

50 JAHRE AUDI 100 C2



→ Fakten

- *Die Präsentation erfolgte am 6. August 1976 in Luxemburg
- *War als zwei- und viertürige Limousine sowie als Schrägheck-Variante Avant erhältlich
- *Das Ziel von Audi war eine „weltweit einsetzbare Fahrzeugfamilie mit großer Variationsbreite“
- *Folgte auf den „C1“, den Begründer der Audi 100-Baureihe



→ Favoriten

TOP 1

Mit der **TECHNIK** des C2 wollte Audi die 100er-Baureihe höher positionieren – und damit näher an die beiden süddeutschen Premium-Marken aus München und Stuttgart heranrücken. So konnte das Fahrzeuggewicht dank konsequentem Leichtbau gegenüber Wettbewerbsmodellen um gut 200 kg reduziert werden. Gleichzeitig wurde die Motoren-Palette mit 2,2-Liter-Fünfzylindern aufgerüstet: Im Einspritzer „5E“ standen ab Frühjahr 1977 kräftige 136 PS parat, die die Limousine in 9,5 Sekunden auf Tempo 100 und bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h beschleunigten. Darüber hinaus waren zur Markteinführung zwei Vierzylinder mit 1,6 Liter und 85 PS sowie 2,0 Liter und 115 PS lieferbar. Alle Triebwerke wurden mit Viergang-Schaltgetriebe kombiniert, optional war auch eine dreistufige Wandlerautomatik erhältlich. Im Rahmen der C2-Entwicklung genossen zudem die Sicherheit und der Komfort hohe Priorität.

TOP 2

Beim **DESIGN** war der C2, der im Vergleich zum Vorgänger vier Zentimeter länger, gleichzeitig aber auch drei Zentimeter niedriger war, ein typisches Kind der 1970er-Jahre mit Ecken und Kanten. Den Auftritt prägten die üppigen Glasflächen, die den Audi 100 optisch größer wirken ließen, und die selbstbewusste Front mit stämmigen Breitbandscheinwerfern, die die Zugehörigkeit zur oberen Mittelklasse zum Ausdruck brachten. Gleichzeitig konnte der 100er aber auch sofort als Mitglied der Audi-Modellfamilie identifiziert werden.

TOP 3

Der **AVANT** basierte technisch auf der Limousine, beschritt aber bei Design und Konzept ganz neue Wege. Gut möglich, dass der Erfolg des auf dem Audi 80 basierenden VW Passat die Ingolstädter zusätzlich zur Einführung der Schrägheck-Variante motivierte. Diese war alleine durch ihre voluminöse Heckklappe deutlich flexibler als die Limousine und setzte auch optisch einige Reizpunkte. Der Avant wurde aber vom Markt nicht richtig angenommen – (erfolgreiche) Oberklasse-Modelle mussten damals noch im Kleid einer konservativ gestylten Stufenheck-Limousine vorfahren!



→ Fazit

Auf ihrer Reise hin zu einem sich auf Augenhöhe zu BMW und Mercedes befindenden Premium-Hersteller leistete die zweite Generation des Audi 100 für die Ingolstädter einen wesentlichen Beitrag. Die Hauptrolle spielte dabei der charakterstarke Fünfzylinder. Erwähnt werden sollte aber auch die Luxus-Variante des 100er – der Audi 200, der sich als Turbo leistungsmäßig auf Augenhöhe mit den Top-Modellen des BMW 5er und des Mercedes W123 bewegte. Der 200 war denn auch die attraktivste auf dem C2 basierende Modellvariante, spielte aber – wie auch der Avant – nur eine Nebenrolle. Für das Konzept des Avant war die Zeit noch nicht reif, zumal er optisch durchaus extrovertiert auftrat. Mir gefiel er vielleicht gerade deshalb, hinzu kam, dass er deutlich seltener auf der Straße zu sehen war als die Limousine. Ihr würde ich den Avant heute noch vorziehen – natürlich mit einem Fünfzylinder motorisiert. Dieses Triebwerk kam auch noch beim Nachfolger des konservativen C2 – dem avantgardistischen „Aerodynamik-Weltmeister“ C3 – zum Einsatz. Bei dessen Design ging Audi jedoch ab 1982 ganz neue Wege. Bei der Limousine ebenso wie beim Avant.



(Bilder: Audi)