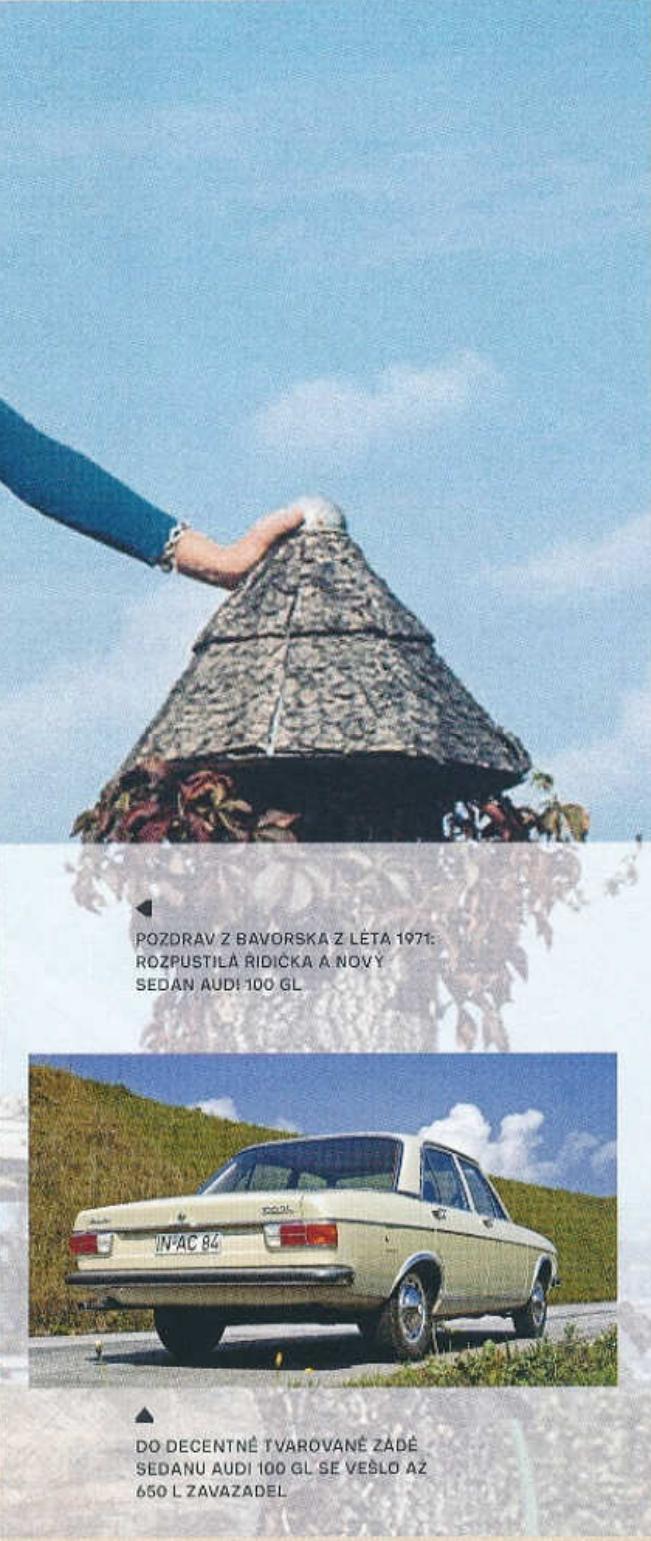


Startér úspěchu

Před padesáti lety, koncem listopadu 1968, debutovalo Audi 100, elegantní sedan vyšší střední třídy s předním pohonem, který odstartoval vzestup čtyř kruhů do prémiových sfér.





POZDRAV Z BAVORSKA Z LÉTA 1971:
ROZPUSTILA RIDICKA A NOVÝ
SEDAN AUDI 100 GL

DO DECENTNĚ TVAROVANÉ ZADĚ
SEDANU AUDI 100 GL SE VESLO AZ
650 L ZAVAZADEL

Tak trochu natruc

Tradiční značka Audi, založená v roce 1910 v saském Cvikové, zmizela po druhé světové válce na dvě desetiletí ze světa. Její znovuzrození zařídil v roce 1965 Dr. Ludwig Kraus (*1911 v Hettenshausenu; †1997 v Mnichově), technický ředitel společnosti Auto Union v bavorském Ingolstadtu. Jméno Audi tehdy dostal vůz nižší střední třídy typu F 103, jehož přední kola místo dřívějšího dvoudobého tříválce DKW poháněl nový čtyřdobý čtyřválec.

Připomeňme, že v letech 1958 až 1965 společnost Auto Union vlastnil stuttgartský Daimler-Benz, v letech 1965 a 1966 ji postupně převzal koncern Volkswagen. Jeho vedení rozhodlo utlumit v Ingolstadtu technický vývoj, dále se měly vyrábět jen stavající modely.



OD PODZIMU 1969 SE VYRÁBĚLY I DVOUDVĚŘOVÉ MODELY – TOHLE JE AUDI 100 LS



PRVNÍ PROVEDENÍ VOZU AUDI 100 LS
VYBAVENÉ ČTYŘVÁLCEM 1,8 L
O VÝKONU 100 K



SEDAN AUDI 100 LS ROČNÍKU 1969,
IDEÁLNÍ VŮZ NA VÝLET NEBO
DOVOLENOU U MOŘE

► Dr. Kraus se ověem nehodlal vzdát a se svými spolupracovníky pokračoval ve vývoji automobilu vyšší střední třídy s typovým označením 104, jenž měl čerstvě znovuzrozené značce zajistit budoucnost a jistou autonomii v rámci koncernu. Po mnoha jednáních se nakonec podařilo realizaci projektu 104 prosadit.

Na 26. listopadu 1968 pozvala firma Auto Union zástupce značky a novináře do městského divadla v Ingolstadtu, kde jim představila nový sedan Audi 100. Byl přijat s naděním a úspěšně vstoupil na trh.

Na tomto místě stojí za připomenutí, že Audi 100 bylo prvním typem se čtyřmi kruhy, jehož samonosná karoserie byla konstruována s pomocí výpočetní techniky. Stalo se tak v době, kdy byla ještě Ingolstadtská automobilka součástí koncernu Daimler-Benz.

Moderní elegán

Audi 100 první generace mělo podélné před přední nápravou uloženy řadový čtyřválec OHV o objemu 1760 cm³ skloněný o 40° doprava, na který směrem vzad navazovala rozvodovka a čtyřstupňová převodovka umístěná za nápravou. Řadicí páka byla standardně pod volantem, za příplatek na podlaze.

Poháněná přední kola byla nezávisle zavěšena na dvojicích příčných ramen doplněných svislými vzpěrami s vinutými pružinami a příčným stabilizátorem, vzadu byla trubková tuhá náprava nesená vlečenými rameny a odpružená příčnými zkrutnými tyčemi.

Přední kotoučové brzdy byly umístěny u výstupů hnacích hřídelů z rozvodovky, zadní brzdy byly bubnové u kol. Dvouokruhová brzdrová soustava se samostatnými okruhy předních a zadních brzd byla, s výjimkou nejlevnějšího provedení, doplněna podtlakovým posilovačem. Hřebenové řízení s bezpečnostním sloupkem vyžadovalo 3,75 otáček volantu mezi krajinami polohami, čtrnáctipalcová kola byla obuta do radiálních pneumatik 165 SR 14.

Při rozvoru náprav 2675 mm a rozchodu kol 1420 mm vpředu a 1425 mm vzadu byla sedan Audi 100 dlouhý 4590 mm (model LS s průzvými lištami na náraznicích 4625 mm), široký 1729 mm a vysoký 1421 mm. Vlastní hmotnost sedanů se podle provedení pohybovala mezi 1050 a 1080 kg, celková měla hodnotu 1530 kg.

Zavazadlový prostor ve stupňovité zadě měl objem 650 l, do palivové nádrže uložené pod podlahou zavazadleníku se vešlo 58 l benzínu. Zvláštnosti bylo uložení náhradního kola napříč ke směru jízdy, šikmo za pravou polovinou opěradla zadního sedadla.



V SEZONĚ 1970 SE ZAČALO PRODÁVAT AUDI 100 COUPÉ S PŘEDSTAVENÉ V ZÁŘÍ 1969



VOZY AUDI A NSU ROČNÍKU 1971:
VPRavo SEDAN 100 LS, UPROTŘED COUPÉ S



PRVNÍ PROVEDENÍ PALUBNÍ DESKY A VOLANTU
AUDI 100 COUPÉ S Z LET 1970-73

Tři úrovně

V základním provedení Audi 100 dával čtyřválec 1760 cm³ výkon 80 k (59 kW), vůz s delším stálým převodem v rozvodce a vlastní hmotností 1050 kg dosahoval největší rychlosti 155 km/h a z 0 na 100 km/h dokázal zrychlit za 15 s. Spotřeboval kolem 10 l benzинu na 100 km.

Druhý stupeň nabídka představoval sedan Audi 100 S, s motorem o výkonu 90 k (66 kW) a kratším stálým převodem. Dokázal uhánět rychlostí přes 160 km/h a sprint z 0 na 100 km/h zvládl za 13 s. Průměrné spotřeboval 12 l benzинu Super na 100 km.

Vrchol nabídky pětimístných modelů řady 100 představoval do léta 1971 sedan Audi 100 LS, který se od svých levnějších sourozenců vedle pryžového obložení nárazníků odlišoval také chromovanými lištami na bocích a chromovanými lemy výrezů blatníků. Navíc se mohl pochlubit i otáčkoměrem. Motor 1760 cm³ byl pro model LS vyladěný na rovných 100 k (74 kW) a umožňoval mu dosahovat maximální rychlosti přes 170 km/h. Jeho průměrná spotřeba se pohybovala kolem 12,5 l benzинu Super.

V září 1969 slavilo premiéru na frankfurtském autosalonu elegantně střížené čtyřmístné kupé Audi 100 Coupé S, k němuž se ještě vrátíme podrobněji, a také dvoudveřové pětimístné modely, které motorizacemi a výbavami kopirovaly sedany. Několik desítek



NA PROPAGAČNÍCH
SNÍMCích KUPÉ ČASTO
DOPROVÁZELA PŮVABNÁ
MODELKA (1971)

DECENTNĚ
ELEGANTNÍ
ČTYŘMÍSTNÉ
KUPÉ MĚLO
V ZÁDI
500 LITRU
PROSTORU PRO
ZAVAZADLA



► dvoudveřových „stovek“ přestavěla na 2+2místné kabriolety karosárna Deutsch z Kolína nad Rýnem.

V březnu 1969 převzal koncern Volkswagen tradičního výrobce motorových vozidel NSU a se zpětnou platností od 1. ledna 1969 byla vytvořena nová společnost Audi NSU Auto Union AG. Během roku 1970 byla postupně výroba vozů Audi 100 přesouvána z Ingolstadtu do továrny NSU v Neckarsulmu, jež měla výrobní kapacity odpovídající mimořádnému obchodnímu úspěchu „stovky“.

Od dubna 1970 mohly být čtyřdveřové i dvoudveřové vozy Audi 100 LS s motorem o výkonu 100 k (74 kW) za příplatek vybaveny třistupňovou samočinnou převodovkou.

Kupé pro čtyři

Čtyřmístné Audi 100 Coupé S uvedené na trh v sezóně 1970 mělo upravenou podvozkovou plošinu typu 100 s rozvorem zkráceným na 2560 mm. Celá přední partie jeho karoserie až po spodní okraj čelního okna byla shodná s ostatními modely tohoto typu, také dveře byly převzaty z pětimístných dvoudveřových modelů, dostaly jen nově tvarované hliníkové rámy oken.

Kupé mělo ostřejí skloněné čelní sklo a jeho střecha plynule přecházela ve splývavou zád. Ve srovnání s ostatními modely bylo o 65 mm nižší a o necelých 200 mm kratší. Montáží širších pětipalcových disků s radiálními pneumatikami rozměru 185/70 HR 14 získalo vpředu i vzadu rozchod 1440 mm.

Pod kapotu dostalo čtyřválec OHV převrtaný na objem 1871 cm³ a osazený dvěma karburátory, který dával výkon 115 k (85 kW). Navazovala na něj čtyřstupňová manuální převodovka standardně ovládaná řadicí okouna středním tunelu, mírně prodloužený stálý převod v rozvodovce odpovídal modelu LS s automatickou převodovkou.

Hřebenové řízení kupé mělo výškově nastavitelný volant specifického tvaru. Palubní desce dominovaly dva velké kruhové přístroje: vlevo rychloměr se stupnicí do 200 km/h, vpravo otáčkoměr cejchovaný do 7000 1/min.

Kupé o hmotnosti 1100 kg dokázalo vyvinout největší rychlosť 185 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h zvládalo za necelých 10 s. Spotřebovalo asi 13 l benzínu Super na 100 km, i jeho nádrž měla objem 58 l.



AUDI 100 COUPÉ
S MODELOVÉHO ROKNÍKU
1974 S LEHCE RETUŠOVANOU
MASKOU

DVOUDVEŘOVÝ MODEL AUDI 100 GL
ROČNÍKU 1972 S VINYLLOVÝM
POTAHEM STŘECHY



ZÁVĚR ÚSPĚŠNÉ KARIÉRY: POSLEDNÍ
PODOBA SEDANU AUDI 100 LS Z LET
1975 A 1976

Nebylo ovšem levnou záležitostí: zatímco dvoudveřové i čtyřdveřové modely 100 LS na podzim 1970 stály shodně 10 300 marek, za kupé musel zákazník zaplatit 14 400 DM.

V září 1971 byl výkon motoru kupé lehce snížen na 112 k (82 kW), zároveň se tento čtyrválec začal montovat do nových dvoudveřových a čtyřdveřových modelů Audi 100 GL s přídí osazenou dvěma páry kruhových světlometů jako u kupé. Ve všech modelech včetně kupé mohl být čtyrválec 1871 cm³ za příplatek spojen s třístupňovou automatickou převodovkou.

Poslední pětiletka

Od září 1971 se motory 1760 cm³ vyráběly jen ve dvou výkonných verzích: slabší určená pro modely 100 L a 100 S dávala 85 k (63 kW), silnější montovaná do modelu 100 LS si zachovala výkon 100 k (74 kW). Nově mohly všechny vozy řady 100 za příplatek dostat posilovač řízení.

V září 1973 dostalo Audi 100 ostřejší řezanou masku a nové přední blatníky, takže se zejména zadnímu typu Audi 80 druhé generace. Původní zadní nápravu se zkrutnými tyčemi nahradila nová opatřená vinutými pružinami.

V létě 1974 byla lehce retušována záď a pětimístné modely omladila montáž nárazníků s plastovými rohy. Novou přídí převzalo i kupé, ale ponechalo si tenké nárazníky s pryžovou lištou.

Do pětimístných modelů 100 L se od září 1974 montoval nový čtyrválec OHC o objemu 1588 cm³ a výkonu 85 k (63 kW) převzatý z Audi 80. Současně byly u všech vozů řady 100 přední kotoučové brzdy přemístěny od rozvodovky ke kolům a řadící páka byla standardně umístěna na středním tunelu.

Automobily Audi 100 první generace se vyráběly do srpna 1976, celkem jich podle továrních statistik vzniklo 827 474, včetně 30 687 kupé. ◀