



Audi 100 LS: Mercedes-Verschnitt für Kenner

Umfrage unter Besitzern des Audi 100 LS

Der SPIEGEL veröffentlicht die Ergebnisse einer Untersuchungsreihe, in der jeweils 3000 Automobilbesitzer über Vorzüge und Mängel der von ihnen gefahrenen deutschen und ausländischen Modelle befragt werden. Die einundvierzigste Umfrage gilt dem Audi 100 LS. Befragte Audi-Besitzer hatten das Modell mit Schaltgetriebe (52,8 Prozent) im Durchschnitt 20 252 Kilometer, den – erst später gelieferten – Audi mit Getriebeautomatik (47,2 Prozent) 14 615 Kilometer gefahren.

Von je vier Käufern eines Audi 100 LS haben drei (73,2 Prozent) zum ersten Male einen Wagen der Ingolstädter VW-Tochter erworben. Seine erstaunliche Anziehungskraft übte das große Breitspur-Auto von der Donau offensichtlich vor allem auf Audi-Neukunden der reiferen Jugend aus, wenn nicht gar vornehmlich der älteren Generation. Audi-Käufer haben jedenfalls ihren Führerschein im Durchschnitt schon vor 21,6 Jahren erworben. Im Vergleich zu ihnen hatten Käufer einer Alfa Romeo Giulia Super oder eines Ford Capri, wie SPIEGEL-Umfragen ergaben, ihren Führerschein erst seit rund zwölf Jahren.

Im reiferen Alter pflegt der deutsche Kraftfahrer den Besitz eines Mercedes-Benz zu erstreben – und am kleinsten Typ der deutschen Nobelmarke scheinen Audi-Fahrer ihr Auto auch zu messen. Denn mit dem Audi 100 LS bot sich ihnen eine angemessene Alternative – „weil Audi praktisch den gleichen Geltungsnutzen hat wie Mercedes“, oder „weil er bieder-elegant ist und Solidität verkörpert“, wie Befragte ihre Kaufmotive erläutern. Sie halten

den Audi für „unauffällig vornehm“. Einige rangieren ihn sogar „noch vor dem Mercedes“ ein, „denn er vertritt eine moderne Technik“. Ein Briefmarken-Großhändler kam sich nach dem Audi-Erwerb „persönlich genauso gut wie ein Mercedes-200-Fahrer vor“, er rechnete „aber beim Wiederverkauf (mit einem) höheren Nutzen“.

Offen freilich bekennen sich nur 3,2 Prozent dazu, den Audi seines hohen Geltungswerts wegen gekauft zu haben.

Unter allen Kaufgründen war die Form der Karosserie wieder einmal das ausschlaggebende Erwerbsmotiv*: 51,8 Prozent der Befragten fanden sie „gefällig“, „elegant ohne Buckel und Mätzchen“, „ruhig vornehm“ gezeichnet, „zeitlos solide“.

Für 27,3 Prozent bildete der Vorderradantrieb des Ingolstädter Automobils einen entscheidenden Kaufanreiz, weil sie glauben, diese Antriebsart gewährleiste „größere Verkehrssicherheit, besonders auf regen- oder schneeglatten Straßen“. Viele halten sie überdies „einfach für moderner“ oder „fortschrittlicher“ als die herkömmliche Konzeption mit vornliegendem Motor und angetriebener Hinterachse. Weitere 26,9 Prozent ließen sich von der vielgerühmten Straßenlage und den sicheren Fahreigenschaften des 100 LS zum Kauf verleiten („trotz aller Bequemlichkeit einem Sportwagen ebenbürtig“).

Der ungewöhnliche Raum- und Fahrkomfort des 100-PS-Wagens hat 23,7 Prozent, sein hoher Gebrauchswert

20,9 Prozent kaufentscheidend beeindruckt. 20,5 Prozent waren überzeugt, nach Abwägen aller Faktoren „ein sehr preiswürdiges Automobil“ zu erwerben.

Weitere Kaufgründe: die Qualität der Verarbeitung (17,4 Prozent); die „vollständige“, als „geschmackvoll“ empfundene Ausstattung (14,2 Prozent); Getriebeautomatik (13,8 Prozent); sparsamer Benzinverbrauch (13,4 Prozent); weitverzweigter Kundendienst und gute Erfahrungen mit Vorbesitz gleichen Fabrikats (jeweils 12,2 Prozent); günstige Testberichte in der Tages- und Fachpresse, besonders aber im Fernsehen (9,9 Prozent).

In der Fahrpraxis erwies sich der Audi 100 LS denn auch als sparsamer Benzinverbraucher. Im Durchschnitt verbrauchte er 10,86 Liter Superbenzin (mit Schaltgetriebe) und 11,10 Liter (mit Automatik) auf 100 Kilometer. Klagen über zu hohen Verbrauch fehlen fast ganz. Viele zeigen sich dagegen „sehr angenehm überrascht“ und notieren: „Erstaunlich niedriger Kraftstoffverbrauch bei sehr hohen Fahrleistungen.“

Besonders beifällig kommentieren die Automatik-Fahrer den Verbrauch ihres Wagens: Für einen Wagen mit Vollautomatik sei der Spritkonsum „einmalig in dieser Klasse“. Es verbrauchten:

	Schaltgetriebe	Automatik
9,9 Liter und weniger	10,8 %	11,9 %
10,0 bis 10,4 Liter	21,9 %	15,3 %
10,5 bis 10,9 Liter	16,5 %	17,4 %
11,0 bis 11,4 Liter	18,1 %	21,3 %
11,5 bis 11,9 Liter	11,2 %	11,1 %
12,0 bis 12,4 Liter	10,4 %	8,9 %
12,5 Liter und mehr	11,1 %	14,1 %

* Die angegebenen Prozentzahlen ergeben eine größere Summe als 100, weil oft mehrere Kaufgründe angeführt werden. Das gilt auch für andere Punkte der Befragung

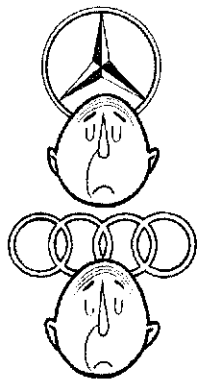


Audi 100 LS in der Kurve
Qualität der Stoßdämpfer bezweifelt

Auffallend gute Zensuren erteilen die Audi-Fahrer auch der *Straßenlage* ihres 100 LS:

ausgezeichnet	61,7 %
gut	36,5 %
zufriedenstellend	1,8 %
ausreichend	0,2 %
unbefriedigend	0,0 %

Einschränkungen richten sich gegen die Stoßdämpfer: „Läßt die Stoßdämpferwirkung nach, verschlechtert sich die Straßenlage rapide.“ Manche bezweifeln, ob Audi überhaupt besonders haltbare Stoßdämpfer einbaue. Überdies, so finden andere, sei beim Audi die Straßenlage „vom Typ und Fabrikat der verwendeten Reifen abhängig“. Bei vollbeladenem Kofferraum freilich scheint der Wagen seine ihm anerzogenen guten Fahreigenschaften nicht mehr nachweisen zu können. Starkes Einsinken der Heck-



Verwandtes Image

partie und gleichzeitige Entlastung der angetriebenen Vorderräder hat nach den Erfahrungen der Besitzer ein Nachlassen der Fahrstabilität zur Folge. Ein Verwaltungsbeamter: „Straßenlage dann nur noch ausreichend.“ Handelsvertreter und Geschäftsleute, die mit viel Gepäck reisen, und auch Wohnwagenbesitzer haben daher „stärkere Federn“ oder „Spezial-Stoßdämpfer“ einbauen lassen.

Neben der „absoluten Spurtreue auch bei stärkstem Seitenwind“ loben die Befragten vor allem die Wintertauglichkeit ihres Autos. Der Audi sei „bei Schnee- und Eisglätte durch den Vorderradantrieb den anderen eindeutig überlegen“.

Auch die *Federung* findet offenkundig den Beifall der Käufer:

zu hart	2,8 %
gerade richtig	94,1 %
zu weich	3,1 %

Abermals merken die Befragten freilich häufig an, der Wagen gehe bei beladenem Kofferraum „hinten zu sehr in die Knie“. Abgesehen von der dadurch bedingten Verschlechterung der Federungscharakteristik und des Fahrverhaltens werde „bei Nachtfahrt mit Abblendlicht der Gegenverkehr geblendet“. Manche ließen daher teure Stoßdämpfer mit Niveau-Regulierung einbauen: „Dadurch sackt der Wagen auch bei Belastung hinten nicht ab, und die Straßenlage ist noch besser.“

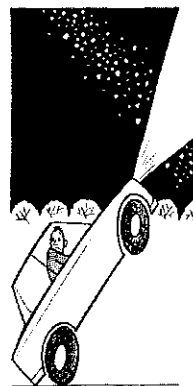
Alleinfahrer mit leichtem Gepäck zeigten sich jedenfalls überzeugt, es gebe „in dieser Preisklasse keine bessere Federung“. Häufiger Kommentar: „Auch im Vergleich mit größeren und viel teureren Wagen erstklassig.“

An der *Beschleunigung* des Audi 100 LS haben die Befragten gleichfalls wenig auszusetzen:

	Schaltgetriebe	Automatik
ausgezeichnet	46,1 %	38,8 %
gut	44,6 %	48,3 %
zufriedenstellend	7,4 %	8,3 %
ausreichend	1,1 %	2,1 %
unbefriedigend	0,8 %	2,5 %

Einzelne meinen zwar, der Audi dürfe getrost „etwas spurtschneller sein“, denn es „könnten auf Grund der Motorleistung und des Drehmoments bessere Werte erreicht werden“. Die mei-

sten äußerten sich jedoch zufrieden oder gar begeistert: „Für einen Wagen dieser Preis- und Leistungsklasse“ sei die Anfahrbeschleunigung aus dem Stand ebenso „eindrucksvoll“ wie die



Ein Koffer zuviel an Bord

„Beschleunigungsreserve beim Überholen schnellfahrender Laster und der üblichen Mittelklassewagen“. Der Audi habe sogar noch „im vierten Gang zwischen 150 und 170 km/h ein schnelles Anzugsvermögen“.

Bei den meisten Besitzern eines Automatik-Audi fällt das „übliche Beschleunigungs-Minus durch die Auto-

matik nicht ins Gewicht, da Allgemein-Vorteile überwiegen“. Sie fügen sich der Einsicht, daß man „bei automatischen Getrieben Abstriche zu machen hat“. Daher stört sie weniger, daß ein Automatik-Audi „aus dem Stand zu schleppend“, „oft sehr zögernd“ oder gar „etwas lahm“ beschleunigt. Ungehaltener zeigen sie sich über die nur geringe Spurtkraft „zwischen 100 und 130 km/h“. Beim Überholen in diesem Standard-Fahrbereich könne es „leicht

Wagen und Werk

Die VW-Tochterfirma Audi NSU Neckarsulm, einst von Daimler-Benz übernommen, später mit NSU verschmolzen, erzielte mit dem Audi 100 ihren ersten großen Verkaufserfolg. Seit Produktionsbeginn im Januar 1969 rollten rund 400 000 Audi 100 (Grundmodell, GL, LS und Coupé S) von den Fließbändern. Das eher treudeutsch als brillant anmutende Schlager-Auto, vom Werk als „Sport-Komfortklasse“ angepriesen, wurde zugleich ein persönlicher Erfolg des Audi-Chefkonstruktors Ludwig Kraus, der früher bei Mercedes-Benz konstruiert hatte. Viele Audi-Anhänger meinen denn auch, an dem voluminösen Ingolstädter Mittelklasse-Auto, besonders an seiner Heckpartie, typische Mercedes-Karosserielinien zu erkennen. 28 000 Audi-Werker, davon 12 000 in Neckarsulm, bauen pro Tag 1250 Autos, darunter 770 vom Typ Audi 100.

Technische Daten des Audi 100 LS: wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor; Hubraum: 1760 Kubikzentimeter; Leistung: 100 PS

bei 5500 Umdrehungen pro Minute; Frontantrieb; vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Lenk-radschaltung (Knüppelschaltung oder Getriebeautomatik gegen Aufpreis); Länge: 4,62 Meter; Breite: 1,73 Meter; Höhe: 1,42 Meter; Leergewicht: 1090 Kilogramm; Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h; Beschleunigung von null auf 100 km/h: 11,9 Sekunden; durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch: 10,86 Liter Superbenzin auf 100 Kilometer.

Preis: Limousine, zweitürig: 11 200 Mark; viertürig: 11 550 Mark; Aufpreis für Getriebeautomatik: 1200 Mark; Stahl-Kurbeldach: 470 Mark; Schlechtwetter-Ausrüstung (zwei Halogen-Nebelscheinwerfer, Nebelschlußleuchte, heizbare Heckscheibe, Intervallschalter für Scheibenwischer): 340 Mark; zwei Halogen-Doppelscheinwerfer anstelle Normal-Ausführung: 260 Mark.

Kraftfahrzeugsteuer: 266,80 Mark, Kraftfahrzeugversicherung nach höchstem Großstadttarif: 950 Mark pro Jahr.



Cockpit des Audi 100 LS: „Die Knüppelschaltung — eine einzige Krankheit“

zu gefährlichen Situationen kommen“. Daher müsse „die zweite Fahrstufe nicht nur bis 115 km/h, sondern bis 130 km/h reichen“. Besser wäre ein stärkerer Motor oder auch „mehr Hubraum, um durch höheres Drehmoment mehr Dampf — besonders im zweiten Fahrbereich — zur Verfügung zu haben“.

Günstige Noten erteilten die Fahrer auch für die ihrem Auto mögliche *Höchst- und Dauergeschwindigkeit:*

ausgezeichnet	49,6 %
gut	45,6 %
zufriedenstellend	2,6 %
ausreichend	1,6 %
unbefriedigend	0,6 %

Ein Apotheker berichtete beispielsweise, sein „gut eingefahrener“ Audi 100 LS „läuft klaglos stundenlang Maximalgeschwindigkeit und erlaubt dadurch hohe Reisedurchschnittsgeschwindigkeiten“. Etliche notierten Tachometer-Anzeigen von 180 bis 185 km/h; ein Landwirt meldete gar 190 km/h. Ein Priester, der mit 182 km/h über die Autobahn geprescht war, kam außerdem zu der Erkenntnis, „die angegebene Dauergeschwindigkeit“ von 170 km/h sei „leicht zu erreichen und zu halten“.

Mit spürbarem Mißvergnügen merkten Audi-Eigner freilich auch an, bei hohem Tempo sei „lautes und lästiges Motorengeräusch“ zu ertragen. Das Werk hat im Rahmen der Typenpflege inzwischen für verbesserte Geräuschdämpfung gesorgt. Ein Fahrer bestätigte: „Mein erster Audi war auf der Autobahn viel lauter als mein neuer vom gleichen Typ.“

Der Wirkung ihrer *Fußbremse* gaben die Audi-Eigner nur durchschnittliche Noten:

ausgezeichnet	35,7 %
gut	49,7 %
zufriedenstellend	9,3 %
ausreichend	4,1 %
unbefriedigend	1,2 %

Für ihre Zurückhaltung sind gewisse Eigenschaften der Audi-Bremse verantwortlich. Viele Besitzer behaupteten beispielsweise abfällig, der Audi 100 LS sei „ein Bremsenpfeifer“. Denn schon „bei schwachem Bremsen quietschen die Scheibenbremsen erbärmlich“. Außerdem müsse der Fahrer „trotz des Bremsverstärkers erhebliche Kräfte

Lob

Als besonders lobenswert hoben die Audi-Fahrer hervor:

- ▷ 35,6 Prozent: hervorragende Straßenlage, „überdurchschnittliches“, „narrensicheres“ Fahrverhalten;
- ▷ 31,1 Prozent: die als „elegante“ und „dezent vornehm“ empfundene Karosserieform;
- ▷ 29,2 Prozent: ausgezeichnete Beschleunigung in allen Verkehrssituationen;
- ▷ 18,7 Prozent: hohes Maß an Bequemlichkeit und Fahrkomfort;
- ▷ 17,1 Prozent: die zuverlässige Funktion der Getriebeautomatik;
- ▷ 14,9 Prozent: die gut gestalteten Sitze, günstige Sitzposition;
- ▷ 13,6 Prozent: den sparsamen Benzinverbrauch;
- ▷ 12,7 Prozent: den ungewöhnlichen Raumkomfort;
- ▷ 12,1 Prozent: die Instrumentierung und Ausstattung;
- ▷ 9,5 Prozent: die Qualität der Verarbeitung.

aufs Pedal bringen“. Für das Bremsen müsse ein „zu hoher Kraftaufwand, insbesondere für Frauen“ erbracht werden. „Ein wirkungsvolleres Bremservo“ sei daher „unbedingt erforderlich“.

Die häufigste und nach Ansicht der Besitzer auch schwerwiegende Mängelrüge betrifft die Lebensdauer der Bremsbeläge. Sie haben sich bei vielen Wagen „sehr schnell abgenutzt“. Vor allem an den Vorderrädern seien sie „alle 10 000 Kilometer abgefahren“. Ein Maschinenbau-Ingenieur: „Ich wäre schon froh, wenn die Haltbarkeit der Beläge den Inspektionsintervallen entsprechen würde.“

An der eigentlichen Bremswirkung gibt es hingegen nichts auszusetzen. Etliche Fahrer bestätigen der Audi-Bremse „im Zusammenhang mit den Gürtelreifen hervorragende Wirkung“. Sie sei „zuverlässig“, „spurkonstant“, „unproblematisch auch auf glatten Straßen“.

Günstige Zensuren erhielt die *Handbremse:*

ausgezeichnet	47,9 %
gut	43,4 %
zufriedenstellend	5,7 %
ausreichend	1,8 %
unbefriedigend	1,2 %

Einhellig loben die Fahrer die Lage des Handbremshebels („genau dort, wo er hingehört“), rügen allerdings häufig die Wirkung der Handbremse („sehr schlecht“, „nur ausreichend“). Erheblicher Kraftaufwand sei vonnöten, um den Wagen an steilen Straßenstücken am Wegrollen zu hindern.

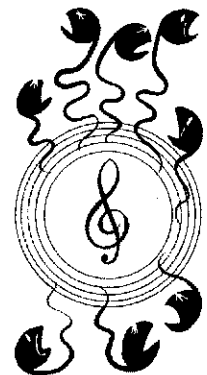
Mit der *Sicht nach vorn* sind dagegen offenbar alle zufrieden, denn kaum einer machte eine einschränkende Anmerkung. Die Prozente:

ausgezeichnet	59,6 %
gut	38,6 %
zufriedenstellend	1,2 %
ausreichend	0,4 %
unbefriedigend	0,2 %

Ungünstiger und etwas unter dem üblichen Wertungsniveau begutachteten die Besitzer dagegen die *Sicht nach hinten:*

ausgezeichnet	33,8 %
gut	53,3 %
zufriedenstellend	9,4 %
ausreichend	2,3 %
unbefriedigend	1,2 %

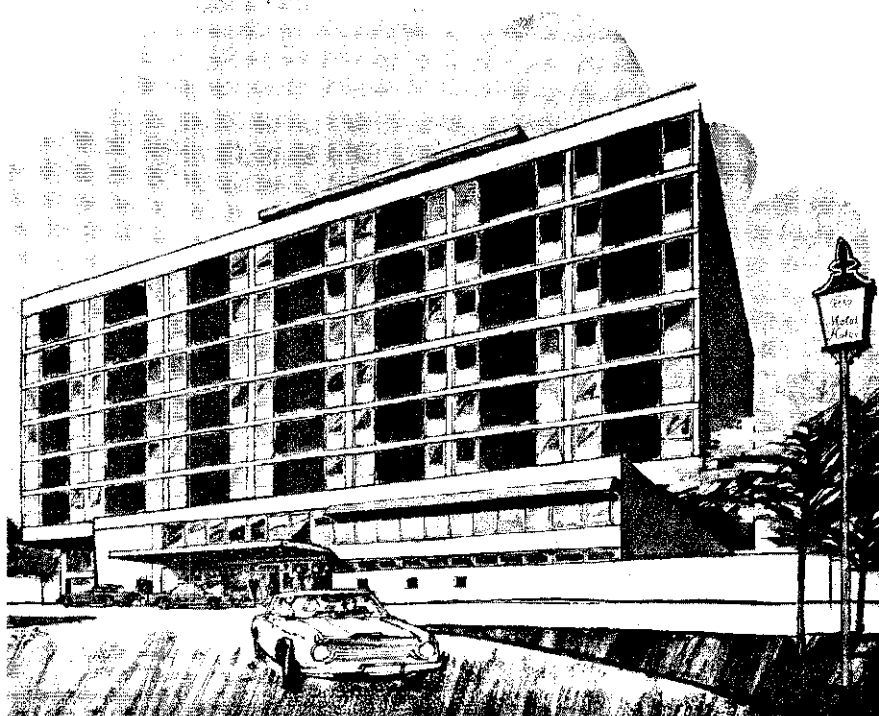
Viele beklagten zum Beispiel, der Außenspiegel sei „nur mit Kopfdrehen“ einzusehen. Er sei „zu nahe am Fahrersitz“ placiert und verursache daher „Schwierigkeiten bei schneller Augen Anpassung“. Nachträglich montierte Außenspiegel auf dem Kotflügel brachten keine Abhilfe: „Man stellt schnell fest, daß der Spiegel im ungewünschten Bereich liegt, bei schlechtem



Musikalische Scheibenbremsen

München hat ein Hotel nach Maß

Das Esso Motor Hotel



Bei uns ist der Gast das Maß aller Dinge:

Unsere 155 Zimmer sind vollklimatisiert, mit Bad/Dusche und Selbstwähltelefon eingerichtet.

Unser Konferenz-Service organisiert Ihnen nur maßgeschneiderte Veranstaltungen: Konferenzen, Tagungen, Empfänge und Bankette in 3 vollklimatisierten Räumen mit einer Kapazität von 300 Personen.

In Deutschland stehen Ihnen weitere Esso Motor Hotels zur Verfügung: Hamburg, Frankfurt, Bremen, Hannover, Heidelberg, Köln, Sindelfingen, Nürnberg.
Besuchen Sie uns und nehmen Sie Maß!

Wollen Sie mehr
wissen über die
Esso Motor Hotels?
Rufen Sie an:

Verkaufsbüro Frankfurt
6000 Frankfurt/Main
Isenburger Schneise
Telefon: 06 11/67 68 92



Verkaufsbüro Hamburg
2000 Hamburg 39
Kapstadtring 2
Telefon 04 11/633 20 06

Verkaufsbüro München
8000 München 81
Effenstraße 99
Telefon 08 11/98 25 41

Wetter also wirkungslos ist.“ Wer seinem Audi (gegen Aufpreis) Nackenstützen einbauen ließ, sah mitunter sein „Sichtfeld nach hinten leider etwas eingeschränkt“. Manche Besitzer rügen indes grundsätzlich, daß — mit und ohne Nackenpolster — „beim Rückwärtsfahren (Einparken) die äußeren Heckkanten nicht zu sehen“ sind. Im normalen Fahrbetrieb hingegen bietet der Wagen offenkundig „gute Sicht zur Beobachtung des aufkommenden Verkehrs“.



Finstere Schaltung,
strahlende Automatik

Über die Größe der vom Scheibenwischer bestrichenen Fläche scheinen ebenfalls nicht alle Käufer glücklich zu sein:

angenehm groß
ausreichend
zu klein

54,8 %
43,2 %
2,0 %

Wie bei anderen Mittelklassewagen auch bleibt auf der Audi-Frontscheibe ein „zu großer Schmutzwinkel an der linken Ecke“ ungeputzt und — so klagen die Befragten — „behindert die nötige Sicht bei Regen und Schnee“. Etliche fragen sich verdrossen, warum das Werk nicht „längere Wischerblätter oder ein anderes Wischsystem“ anwendet. Als „lästig“ empfanden einzelne überdies das „ablenkende Suchen nach dem Scheibenwischerschalter an der Armaturentafel“. Besser und sicherer wäre, für den Wischer „einen Fingerhebel am Lenkrad“ anzubringen („wie bei Fiat, Porsche, Mercedes“). Wünschenswert wäre ferner „ein Kombinationshebel für Scheibenwascher, zwei Wischgeschwindigkeiten und Intervallwischen — serienmäßig und ohne Aufpreis“.

Befragt über *Gängigkeit und Schaltbarkeit des Getriebes*, äußern viele Audi-Eigner abermals Unmut. Sie urteilen:

ausgezeichnet	13,8 %
gut	45,0 %
zufriedenstellend	19,7 %
ausreichend	6,3 %
unbefriedigend	15,2 %

Die hohe Prozentquote für die schlechteste Note spiegelt den Ärger mancher Käufer eines Wagens der „Sport-Komfortklasse“ wider, daß ihre Schaltung nicht makellos funktioniert.

Dabei bereitete die gegen Aufpreis lieferbare, von den Käufern bevorzugte Knüppelschaltung ohne Frage sehr viel mehr Verdruß als die serienmäßig eingebaute Lenkradschaltung. Sie erwies sich als „ungewöhnlich hakelig“, oft „sehr schwergängig“ und „zu ungenau geführt“. Außerdem sei sie „für Frauen nicht zumutbar“, schalte sich „spürbar hart“ und habe einen „langen Schaltweg“. Selbst wohlmeinende Audi-Be-

sitzer bezeichneten nach wiederholten und meist vergeblichen Werkstattbesuchen die Knüppelschaltung als „eine einzige Krankheit“ oder schlicht als „Murks“ (inzwischen haben die Audi-Ingenieure an neueren Typen die Schaltung spürbar verbessert).

An beiden Schaltungsversionen ließ sich „der Rückwärtsgang erst nach geraumer Kunstpause einigermaßen geräuschfrei einlegen“. Ein Fahrer nannte es „ein Kunststück hohen Grades, den Rückwärtsgang ohne Zähneputzen reinzukriegen“. Darüber hinaus besteht „Gefahr, ihn mit dem ersten Gang zu verwechseln“. Die Schaltebenen lägen zu nahe beieinander.

Mit dem *automatischen Getriebe* kamen die Befragten dagegen gut zurecht. Die Noten:

ausgezeichnet	54,1 %
gut	34,3 %
zufriedenstellend	5,5 %
ausreichend	2,7 %
unbefriedigend	3,4 %

Trotz günstiger Zensuren merkten einige Audi-Fahrer an, die Automatik

Tadel

Nach mangelhaften und verbesserungswürdigen Punkten befragt, erklärten von den Audi 100 LS-Besitzern:

- ▷ 22,2 Prozent: die Verarbeitung müsse verbessert werden;
- ▷ 13,6 Prozent: der Motor arbeite zu laut (bei neueren Wagen schon verbessert);
- ▷ 12,4 Prozent: Ein- und Ausstieg müßten durch niedrigere Türschweller erleichtert werden;
- ▷ 11,8 Prozent: das Getriebe müsse sich leichter und exakter schalten lassen;
- ▷ 9,2 Prozent: Schalter für Scheibenwischer und Licht seien ungünstig placiert;
- ▷ 6,3 Prozent: für das Radio müßten die Konstrukteure einen besseren Platz finden;
- ▷ 6,3 Prozent: störende Geräusche müßten unterbunden werden;
- ▷ 6,3 Prozent: Vergaseranlage und Startautomatik sollten weniger Verdruß mit Einstell-Korrekturen verursachen;
- ▷ 5,5 Prozent: die Fahrstufenanzeige der Getriebeautomatik müßte beleuchtet sein (bei neueren Wagen ist sie beleuchtet);
- ▷ 4,8 Prozent: Bremsbeläge sollten eine größere Lebensdauer haben;
- ▷ 4,8 Prozent: der Motor müßte bessere Kaltlaufeigenschaften haben.

In Eminence
kann ein Mann sich
sehen lassen

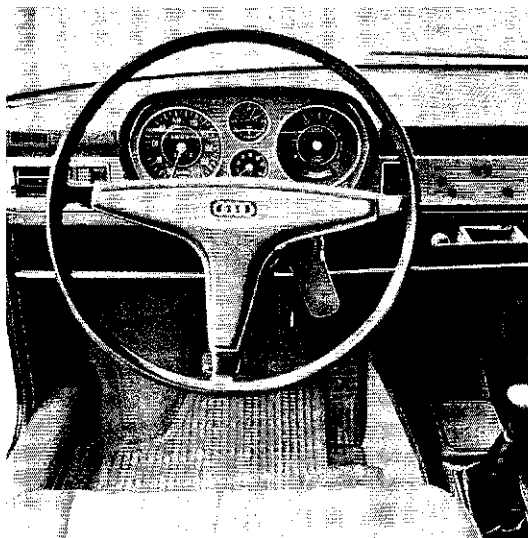
Chic & Sitz

Slips, Hemden und T-Shirts
in weiß und vielen Modifarben.

Eminence Deutschland,
5 Köln 91
Postfach 960108 - Tel. 89 46 46

Auch in der Schweiz
und in Österreich erhältlich.

Eminence®
Herrenunterwäsche
aus Paris



Armaturenbrett im Audi 100 LS
Kippschalter verwechselt

(drei Fahrstufen) schalte „gelegentlich etwas ruckartig“ oder sogar „hart“. Ungehaltener noch monieren andere das „Fehlen eines Fahrstufenanzeigers wie beim Mercedes“. Die Schaltkonsole „müßte unbedingt beleuchtet sein, damit man weiß, welche Fahrstufe eigentlich eingelegt ist“.

Die Mehrheit empfindet das Automatikgetriebe als „bestechend angenehm“. Es lasse ein „handgeschaltetes Getriebe endgültig als antiquiert“ erscheinen. „Alle Vorgänge vollziehen sich so spielend leicht — eben automatisch —, daß man auf langen Strecken viel weniger ermüdet“, formulierte ein Verleger. „Lächerlich“ sei das „Geschwätz derer, die eine Automatik als Kastration abtun wollen“. Andere lobten: „Schaltet butterweich“, „paßt gut zu dem Motor“ und „bedeutet eine wunderbare Entlastung“. Ein Kaufmann: „Ich fahre weniger hektisch, sehr nervenschonend — nie wieder Normalgetriebe.“

11,2 Meter mißt der *Wendekreis-Durchmesser* beim Audi 100 LS. Für genau zehn Prozent der Befragten ist er zu groß, denn der Wagen werde im Stadtverkehr dadurch „etwas unhandlich“. 66,6 Prozent nannten den Wendekreis ausreichend, und 23,4 Prozent halten ihn gar für vorteilhaft gering.

An der *Lage und Erreichbarkeit der Bedienungsschalter* haben die Audi-Eigentümer wiederum manches zu bekräfteln. Es votierten für

sehr günstig	35,5 %
zufriedenstellend	56,5 %
zu weit entfernt	8,0 %

Verärgert zeigten sich die Befragten über die Kippschalter am Armaturenbrett — je zwei nebeneinander links und rechts neben der Lenksäule. Mit den beiden links angelegten Schaltern werden die Warnblinkanlage und der zweistufige Scheibenwischer bedient.

Das Zwillingsspaar auf der rechten Seite schaltet Stand- und Fernlicht sowie die (auf Wunsch eingebaute) Nebelschlußleuchte.

Diese Anordnung halten viele für „blöd“, „völlig unüberlegt“, „ungeschickt“, „ganz einfach falsch“ und „völlig unmöglich“. Besonders das unmittelbare Nebeneinander von Warnleuchte und Scheibenwischer berge Gefahren. Man müsse mühsam tasten oder gar den Blick von der Fahrbahn wenden, um den richtigen Schalter zu erwischen.

Es wirke überdies peinlich, wenn ein Fahrer rasch den Winker einschalten müsse und statt dessen erst einmal die Warnblinkanlage in Betrieb setze. Die inzwischen installierte Trennrippe zwischen den beiden Schaltern ändere nichts an der grundsätzlichen Fehlplanung: „Der Wischerschalter gehört ans Lenkrad.“

Auch sei der Platz für das Radio „gradezu lächerlich“. Er erfordere „weites Überbeugen nach rechts“. Für Ange schnallte bleibe das Radio „vollends unerreichbar“.

Ärger

Von den befragten Audi-Besitzern hatten 67,4 Prozent Ärger mit Defekten und Reparaturen (zum Vergleich: Alfa Romeo Giulia Super mit 103 PS-Motor: 72,3 Prozent; Ford Capri: 84,7 Prozent; VW 411: 74,7 Prozent; Mercedes-Benz 220/220 D: 63,3 Prozent; Peugeot 204: 54,5 Prozent). Es meldeten:

- ▷ 29,4 Prozent: Verarbeitung- und Montagemängel;
- ▷ 15,2 Prozent: elektrische Defekte;
- ▷ 14,5 Prozent: Schwierigkeiten am Registervergaser und an der Startautomatik;
- ▷ 12,6 Prozent: ungenaue Funktion des Schaltgestänges (besonders bei der Knüppelschaltung) und störende Geräusche im Getriebe;
- ▷ 11,0 Prozent: Verdruß mit der Zündung, besonders den Zündkerzen;
- ▷ 10,0 Prozent: frühzeitiges Auswechseln der Scheibenbremsbeläge;
- ▷ 6,8 Prozent: Kummer mit der Lichtmaschine;
- ▷ 6,1 Prozent: Beseitigung störender Geräusche;
- ▷ 6,1 Prozent: Austausch der Wasserpumpe;
- ▷ 6,1 Prozent: Defekte am Tachometer und der Tachometerwelle.

Die *Verarbeitungsqualität* erreicht nach dem Urteil der Besitzer nicht ganz das Niveau von Mercedes oder VW, aber sie liegt deutlich über den Noten der Franzosen und der deutschen Mittelklassewagen von Ford und Opel. So gutachteten die Audi-Eigner:

ausgezeichnet	28,8 %
gut	53,4 %
zufriedenstellend	13,0 %
ausreichend	3,6 %
unbefriedigend	1,2 %

Schwerwiegende Mängel haben die Audi-100-LS-Besitzer an ihren Wagen denn auch nicht festgestellt. Nur einzelne verlangen eine „bessere Lackierung“, „härteren Lack“ oder eine „bessere Grundierung“. Auch sollten „Stoßstangen und Radkappen aus rostfreiem Material“ gefertigt sein. Andere bescheinigen dem Audi ausdrücklich „VW-Qualität“. Seine Verarbeitung sei „im Vergleich zu anderen Fabrikaten sogar ausgezeichnet für heutige Verhältnisse im Massenautomobilbau“.

Als zu karg empfanden viele der Befragten die *allgemeine Ausstattung* des Audi 100 LS, gaben dennoch gute Durchschnittsnoten:

ausgezeichnet	35,6 %
gut	56,0 %
zufriedenstellend	6,1 %
ausreichend	2,1 %
unbefriedigend	0,2 %

Befremdlich mute jedoch an, „serienmäßig nur ein Schönwetter-Auto für das viele Geld“ zu liefern. Die Schlechtwetter-Ausrüstung (siehe „Wagen und Werk“, Seite 77) müsse wie bei Fiat und Alfa Romeo „von vornherein und ohne Aufpreis dazugehören“. Ein Chirurg: „Wer Luxus haben will, soll ihn auch extra bezahlen — selbstverständliche Dinge aber sollten zum serienmäßigen Lieferumfang gehören.“

Dafür liefert Audi ohne Aufpreis mollige Wärme und wird von den Besitzern prompt mit hervorragenden Wertungsnoten für die *Heizung* belohnt:

ausgezeichnet	60,9 %
gut	32,4 %
zufriedenstellend	5,5 %
ausreichend	0,6 %
unbefriedigend	0,6 %

Denn das Heizsystem „wirkt rasch und ist auch bei extremen Temperaturen immer noch gut“. Die Heizung reiche „auch im kalten Schweden völlig aus“ und gestatte den Audi-Passagieren, „selbst im Winter ohne Jacke“ zu fahren.

Überraschend günstig beurteilen die Fahrer auch die *Lüftung*:

ausgezeichnet	60,3 %
gut	29,3 %
zufriedenstellend	5,1 %
ausreichend	2,6 %
unbefriedigend	2,7 %

Zwar sei das Frischluftsystem einigermaßen „umständlich zu bedienen“, doch erweist es sich offenkundig als eine „sehr effektvolle Lüftung, wenn man das Einstellen erst einmal ge-

lernt hat". Manche verlangen eine „wirkungsvollere Filterung der Frischluft“.

Trotz einiger Beanstandungen werden *Fahrkomfort und Bequemlichkeit* brillant beurteilt:

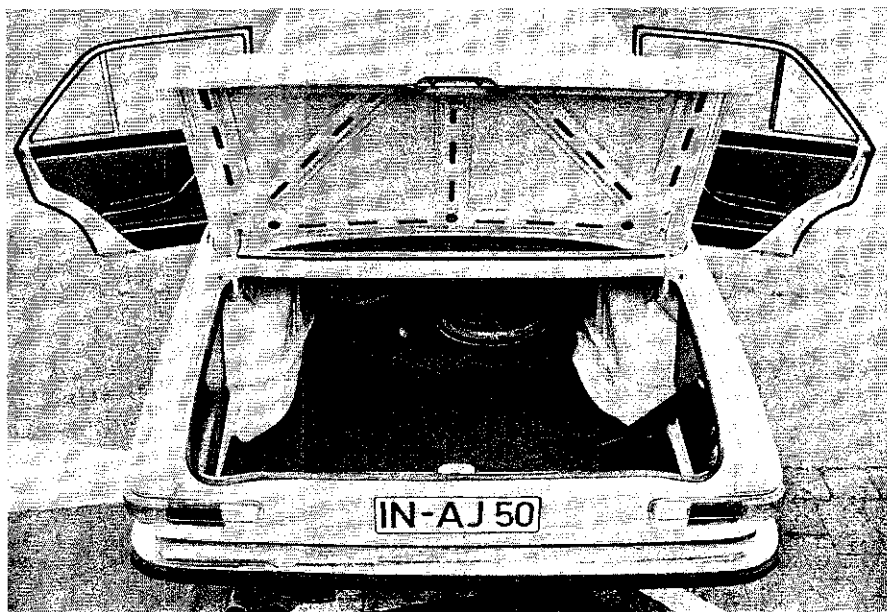
ausgezeichnet	51,1 %
gut	44,6 %
zufriedenstellend	2,9 %
ausreichend	1,4 %
unbefriedigend	0,0 %

Kopfstützen jedoch sollten nach Ansicht der Käufer serienmäßig eingebaut werden. Jene wiederum, die ihrem Auto das Sicherheits-Nackenpolster gegen Aufpreis als Sonderausstattung haben einbauen lassen, bemängeln die Kopfstützen: Sie müßten „stabiler“, „besser geformt“ oder gar als „integrierter Bestandteil der Rückenlehne gestaltet“ sein. Andere fühlten ihren Fahrkomfort durch „starkes Motorengeräusch“ bei höheren Drehzahlen gemindert. Bemühungen der Audi-Ingenieure fanden indes Anerkennung bei Kunden mit Vergleichsmöglichkeiten: „Wagen jüngerer Baudatums sind im Motor sehr viel leiser geworden.“ Ältere Menschen empfanden zudem „die hohen Türschweller als unbequem“. Einer notierte freilich sachkundig: „Beschwerliches Ein- und Aussteigen muß in Kauf genommen werden, da durch den wannenförmigen Boden die Sicherheit erhöht wird.“ Leider führe diese Besonderheit der Karosserie „leicht zu verschmutzten Hosenbeinen, da die Dichtungsmiststreifen zu hoch angebracht sind“.

Von diesen Einschränkungen abgesehen, zeigten sich die meisten vom Audi-Fahrkomfort sehr angetan, denn „mehr bietet Mercedes auch nicht“.

Das *Fassungsvermögen des Kofferraums* —

ausgezeichnet	62,1 %
gut	34,4 %



Kofferraum des Audi 100 LS: „Reicht für einen Vier-Wochen-vier-Personen-Urlaub“

zufriedenstellend	2,7 %
ausreichend	0,8 %
unbefriedigend	0,0 %

— wird nicht beanstandet. Der Kofferraum reiche sogar „für einen Vier-Wochen-vier-Personen-Urlaub“ völlig aus. Viele Besitzer stört jedoch die „gedankenlose Unterbringung des Reserverades“. Besser wäre, das fünfte Rad einfach an die Seite zu stellen „wie bei Opel“.

Als Manko des geräumigen Kofferraumes hat sich indes für viele erwiesen, „daß volle Ausnutzung den Audi hinten in die Knie zwingt“.

Das *Fassungsvermögen des Tanks* (58 Liter) betrachten offenkundig wenige Fahrer als zu gering. Die Mehrheit der Befragten ist zufrieden, „rund 500 Kilometer Reichweite mit einer Tankfüllung“ zu erzielen. Bedachtvolle Sparsfahrer kommen sogar auf 600 Kilometer. Die Zensuren:

ausgezeichnet	38,1 %
gut	49,5 %
zufriedenstellend	8,5 %
ausreichend	3,3 %
unbefriedigend	0,6 %

Rügen richten sich gegen das Tank-Einfüllrohr, denn „entweder ist es zu klein, oder die Entlüftung ist zu schlecht“. Da der Tank „innerhalb der hinteren Knautschzone“ liegt, hätten ihn manche der Befragten aus Sicherheitsgründen lieber auf oder vor der Hinterachse (wie beim NSU Ro 80 oder beim VW K 70). Dabei würde obendrein auch die „Überhangbelastung durch einen vollen Tank“ vermieden werden.

19,8 Prozent der Befragten halten das *Motorengeräusch* für zu laut, 25,9 Prozent fühlen sich durch den Motor nicht gestört. Der Rest von 54,3 Prozent meint, der Triebwerkslärm halte sich in noch erträglichen Grenzen. Dafür produziert der Audi 100 LS offen-

bar weniger *andere Störgeräusche* als viele Konkurrenzwagen. Nur 38,3 Prozent beklagten sich über akustische Übel. Allgemeine Störgeräusche, die gar nicht oder nur schwer zu lokalisieren sind, führten 30,2 Prozent an. 7,9 Prozent fühlten sich durch die Lüftung bei geschlossenen Fenstern irritiert und belästigt; für 5,1 Prozent war das Fahrtwindrauschen bei hoher Geschwindigkeit zu laut.

Fast VW-Maßstäbe erreichten die Urteilsprozente für den *Kundendienst*:

ausgezeichnet	22,4 %
gut	47,0 %
zufriedenstellend	16,1 %
ausreichend	6,9 %
unbefriedigend	7,6 %

Abgesehen von heute üblichen Mißlichkeiten — wie Personalmangel, ober-

flächliche Wartung

—, verargen die

Audi-Käufer ihrem

Kundendienst „die

sehr hohen Preise“.

Einige meinten gar,

die Kosten für Er-

satzteile und In-

spektion erreichten

„Mercedes - Ni-

veau“. Gleichwohl

scheinen sich unter

den Audi-Werk-

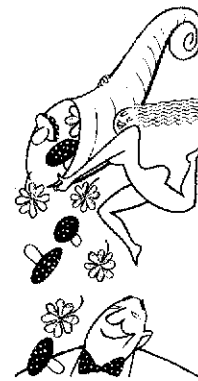
stätten gelegentlich

immer noch Betrie-

be zu finden, de-

nen „biederer

DKW-Image“ an-



Das Fahrgefühl

haftet. Offenbar haben nicht alle den Sprung von der Reparaturbude für Individualisten-Autos zum Service-Werk für einen gepflegten und in großen Serien hergestellten Mittelklassewagen geschafft.

Ohne Frage hat sich das dichte und weitreichende Werkstattnetz vorteilhaft auf die Zufriedenheit der Besitzer mit ihren Fahrzeugen ausgewirkt. Die Ersatzteilversorgung macht keine Schwierigkeiten. Einzelne, meist kleinere Werkstätten werden von den Audi-Eignern mitunter ausdrücklich gelobt. Etliche bevorzugen Betriebe, „wo der Besitzer noch selber mitarbeitet“, äußern sich hingegen vergrämt über Service-Stationen, in denen „eine Herde von weißbekittelten und überheblichen Kundenverdummern“ das Sagen hat.

Die Antworten auf die Frage nach dem *Wiederkau*f erhellen, wie positiv sich eine gute Getriebe-Automatik in einem grundsoliden Automobil auf die Zufriedenheit der Besitzer auszuwirken vermag. Von den Befragten Audi-100-LS-Besitzern würden sich einen Wagen des gleichen Fabrikats

	Schalt- getriebe	Automatik- Getriebe
wieder kaufen	66,4 %	73,5 %
vielleicht wie- der kaufen	29,1 %	22,7 %
nicht wieder kaufen	4,5 %	3,8 %