 120 km/h 8,3 Liter (nach DIN 70 030 pro 100 km) und im Stadtzyklus 13,0 Liter/100 km (mit Beachtung der Schaltanzeige 12,0!).

Ein wesentliches Merkmal des 2,2 Liter Coupés ist die sportliche Abstimmung von Getriebe und Fahrwerk. Das Fünfgang-Getriebe ist hier nicht wie beim 4+E so ausgelegt, daß die Höchstgeschwindigkeit im vierten Gang erreicht wird und der fünfte Gang einen reinen Spar- und Schongang darstellt. Die Abstufung wurde vom dritten Gang an enger gewählt. Die Höchstgeschwindigkeit wird im fünften Gang knapp unter der Nenndrehzahl von 5900 /min erreicht - eine sportliche, aber noch relativ "lange" Auslegung, die genügend Drehzahl-Reserven für Gefällestrecken läßt.

Im Fahrwerk sorgen straffere Stoßdämpfer und ein höheres Rückstellmoment der Lenkung für sportlich-

exakten Fahrcharakter. Dennoch bleiben durch serienmäßige Servo-Unterstützung die beim Lenken aufzuwendenden Kräfte gering. Hohe Sicherheit garantiert das diagonale Zweikreis-Bremssystem mit den innenbelüfteten vorderen Scheibenbremsen: alle Fahrwerkdetails dieses Wagens sind auf Nutzung der sportlichen Leistung ausgelegt.

Bessere Lichtausbeute wurde durch die neuen Doppelscheinwerfer erreicht, die in alle Coupé-Modelle eingebaut werden. Die Ausleuchtung der Fahrbahn bei Abblendlicht ist deutlich verbessert. Durch einen von 40 auf 60 Grad vergrößerten Lichtaustrittswinkel hat der Fahrer in Kurven und bei schlechten Wetterverhältnissen mehr Sicht. Auch die Reichweite und Intensität des Fernlichts hat deutlich zugenommen. Die Form der Streuscheibe wurde im Windkanal so optimiert, daß weniger Verschmutzung auftritt und die Frontpartie aerodynamisch günstig ist.



Audi Coupé GL (66 kW/90 PS)

Die wichtigsten technischen Daten

Motor

Motor-Bauart:	Vierzylinder-Reihenmotor
Bohrung x Hub, mm:	81,0 x 86,4
Hubraum, ccm:	1781
Verdichtungsverhältnis:	10,0
Gemischaufbereitung:	Vergaser
Kraftstoff:	Super
Leistung, kW (PS nach DIN):	66 (90)
bei Motordrehzahl, /min:	5200
Max. Drehmoment, Nm:	145
bei Motordrehzahl, /min:	3300

Elektrische Anlage

TSZ-Zündanlage (Hall-Geber)	
Batterie, V/Ah:	12/45
Drehstromgenerator, A max:	65

Kraftübertragung

Kupplung:		Einscheiben- Trockenkupplung	
Getriebe:		Viergang- Schaltgetriebe*	
Übersetzungen	4-Gang	4+E-Gang	Automatic
1. Gang:	3,455	3,455	2,714
2. Gang:	1,789	1,789	1,500
3. Gang:	1,133	1,133	1,000
4. Gang:	0,829	0,829	
5. Gang:		0,684	
R.-Gang:	3,167	3,167	2,429
Achsantrieb	4,111	4,111	3,250

Bremsanlage

Art:	Diagonal-Zwei- kreis-Bremssystem
Ausführung vorn:	Scheibenbremsen
Ausführung hinten:	selbstnachstellende Trommelbremsen
Bremskraftverstärker:	ja

* 4+E-Schaltgetriebe oder Automatic-Getriebe
(Extra gegen Mehrpreis)



Räder/Reifen

Räder:	5 J x 13
Reifen:	175/70 SR 13

Lenkung

Art:	wartungsfreie Zahnstangen- Lenkung
------	--

Fahrleistungen

	4-Gang	4+E-Gang	Automatic
Höchstgeschwindigkeit, km/h:	170	170	166
Beschleunigung, s:			
0 - 80 km/h:	7,2	7,2	9,2
0 - 100 km/h:	11,0	11,0	13,6

Kraftstoffverbrauch (l/100 km)

(nach DIN 70 030)

Konstant 90 km/h:	6,0	5,5	6,6
Konstant 120 km/h:	7,9	7,2	8,5
Stadtzyklus:	9,4 (8,6)*	9,4 (8,6)*	10,2

* Dieser Wert wurde abweichend von den in der DIN festgelegten Schaltpunkten für den Stadtzyklus unter Beachtung der Schaltanzeige ermittelt.

Maße/Gewichte

Länge, mm:	4349
Breite, mm:	1682
Höhe, mm:	1350
Sitzraumfläche, m ² :	2,62
Radstand, mm:	2538
Spurweite, mm:	
vorn:	1400
hinten:	1420
Wendekreisdurchmesser, ca. m:	10,5
Gepäckrauminhalt, l:	
Kugelmessung:	494
VDA-Quadermessung:	443
Leergewicht, kg:	950
zul. Gesamtgewicht, kg:	1410
zul. Anhängelast, kg:	
gebremst:	1200*
ungebremst:	510
zul. Dachlast, kg:	75

Füllmengen

Kraftstofftank, l:	68
Motoröl m. Filter, l:	3,0
Kühlwasser, einschl. Heizung, l:	6,5

* 1300 bei Automatic-Getriebe



Audi Coupé GT (85 kW/115 PS)

Die wichtigsten technischen Daten

Motor

Motor-Bauart:	Fünfzylinder-Reihenmotor
Bohrung x Hub, mm:	79,5 x 77,4
Hubraum, ccm:	1921
Verdichtungsverhältnis:	10,0
Gemischaufbereitung:	Vergaser
Kraftstoff:	Super
Leistung, kW (PS nach DIN):	85 (115)
bei Motordrehzahl, /min:	5900
Max. Drehmoment, Nm:	154
bei Motordrehzahl, /min:	3700

Elektrische Anlage

TSZ-Zündanlage (Hall-Geber)	
Batterie, V/Ah:	12/63
Drehstromgenerator, A max:	55



Kraftübertragung

Kupplung:	Einscheiben- Trockenkupplung	
Getriebe:	4+E-Gang- Schaltgetriebe*	
Übersetzungen	4+E-Gang	Automatic
1. Gang:	2,846	2,714
2. Gang:	1,524	1,500
3. Gang:	0,969	1,000
4. Gang:	0,703	
5. Gang:	0,537	
R.-Gang:	3,167	2,429
Achsantrieb	4,900	3,250

Bremsanlage

Art:	Diagonal-Zwei- kreis-Bremssystem
Ausführung vorn:	Scheibenbremsen
Ausführung hinten:	selbstnachstellende Trommelbremsen
Bremskraftregler:	ja

* Automatic-Getriebe (Extra gegen Mehrpreis)



Räder/Reifen

Räder:	5 1/2 J x 13
Reifen:	175/70 HR 13

Lenkung

Art:	wartungsfreie Zahnstangen- Lenkung
------	--

Fahrleistungen

	4+E-Gang	Automatic
Höchstgeschwindigkeit, km/:	183	177
Beschleunigung, s:		
0 - 80 km/h:	6,9	9,0
0 - 100 km/h:	10,3	13,5

Kraftstoffverbrauch (l/100 km)

(nach DIN 70 030)

Konstant 90 km/h:	6,3	7,5
Konstant 120 km/h:	8,1	9,7
Stadtzyklus:	12,5 (11,5)*	12,4

* Dieser Wert wurde abweichend von den in der DIN festgelegten Schaltpunkten für den Stadtzyklus unter Beachtung der Schaltanzeige ermittelt.

Maße/Gewichte

Länge, mm:	4349
Breite, mm:	1682
Höhe, mm:	1350
Sitzraumfläche, m ² :	2,62
Radstand, mm:	2538
Spurweite, mm:	
vorn:	1400
hinten:	1420
Wendekreisdurchmesser, ca. m:	10,5
Gepäckrauminhalt, l:	
Kugelmessung:	494
VDA-Quadermessung:	443
Leergewicht, kg:	1020
zul. Gesamtgewicht, kg:	1480
zul. Anhängelast, kg:	
gebremst:	1200*
ungebremst:	540
zul. Dachlast, kg:	75

Füllmengen

Kraftstofftank, l:	68
Motoröl m. Filter, l:	4,5
Kühlwasser, einschl. Heizung, l:	8,0

* 1400 bei Automatic-Getriebe



Audi Coupé GT (96 kW/130 PS)

Die wichtigsten technischen Daten

Motor

Motor-Bauart:	Fünfzylinder-Reihenmotor
Bohrung x Hub, mm:	79,5 x 86,4
Hubraum, ccm:	2144
Verdichtungsverhältnis:	9,3
Gemischaufbereitung:	Einspritzanlage
Kraftstoff:	Super
Leistung, kW (PS nach DIN):	96 (130)
bei Motordrehzahl, /min:	5900
Max. Drehmoment, Nm:	171
bei Motordrehzahl, /min:	4800

Elektrische Anlage

Batterie, V/Ah:	12/63
Drehstromgenerator, A max:	55

Kraftübertragung

Kupplung:	Einscheiben, trocken
Getriebe:	Fünfgang Schaltgetriebe
Übersetzungen	
1. Gang:	2,846
2. Gang:	1,524
3. Gang:	1,065
4. Gang:	0,778
5. Gang:	0,641
R.-Gang:	3,167
Achsantrieb	4,900

Bremsanlage

Art:	Diagonal-Zwei- kreis-Bremssystem
Ausführung vorn:	innenbelüftete Scheibenbremsen
Ausführung hinten:	selbstnachstellende Trommelbremsen
Bremskraftverstärker:	ja
Bremskraftregler:	ja



Räder/Reifen

Leichtmetallräder:	6 J x 14
Reifen:	185/60 HR 14

Lenkung

Art:	Servo-Lenkung
------	---------------

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit, km/:	196
Beschleunigung, s:	
0 - 80 km/h:	6,0
0 - 100 km/h:	8,7

Kraftstoffverbrauch (l/100 km)

(nach DIN 70 030)

Konstant 90 km/h:	6,5
Konstant 120 km/h:	8,3
Stadtzyklus:	13,0 (12,0)*

* Dieser Wert wurde abweichend von den in der DIN festgelegten Schaltpunkten für den Stadtzyklus unter Beachtung der Schaltanzeige ermittelt.



Maße/Gewichte

Länge, mm:	4349
Breite, mm:	1682
Höhe, mm:	1350
Sitzraumfläche, m ² :	2,62
Radstand, mm:	2538
Spurweite, mm:	
vorn:	1400
hinten:	1420
Wendekreisdurchmesser, ca. m:	10,5
Gepäckrauminhalt, l:	
Kugelmessung:	494
VDA-Quadermessung:	443
Leergewicht, kg:	1050
zul. Gesamtgewicht, kg:	1510
zul. Anhängelast, kg:	
gebremst:	1400
ungebremst:	560
zul. Dachlast, kg:	75

Füllmengen

Kraftstofftank, l:	68
Motoröl m. Filter, l:	3,5
Kühlwasser, einschl. Heizung, l:	8,0



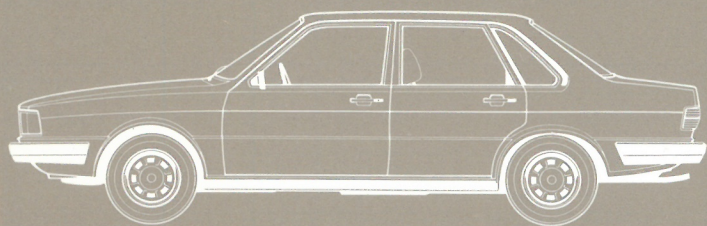
AUDI NSU AUTO UNION
Aktiengesellschaft
Postfach 220
D-8070 Ingolstadt
Telefon: 08 41/8 91
Telex: 5 5 8 01

Modelljahr 1983



Vorsprung
durch Technik

Audi 80



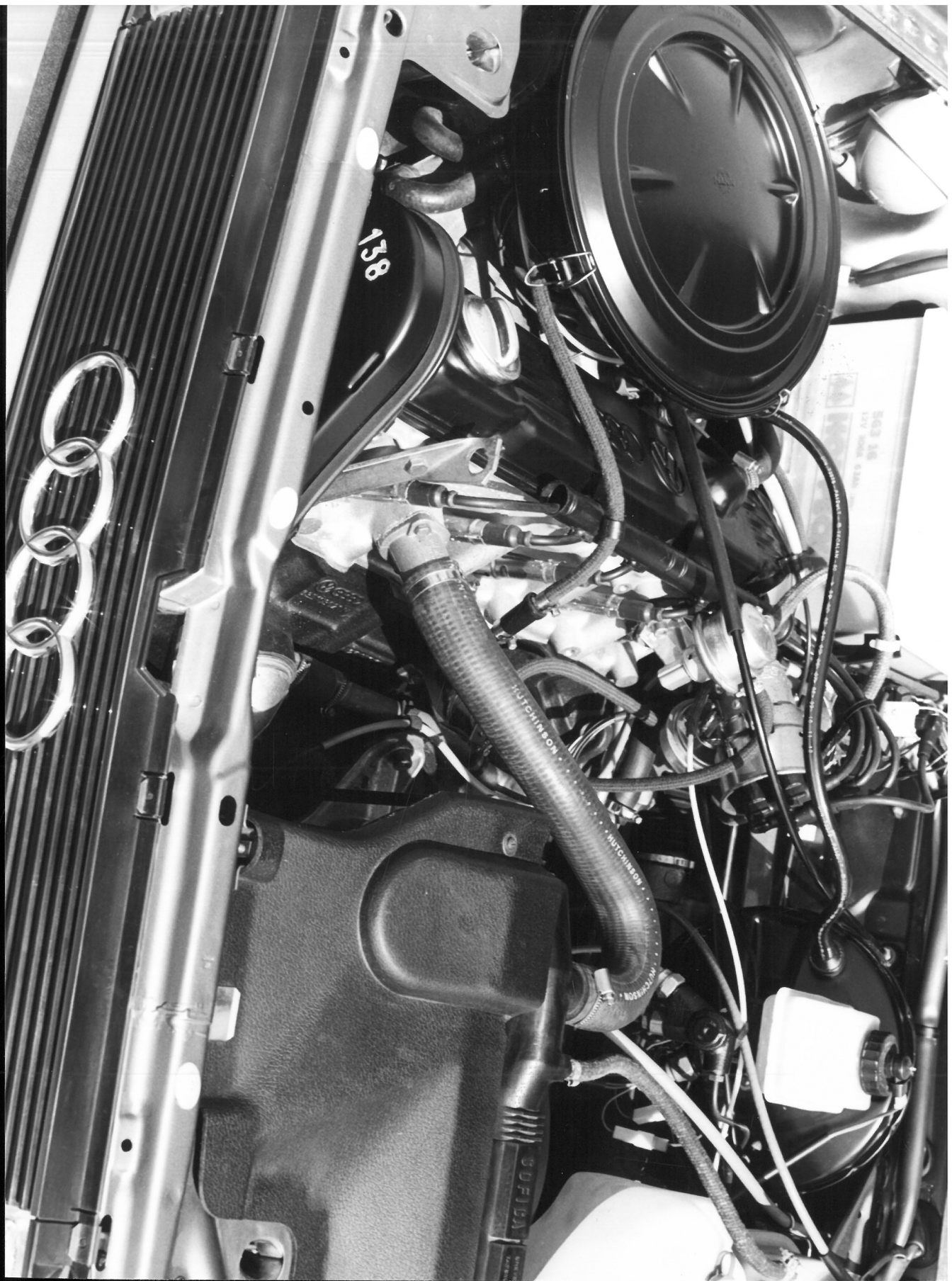














Audi 80

Noch mehr Programm-Breite

Mittelklasse - das bedeutet heute mehr denn je kostengünstiges Fahren trotz hoher Ansprüche an Fahrkomfort und Raumangebot. In der Konzeption des Audi 80 dominiert die Wirtschaftlichkeit; zugleich wurde aber das Programm so ausgebaut, daß in Leistung, Ausstattung und Komfort praktisch jeder Wunsch erfüllt werden kann.

Vom betont sparsamen, funktional komplett ausgestatteten Audi 80 C bis zum exklusiven Fünfzylinder-Modell CD bietet der Audi 80 ein Komfort-Niveau, das für diese Klasse ungewöhnlich ist: bequemer Einstieg, viel Sitzbreite und Sitzhöhe, reichlicher Fondraum und separater 435-Liter-Gepäckraum. Das moderne Fahrwerk findet überall Anerkennung wegen der ausgewogenen Abstimmung: sie garantiert die sicheren Fahreigenschaften und sorgt in Verbindung mit dem Frontantrieb für hohe Wintertüchtigkeit!

Audi 80 C: wirtschaftlich und funktionell

Bei bewußtem Verzicht auf blanke Zierteile verbindet der Audi 80 C mit einem ruhigen Erscheinungsbild eine funktionell vollständige Ausstattung: Verbundglas-Frontscheibe, H4-Scheinwerfer, Zeituhr, Schei-



benwischer-Intervallschaltung, Tageskilometerzähler, beleuchtete Bedienelemente, abschließbares Ablagefach, Tankschloß und vieles mehr. Robuster Polsterstoff mit speziellem Design ist auf das Programm der Außenfarben abgestimmt -auch Sonderfarben und Metallic-Lackierungen können für den Audi 80 C gegen Mehrpreis geordert werden.

Mit dem 1,3 Liter 44 kW/60 PS Normalbenzin-Motor und dem darauf abgestimmten 3+E-Schaltgetriebe hat der Audi 80 bereits Proben ungewöhnlicher Wirtschaftlichkeit abgelegt: Unter den Personenwagen mit Ottomotor zählt er zu den genügsamsten dieser Klasse. Der Verbrauch von 5,1 Liter bei konstant 90 km/h spricht für sich - bei konstant 120 km/h sind es 6,9 Liter (nach DIN 70 030 auf 100 km), im Stadtzyklus 8,2 Liter/100 km, so kann es der 1,3 Liter Ottomotor dank seiner geringen Kraftstoffansprüche mit dem 40 kW/54 PS Dieselmotor aufnehmen, der als Alternative ebenfalls in der C-Ausstattung zu haben ist: zwei extrem ökonomische Automobile, deren Vorzüge sich unter Kennern schon herumgesprachen haben.

Ausstattung und Motoren

Während der 1,3 Liter Ottomotor ausschließlich den C- und CL-Ausstattungen vorbehalten bleibt, gibt es den 1,6 Liter Saugdiesel auch in der GL-Version. Die



1,6 Liter Vierzylinder Ottomotoren mit 55 kW/75 PS und 63 kW/85 PS gibt es nur in Verbindung mit der CL- und GL-Ausstattung. Die Bezeichnung CL steht für eine attraktive Ausstattung mit vielen Farb- und Innendesign-Varianten. Beim GL kommen zusätzliche Items außen und innen hinzu.

Eine wichtige Rolle in der Motoren-Palette der CL- und GL-Versionen des Audi 80 spielt der 1,6 Liter Ottomotor mit 55 kW/75 PS. Dieser Motor ist - ebenso wie das 63 kW/85 PS Aggregat - auf Normalbenzin ausgelegt und verleiht dem Audi 80 eine harmonische Leistungs-Charakteristik, geprägt durch Elastizität, gutes Beschleunigungsvermögen (0-100 km/h 13,8 Sekunden) und hohe Dauergeschwindigkeit (Spitze 160 km/h). Mit Verbrauchswerten von 6,4 Liter bei konstant 90 km/h, 9,1 Liter bei konstant 120 km/h (nach DIN 70 030 auf 100 km) und 11,1 Liter/100 km im Stadtzyklus (bei Beachtung der Schaltanzeige 10,2 Liter!) gehört er zu den wirtschaftlichen Kraftquellen.

Turbo-Diesel: neue Maßstäbe

Den neuen 1,6 Liter Turbo-Dieselmotor gibt es in den Ausstattungen C, CL, GL und CD ausschließlich mit vier Türen. Nachdem schon der Saug-Diesel durch extrem niedrige Verbrauchswerte beeindruckt hatte, werden durch den Turbo-Diesel neue Leistungsmaßstäbe

für sparsame Diesel-Mittelklassewagen gesetzt: Mit einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 13,9 Sekunden und 158 km/h Höchstgeschwindigkeit liegt der Turbo-Diesel auf dem gleich hohen Niveau wie die Ottomotor-Wagen seiner Klasse. Gemessen an seinen Fahrleistungen hat er konkurrenzlos günstige Verbrauchswerte nach DIN 70 030 pro 100 km zu bieten: 4,8 Liter bei konstant 90 km/h, 6,8 Liter bei konstant 120 km/h und 7,2 Liter im Stadtzyklus.

Ohne Vergrößerung des Hubraums erhöht der Abgas-Turbolader nicht nur die Nennleistung, sondern auch das Durchzugsvermögen im mittleren Drehzahlbereich: Das maximale Drehmoment stieg von 104 auf 133 Nm. Das Drehzahlniveau ist eher niedriger als beim Saug-Diesel, da der Lader reichlich Verbrennungsluft schon bei niedrigen Drehzahlen (maximaler Ladedruck 0,7 bar) in die Zylinder liefert.

Der große Vorteil des Turbo-Diesel gegenüber Turbo-Benzinmotoren liegt darin, daß er wie jeder Dieselmotor mit Luftüberschuß arbeitet. Es ist also kein genau abgestimmtes Kraftstoff-Luft-Verhältnis erforderlich. Trotz höherer Motorleistung ist der Turbo-Diesel aufgrund der längeren Übersetzungen des serienmäßigen 4+E-Schaltgetriebes noch sparsamer als der Saugdiesel mit Viergang-Schaltgetriebe.

Bei schneller Autobahn-Dauerfahrt sorgt das 4+E-Ge-

triebe nicht nur für niedrigen Verbrauch, sondern auch für leisen Lauf.

Audi 80 CD: Komfort rundum

Der Wunsch vieler Fahrer nach einem kultivierten und leistungsfähigen, dabei aber kompakten Komfortfahrzeug stand Pate für den Audi 80 CD. Wenn es gleichzeitig um extreme Wirtschaftlichkeit bei temperamentvollen Fahrleistungen geht, bietet der CD mit Turbo-Dieselmotor eine ungewöhnliche Kombination von Exklusivität und niedrigem Verbrauch. Steht dagegen das Interesse an hoher Leistung und Laufkultur an erster Stelle, dann vermag der 1,9 Liter Fünfzylinder Ansprüche zu erfüllen, die bisher nur in höheren Preisklassen zu realisieren waren.

Der speziell für die Ansprüche kompakter Frontantriebswagen konzipierte Audi-Fünfzylinder kann es in seiner Geschmeidigkeit und Laufruhe mit Sechszylindern aufnehmen. Zugleich ist er kürzer und leichter als ein vergleichbarer Reihen-Sechszylinder. Die für den Audi 80 gebaute 1,9 Liter-Version ist mit 85 kW/115 PS betont leistungsfreudig ausgelegt, hat aber durch anspruchsvolle Technik - hohe Verdichtung 10 : 1, elektronische Zündanlage, Gemischvorwärmung - ein Optimum an Wirtschaftlichkeit aufzuweisen.

Weitere Verbrauchsvorteile garantiert das serienmäs-



sige 4+E-Getriebe. Die Übersetzung der vier unteren Gänge sorgt für sportliches Temperament: 10,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h, 182 km/h Höchstgeschwindigkeit. Bei konstant 90 km/h verbraucht der Fünfzylinder 6,3 Liter, bei konstant 120 km/h 8,1 Liter (nach DIN 70 030 auf 100 km); im Stadtzyklus liegt der Verbrauch mit 12,5 Liter (bei Beachtung der Schaltanzeige 11,5 Liter!) weit unter dem vergleichbarer Komfortautos.

Äußere Kennzeichen des exklusiven Audi 80-Modells sind die Leichtmetallräder mit Breitreifen 175/70 HR 13 und der große Frontspoiler in Wagenfarbe, Scheinwerfer-Reinigungsanlage, breite seitliche Stoßprofile, schwarze Fensterrahmen und breite Nirosta-Abdeckungen auf den Stoßfängern. Zur luxuriösen Innenausstattung gehören Waben-Veloursstoffe, Türverkleidungen mit Stoffeinlage, Vierspeichen-Sportlenkrad, Rahmenkopfstützen vorn und hinten und hintere klappbare Mittelarmlehne. Hinzu kommt ein umfangreiches Mehrausstattungsangebot, das von der Vierlautsprecher-Stereoanlage bis zur Klimaanlage alle Wünsche erfüllt.



Audi 80 Formel E

Sparen als Sport

Nicht jedem Autofahrer liegt es, durch entsprechende Fahrweise oder sogar durch zusätzlichen Kostenaufwand zur Energie-Einsparung beizutragen. Ist jedoch der Entschluß dazu einmal gefaßt, dann hat das Kraftstoffsparen seinen besonderen Reiz - zumal es nicht einfach auf Langsamfahren hinausläuft, sondern auf das Erzielen des geringsten Verbrauchs im Verhältnis zu einer bestimmten Kilometer-Fahrleistung.

Für diese sportliche Einstellung zum Sparen bietet Audi ein spezielles "Formel-E"-Paket an. Die "Formel E" ist mit dem verbrauchsgünstigen 1,6-Liter-Vierzylindermotor mit 63 kW/85 PS gekoppelt und setzt daher keineswegs Leistungsverzicht voraus, zumal dieser Motor hier serienmäßig mit dem kraftstoffverbrauchsenkenden 4+E-Getriebe kombiniert ist. Hinzu kommen (ebenfalls serienmäßig) die Schalt- und Verbrauchsanzeige, deren Beachtung zu einer erheblichen Verbrauchsreduzierung beiträgt.

Eine Besonderheit der Formel-E-Modelle ist die Stop-Start-Anlage, die bei Fahrpausen im Verkehr den verbrauchsintensiven Leerlauf verhindert: Das elektronisch gesteuerte Gerät setzt den Motor auf Tasten-

druck still - wird ein Gang eingelegt und Gas gegeben, springt der Motor automatisch wieder an.

Die Benutzung der handlich am Lenkrad angebrachten Abstelltaste lohnt sich schon ab fünf Sekunden Stillstand: Wird lediglich die Schaltanzeige im Audi 80 Formel E beachtet, sinkt der Verbrauch im Stadtzyklus bereits von 11,1 auf 10,2 Liter/100 km - kommt die Anwendung der Stop-Start-Anlage hinzu, kann er von 10,2 auf 8,7 Liter/100 km reduziert werden.

Die kleine Mühe der Mitarbeit in der Formel E wird also hoch belohnt.



Audi 80 C / CL (44 kW/60 PS)

Die wichtigsten technischen Daten

Motor

Motor-Bauart:	Vierzylinder-Reihenmotor
Bohrung x Hub, mm:	75,0 x 73,4
Hubraum, ccm:	1297
Verdichtungsverhältnis:	8,25
Gemischaufbereitung:	Vergaser
Kraftstoff:	Normal
Leistung, kW (PS nach DIN):	44 (60)
bei Motordrehzahl, /min:	5600
Max. Drehmoment, Nm:	100
bei Motordrehzahl, /min:	3500

Elektrische Anlage

TSZ-Zündanlage (Hall-Geber)	
Batterie, V/Ah:	12/36
Drehstromgenerator, A max:	45

Kraftübertragung

Kupplung:	Einscheiben- Trockenkupplung
Getriebe:	3+E-Gang- Schaltgetriebe
Übersetzungen	
1. Gang:	3,455
2. Gang:	1,789
3. Gang:	1,065
4. Gang:	0,703
R.-Gang:	3,167
Achsantrieb:	4,111

Bremsanlage

Art:	Diagonal-Zwei- kreis-Bremssystem
Ausführung vorn:	Scheibenbremsen
Ausführung hinten:	selbstnachstellende Trommelbremsen
Bremskraftverstärker:	ja



Räder/Reifen

Räder:	5 J x 13
Reifen:	155 SR 13

Lenkung

Art:	wartungsfreie Zahnstangen- Lenkung
------	--

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit, km/h:	150
Beschleunigung, s	
0 - 80 km/h:	9,9
0 - 100 km/h:	15,5

Kraftstoffverbrauch (l/100 km)

(nach DIN 70 030)

Konstant 90 km/h:	5,1
Konstant 120 km/h:	6,9
Stadtzyklus:	8,2 (7,5)*

* Dieser Wert wurde abweichend von den in der DIN festgelegten Schaltpunkten für den Stadtzyklus unter Beachtung der Schaltanzeige ermittelt.

Maße/Gewichte

Länge, mm:	4383
Breite, mm:	1682
Höhe, mm:	1365
Sitzraumfläche, m ² :	2,61
Radstand, mm:	2538
Spurweite, mm:	
vorn:	1400
hinten:	1420
Wendekreisdurchmesser, ca. m:	10,5
Gepäckrauminhalt, l:	
Kugelmessung:	486
VDA-Quadermessung:	435
Leergewicht, kg:	950
zul. Gesamtgewicht, kg:	1410
zul. Anhängelast, kg:	
gebremst:	850
ungebremst:	510
zul. Dachlast, kg:	75

Füllmengen

Kraftstofftank, l:	68
Motoröl m. Filter, l:	3,5
Kühlwasser einschl. Heizung, l:	6,5



Audi 80 C / CL / GL Diesel

Die wichtigsten technischen Daten

Motor

Motor-Bauart:	Vierzylinder-Dieselmotor
Bohrung x Hub, mm:	76,5 x 86,4
Hubraum, ccm:	1588
Verdichtungsverhältnis:	23,0
Gemischaufbereitung:	Verteiler Einspritzpumpe, Kaltstartbeschleuniger
Kraftstoff:	Diesel
Leistung, kW (PS nach DIN):	40 (54)
bei Motordrehzahl, /min:	4800
Max. Drehmoment, Nm:	104
bei Motordrehzahl, /min:	2500

Elektrische Anlage

Batterie, V/Ah:	12/63
Drehstromgenerator, A max:	45
Schnellvorglühanlage	



Kraftübertragung

Kupplung:	Einscheiben-Trockenkupplung		
Getriebe:	Viergang-Schaltgetriebe *		
Übersetzungen	4-Gang	4+E-Gang	Automatic
1. Gang:	3,455	3,455	2,714
2. Gang:	1,944	1,944	1,500
3. Gang:	1,286	1,286	1,000
4. Gang:	0,882	0,909	
5. Gang:		0,730	
R.-Gang:	3,167	3,167	2,429
Achsantrieb:	4,111	4,111	3,727

Bremsanlage

Art:	Diagonal-Zweikreis-Bremssystem
Ausführung vorn:	Scheibenbremsen
Ausführung hinten:	selbstnachstellende Trommelbremsen
Bremskraftverstärker:	ja

* 4+E-Schaltgetriebe oder Automatic-Getriebe
(Extra gegen Mehrpreis)



Räder/Reifen

Räder:	5 J x 13
Reifen:	165 SR 13

Lenkung

Art:	wartungsfreie Zahnstangen- Lenkung
------	--

<u>Fahrleistungen</u>	4-Gang	4+E-Gang	Automatic
Höchstgeschwindigkeit, km/h:	144	144	140
Beschleunigung, s			
0 - 80 km/h:	12,0	12,0	15,3
0 - 100 km/h:	19,5	19,5	23,3

Kraftstoffverbrauch (l/100 km)

(nach DIN 70 030)

Konstant 90 km/h:	5,0	4,4	5,5
Konstant 120 km/h:	7,3	6,5	8,2
Stadtzyklus:	7,0 (6,4)*	7,0 (6,4)*	8,0

* Dieser Wert wurde abweichend von den in der DIN festgelegten Schaltpunkten für den Stadtzyklus unter Beachtung der Schaltanzeige ermittelt.



Maße/Gewichte

Länge, mm:	4383
Breite, mm:	1682
Höhe, mm:	1365
Sitzraumfläche, m ² :	2,61
Radstand, mm:	2538
Spurweite, mm:	
vorn:	1400
hinten:	1420
Wendekreisdurchmesser, ca. m:	10,5
Gepäckrauminhalt, l:	
Kugelmessung:	486
VDA-Quadermessung:	435
Leergewicht, kg:	980
zul. Gesamtgewicht, kg:	1440
zul. Anhängelast, kg:	
gebremst:	850
ungebremst:	520
zul. Dachlast, kg:	75

Füllmengen

Kraftstofftank, l:	68
Motoröl m. Filter, l:	3,5
Kühlwasser einschl. Heizung, l:	6,5



Audi 80 C / CL / GL / CD Turbo-Diesel
Die wichtigsten technischen Daten

Motor

Motor-Bauart:	Vierzylinder- Dieselmotor
Bohrung x Hub, mm:	76,5 x 86,4
Hubraum, ccm:	1588
Verdichtungsverhältnis:	23,0
Einspritzsystem:	Verteiler-Ein- spritzpumpe, Kalt- startbeschleuniger
Abgasturbolader:	
max. Ladedruck, bar, bei /min:	0,7 /2600
Kraftstoff:	Diesel
Leistung, kW (PS nach DIN):	51 (70)
bei Motordrehzahl, /min:	4500
Max. Drehmoment, Nm:	133
bei Motordrehzahl, /min:	2600

Elektrische Anlage

Batterie, V/Ah:	12/63
Drehstromgenerator, A max:	45
Schnellvorglühanlage	

Kraftübertragung

Kupplung:	Einscheiben, trocken
Getriebe:	4+E-Gang- Schaltgetriebe
Übersetzungen	
1. Gang:	3,455
2. Gang:	1,944
3. Gang:	1,286
4. Gang:	0,909
5. Gang:	0,730
R.-Gang:	3,167
Achsantrieb:	4,111

Bremsanlage

Art:	Diagonal-Zwei- kreis-Bremssystem
Ausführung vorn:	Scheibenbremsen
Ausführung hinten:	selbstnachstellende Trommelbremsen
Bremskraftverstärker:	ja



Räder/Reifen

Räder:	5 J x 13
Reifen:	165 SR 13

Lenkung

Art:	wartungsfreie Zahnstangen- Lenkung
------	--

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit, km/h:	158*
Beschleunigung, s	
0 - 80 km/h:	8,9
0 - 100 km/h:	13,9

Kraftstoffverbrauch (l/100 km)

(nach DIN 70 030)

Konstant 90 km/h:	4,8
Konstant 120 km/h:	6,8
Stadtzyklus:	7,2 (6,6)**

* gemessen im E-Gang bei 4 440 /min

** Kraftstoffverbrauch abweichend von den in der DIN festgelegten Schaltpunkten für den Stadtzyklus unter Beachtung der Schaltanzeige ermittelt.

Maße/Gewichte

Länge, mm:	4383
Breite, mm:	1682
Höhe, mm:	1365
Sitzraumfläche, m ² :	2,61
Radstand, mm:	2538
Spurweite, mm:	
vorn:	1400
hinten:	1420
Wendekreisdurchmesser, ca. m:	10,5
Gepäckrauminhalt, l:	
Kugelmessung:	486
VDA-Quadermessung:	435
Leergewicht, kg:	1020
zul. Gesamtgewicht, kg:	1480
zul. Anhängelast, kg:	
gebremst:	1200
ungebremst:	520
zul. Dachlast, kg:	75

Füllmengen

Kraftstofftank, l:	68
Motoröl m. Filter, l.	3,5
Kühlwasser, einschl. Heizung, l:	6,5



Audi 80 CL / GL (55 kW/75 PS)

Die wichtigsten technischen Daten

Motor

Motor-Bauart:	Vierzylinder-Reihenmotor
Bohrung x Hub, mm:	79,5 x 80,0
Hubraum, ccm:	1588
Verdichtungsverhältnis:	8,2
Gemischaufbereitung:	Vergaser
Kraftstoff:	Normal
Leistung, kW (PS nach DIN):	55 (75)
bei Motordrehzahl, /min:	5600
Max. Drehmoment, Nm:	122
bei Motordrehzahl, /min.	3200

Elektrische Anlage

TSZ-Zündanlage (Hall-Geber)	
Batterie, V/Ah:	12/36
Drehstromgenerator, A max:	45



Kraftübertragung

Kupplung:		Einscheiben- Trockenkupplung	
Getriebe:		Viergang- Schaltgetriebe*	
Übersetzungen	4-Gang	4+E-Gang	Automatic
1. Gang:	3,455	3,455	2,714
2. Gang:	1,944	1,944	1,500
3. Gang:	1,286	1,286	1,000
4. Gang:	0,909	0,909	
5. Gang:		0,730	
R.-Gang:	3,167	3,167	2,429
Achsantrieb:	4,111	4,111	3,727

Bremsanlage

Art:	Diagonal-Zwei- kreis-Bremssystem
Ausführung vorn:	Scheibenbremsen
Ausführung hinten:	selbstnachstellende Trommelbremsen
Bremskraftverstärker:	ja

* 4+E Schaltgetriebe oder Automatic-Getriebe
(Extra gegen Mehrpreis)



Räder/Reifen

Räder:	5 J x 13
Reifen:	165 SR 13

Lenkung

Art:	wartungsfreie Zahnstangen- Lenkung
------	--

<u>Fahrleistungen</u>	4-Gang	4+E-Gang	Automatic
Höchstgeschwindigkeit, km/h.	160	160	156
Beschleunigung, s			
0 - 80 km/h:	8,5	8,5	10,5
0 - 100 km/h:	13,8	13,8	15,9

Kraftstofftank (l/100 km)

(nach DIN 70 030)

Konstant 90 km/h:	6,6	6,1	7,1
Konstant 120 km/h:	9,1	8,3	9,7
Stadtzyklus:	11,1 (10,0)*	11,1 (10,0)*	11,3

* Dieser Wert wurde abweichend von den in der DIN festgelegten Schaltpunkten für den Stadtzyklus unter Beachtung der Schaltanzeige ermittelt.

Maße/Gewichte

Länge, mm:	4383
Breite, mm:	1682
Höhe, mm:	1365
Sitzraumfläche, m ² :	2,61
Radstand, mm:	2538
Spurweite, mm:	
vorn:	1400
hinten:	1420
Wendekreisdurchmesser, ca. m:	10,5
Gepäckrauminhalt, l:	
Kugelmessung:	486
VDA-Quadermessung:	435
Leergewicht, kg:	950
zul. Gesamtgewicht, kg:	1410
zul. Anhängelast, kg:	
gebremst:	1100*
ungebremst:	510
zul. Dachlast, kg:	75

Füllmengen

Kraftstofftank, l:	68
Motoröl m. Filter, l:	3,5
Kühlwasser einschl. Heizung, l:	6,5

* 1200 bei Automatic-Getriebe



Audi 80 CL / GL / Formel E CL / GL (63 kW/85 PS)

Die wichtigsten technischen Daten

Motor

Motor-Bauart:	Vierzylinder-Reihenmotor
Bohrung x Hub, mm:	79,5 x 80,0
Hubraum, ccm:	1588
Verdichtungsverhältnis:	8,2
Gemischaufbereitung:	Vergaser
Kraftstoff:	Normal
Leistung, kW (PS nach DIN):	63 (85)
bei Motordrehzahl, /min:	5600
Max. Drehmoment, Nm:	125
bei Motordrehzahl, /min:	3200

Elektrische Anlage

TSZ-Zündanlage (Hall-Geber)	
Batterie, V/Ah:	12/36
Drehstromgenerator, A max:	45



Kraftübertragung

Kupplung:		Einscheiben- Trockenkupplung	
Getriebe:		Viergang- Schaltgetriebe*	
Übersetzungen	4-Gang	4+E-Gang**	Automatic
1. Gang:	3,455	3,455	2,714
2. Gang:	1,944	1,944	1,500
3. Gang:	1,286	1,286	1,000
4. Gang:	0,909	0,909	
5. Gang:		0,730	
R.-Gang:	3,167	3,167	2,429
Achsantrieb:	4,111	4,111	3,727

Bremsanlage

Art:	Diagonal-Zwei- kreis-Bremssystem
Ausführung vorn:	Scheibenbremsen
Ausführung hinten:	selbstnachstellende Trommelbremsen
Bremskraftverstärker:	ja

* 4+E-Schaltgetriebe oder Automatic-Getriebe
(Extra gegen Mehrpreis)

** Formel-E-Modelle nur mit 4+E-Schaltgetriebe



Räder/Reifen

Räder: 5 J x 13
Reifen: 175/70 SR 13

Lenkung

Art: wartungsfreie
Zahnstangen-
Lenkung

<u>Fahrleistungen</u>	4-Gang	4+E-Gang	Automatic
Höchstgeschwindigkeit, km/h:	165	165	161
Beschleunigung, s			
0 - 80 km/h:	7,9	7,9	9,4
0 - 100 km/h:	12,1	12,1	14,5

Kraftstoffverbrauch (l/100 km)

(nach DIN 70 030)

Konstant 90 km/h:	6,4	5,8	7,0
Konstant 120 km/h:	8,6	7,7	9,5
Stadtzyklus:	11,1 (10,2)*	11,1 (10,2)* (8,7)**	11,4

* Dieser Wert wurde abweichend von den in der DIN festgelegten Schaltpunkten für den Stadtzyklus unter Beachtung der Schaltanzeige ermittelt.

** Zusätzlich abweichend von den in der DIN festgelegten Leerlaufphasen unter Benutzung der Stop-Start-Anlage.

Maße/Gewichte

Länge, mm:	4383
Breite, mm:	1682
Höhe, mm:	1365
Sitzraumfläche, m ² :	2,61
Radstand, mm:	2538
Spurweite, mm:	
vorn:	1400
hinten:	1420
Wendekreisdurchmesser, ca. m:	10,5
Gepäckrauminhalt, l:	
Kugelmessung:	486
VDA-Quadermessung:	435
Leergewicht, kg:	950
zul. Gesamtgewicht, kg:	1410
zul. Anhängelast, kg:	
gebremst:	1100*
ungebremst:	510
zul. Dachlast, kg:	75

Füllmengen

Kraftstofftank, l:	68
Motoröl m. Filter, l:	3,5
Kühlwasser einschl. Heizung, l:	6,5

* 1200 bei Automatic-Getriebe

Audi 80 CD (85 kW/115 PS)

Die wichtigsten technischen Daten

Motor

Motor-Bauart:	Fünfzylinder-Reihenmotor
Bohrung x Hub, mm:	79,5 x 77,4
Hubraum, ccm:	1921
Verdichtungsverhältnis:	10,0
Gemischaufbereitung:	Vergaser
Kraftstoff:	Super
Leistung, kW (PS nach DIN):	85 (115)
bei Motordrehzahl, /min:	5900
Max. Drehmoment, Nm:	154
bei Motordrehzahl, /min.	3700

Elektrische Anlage

TSZ-Zündanlage (Hall-Geber)	
Batterie, V/Ah:	12/63
Drehstromgenerator, A max:	55

Kraftübertragung

Kupplung:	Einscheiben- Trockenkupplung	
Getriebe:	4+E-Gang- Schaltgetriebe*	
Übersetzungen	4+E-Gang	Automatic
1. Gang:	2,846	2,714
2. Gang:	1,524	1,500
3. Gang:	0,969	1,000
4. Gang:	0,703	
5. Gang:	0,537	
R.-Gang:	3,167	2,429
Achsantrieb:	4,900	3,250

Bremsanlage

Art:	Diagonal-Zwei- kreis-Bremssystem
Ausführung vorn:	Scheibenbremsen
Ausführung hinten:	selbstnachstellende Trommelbremsen
Bremskraftverstärker:	ja

* Automatic-Getriebe (Extra gegen Mehrpreis)



Räder/Reifen

Leichtmetallräder:	5 1/2 J x 13
Reifen:	175/70 HR 13

Lenkung

Art:	wartungsfreie Zahnstangen- Lenkung
------	--

<u>Fahrleistungen</u>	4+E-Gang	Automatic
Höchstgeschwindigkeit, km/h:	182	176
Beschleunigung, s		
0 - 80 km/h:	6,9	9,0
0 - 100 km/h:	10,3	13,5

Kraftstoffverbrauch (l/100 km)

(nach DIN 70 030)

Konstant 90 km/h:	6,3	7,5
Konstant 120 km/h:	8,1	9,7
Stadtzyklus:	12,5 (11,5)*	12,4

* Dieser Wert wurde abweichend von den in der DIN festgelegten Schaltpunkten für den Stadtzyklus unter Beachtung der Schaltanzeige ermittelt.



Maße/Gewichte

Länge, mm:	4383
Breite, mm:	1682
Höhe, mm:	1365
Sitzraumfläche, m ² :	2,61
Radstand, mm:	2538
Spurweite, mm:	
vorn:	1400
hinten:	1420
Wendekreisdurchmesser, ca. m:	10,5
Gepäckrauminhalt, l:	
Kugelmessung:	486
VDA-Quadermessung:	435
Leergewicht, kg:	1020
zul. Gesamtgewicht, kg:	1480
zul. Anhängelast, kg:	
gebremst:	1200*
ungebremst:	540
zul. Dachlast, kg:	75

Füllmengen

Kraftstofftank, l:	68
Motoröl m. Filter, l:	3,5
Kühlwasser, einschl. Heizung, l:	8,0

* 1400 bei Automatic-Getriebe

Modelljahr 1983



Vorsprung
durch Technik





Der Vorsprung wird ausgebaut

Vorsprung durch Technik: das ist für Audi seit Jahren alles andere als nur ein griffiger Slogan. Dahinter stehen kreative Leistungen wie zum Beispiel der permanente Allradantrieb des Audi Quattro - ein inzwischen weltweit anerkanntes Konzept, das der Automobiltechnik neue Impulse gibt.

Bei Audi geht es aber nicht nur um anspruchsvolle Technik im Hochleistungsbereich; Audi hat es sich zur Aufgabe gemacht, überall Innovationsfähigkeit zu beweisen, wo sie dem Autofahrer echten Nutzen bringt. Das gilt besonders für die Energie-Einsparung; so erreicht der neue Audi 100 - um nur ein Beispiel zu bringen - auf der Basis der Autobahn-Richtgeschwindigkeit von 130 km/h einen Aktionsradius von 1000 km und mehr ohne Nachtanken.

Solche Economy-Erfolge sind nur durch das Zusammenwirken vieler Faktoren möglich: strömungsgünstige Karosserie, gewichtsgünstige Bauweise, bestmögliche Nutzung der Kraftstoffenergie durch Optimierung von Motor und Kraftübertragung. Schon seit langem halten Verbrauchs- und Schaltanzeige bei Audi zum sparsamen Fahren an. Die Möglichkeiten der kraftstoffsparenden, geräuschmindernden und motorschonenden „langen“ Gänge werden in 3 + E- und 4 + E-Getrieben konsequent genutzt.

Ein Schwerpunkt der Forschung und Entwicklung bei Audi ist seit jeher die Fahrsicherheit und der Fahrkomfort. Modernste Methoden der Geräuschdämpfung und anspruchsvolle Fahrwerkstechnik ergeben zudem ein Komfortniveau, das auch hohen Ansprüchen gerecht wird. Hinzu kommt das Bekanntheit zur Produktqualität, das sich im hohen Qualitätsstandard von Konstruktion, Material und Fertigung dokumentiert.

Further advancements

"Advancement through Technology": Audi's long-standing philosophy is far more than just a slogan. It is backed by creative achievements as for example the permanently engaged four-wheel drive system of the Audi Quattro - a concept that has now earned world-wide recognition and given new impetus to automotive engineering.

But Audi is not only concerned with advanced technology for high levels of performance; the company has also displayed its capacity for innovation wherever this is of real benefit to the motorist. This applies particularly to energy-saving: the new Audi 100, to take just one example, possesses an operating radius of 1,000 km and more without filling stops at the recommended 130 kph speed limit on German motorways.

Economy achievements like these are only possible through a combination of various factors: an aerodynamic body shape, lightweight construction and optimum use of fuel energy by further refinements to engine and gearbox design. Audi introduced their econometer and gearshift indicator some time ago to encourage economical driving. The possibilities of economical, quiet and wear-reducing high cruising ratios are fully exploited in the 3 + E and 4 + E gearboxes.

Audi Research & Development has always given high priority to safety and comfort. The latest noise insulation methods and sophisticated chassis design provide a standard of comfort to meet the highest requirements. Audi is also committed to product quality, a fact reflected in the high standard of design quality, materials and craftsmanship.

Une technique encore plus avancée

La Technique est notre Passion: pour Audi c'est, depuis de nombreuses années, bien plus qu'un simple slogan. C'est une devise derrière laquelle se cachent des idées créatives comme par exemple le système à quatre roues motrices en permanence de l'Audi Quattro - une conception reconnue entre-temps dans le monde entier, qui donne à la technique automobile de nouvelles impulsions.

Chez Audi, il ne s'agit pas seulement d'une technique exigeante garantissant des performances élevées; Audi s'est donné pour tâche de prouver qu'il est possible d'apporter des innovations là où elles sont profitables au conducteur. Cela vaut surtout pour l'économie de carburant; ainsi la nouvelle Audi 100 - pour ne citer qu'un exemple - atteint un rayon d'action, si l'on roule à la vitesse de 130 km/h conseillée sur autoroute, de 1000 km et plus avec un seul plein de carburant.

Une telle économie de fonctionnement exige la combinaison de nombreux facteurs: une carrosserie aérodynamique, une construction légère, une utilisation optimale du carburant grâce à des conceptions de moteurs et des systèmes de transmission raffinés. Depuis longtemps déjà, les indicateurs de consommation et de changement de vitesse invitent les conducteurs Audi de conduire économiquement. Les boîtes de vitesses 3 + E et 4 + E permettent de profiter des avantages de la "longue" démultiplication des vitesses, à savoir: économie de carburant, réduction du niveau sonore, ménagement du moteur.

Chez Audi, les études et développements se concentrent depuis toujours sur la sécurité et le confort. Les méthodes d'insonorisation les plus modernes et une technique exigeante au niveau du train de roulement garantissent en outre un grand confort. A cela s'ajoute la qualité du produit qui s'exprime par un standard élevé de la construction, du matériel et de la fabrication.



AUDI NSU AUTO UNION

Aktiengesellschaft

Postfach 220

D-8070 Ingolstadt

Telefon: 0841/891

Telex: 55801