

Meisterklasse

Neue Spitzenmodelle von Audi.

Nun können wir endlich jene Audi-Fahrer bedienen, die aus dem Audi 100 in eine gehobene Modell-Klasse aufsteigen möchten“, freutsich Hans von Bismarck, Pressesprecher bei Audi in Ingolstadt.

Damit sind die wichtigsten Voraussetzungen für einen erfolgreichen Start der neuen Audi-Flaggschiffe 200 5E und 200 5T schon einmal gegeben, denn der Kreis der potentiellen Interessenten ist groß: Mit einer Stückzahl von 184 000 zählte der Audi

100 im vergangenen Jahr zu den beliebtesten deutschen Mittelklasse-Autos.

Gleichwohl müssen sich die Spitzenmodelle aus Ingolstadt auf einem Markt bewähren, der bereits von der etablierten Konkurrenz aus München, Stuttgart und Rüsselsheim bestens versorgt wird. Mit Preisen zwischen

knapp 29 000 und mehr als 30 000 Mark treffen die Audi 200-Modelle auf so illustre Wettbewerber wie die BMW-Modelle 528i und 728i, den Mercedes 280 E oder den Opel Senator 3.0 E.

Entsprechend gründlich gerieten dann auch die Vorbereitungen, mit denen die erfolgsgewohnten Audi-Ma-

nager das neue Modell für seine bevorstehende Aufgabe rüsteten. Auf der Basis des Audi 100 entstand eine Luxus-Version, die sowohl durch stilistische Modifikationen als auch durch technische Aufwertung dem gehobenen Status der Preisklasse angepaßt wurde.

So sorgt eine neugestaltete Frontpartie mit vier Rechteckscheinwerfern und kräftigeren Stoßstangen für mehr Überholprestige und bringt gleichzeitig dank ihres integrierten, weit herunter-



Mit gestrecktem Profil und eindrucksvoller Frontpartie: der neue Audi 200

Fahrbericht

Audi 200 5E/200 5T

gezogenen Frontspoilers eine willkommene Verringerung des Auftriebs. Breitere Stoßleisten an den Flanken und größere Heckleuchten runden das stattlichere Erscheinungsbild der neuen Top-Modelle ab.

Richtig luxuriös wird es dann beim Betreten des Innenraums. Zwar müssen sich die Insassen hier mit dem gleichen Platzangebot begnügen wie in den billigeren Audi 100-Modellen. Dafür werden sie jedoch mit zahlreichen aufwendigen Ausstattungsdetails verwöhnt, die andernorts in dieser Preisklasse noch gesondert berechnet werden.

Elektrische Fensterheber vorne und hinten, getönte Fenster und eine Zentralverriegelung der Türen zählen ebenso zum serienmäßigen Ausstattungsumfang wie Kopfstützen, Leselampen und Zigarettenanzünder für die Fond-Passagiere. Die Sitze sind mit hochwertigem Velourstoff überzogen, der außerdem auch noch zur Verzierung der Türverkleidungen und des Wagenhimmels herangezogen wird.

Funktionelle Vorteile bringt das im Prinzip vom Audi 100 übernommene, aber modifizierte Armaturenbrett. Es erhielt einen neugestalteten Instrumententräger, der

gleichzeitig mit den Schaltern für die verschiedenen Nebenfunktionen bestückt wurde.

Was die Mechanik des neuen Super-Audi betrifft, galt es zunächst einmal, die Motorleistung dem höheren Niveau in der diesbezüglich besonders anspruchsvollen Klasse des Audi 200 anzupassen. Da es bei dem bereits im Audi 100 bewährten 2,2 Liter-Fünfzylindermotor bleiben sollte, entschieden sich die Audi-Techniker für den Einsatz eines Abgas-Turboladers – mit Erfolg, denn ohne weitere flankierende Maßnahmen stieg die Leistung des wahl-

weise auch im Audi 200 lieferbaren Fünfzylinder-Einspritzmotors mit 136 PS (100 kW) auf 170 PS (125 kW) an, und das bei einer niedrigeren Drehzahl. Die Nenn-drehzahl sank von 5700/min auf 5300/min ab.

Einen kräftigen Sprung nach oben machte auch das für die Kraftreserven wichtige maximale Drehmoment. Aus den 185 Nm des Saugmotors bei 4200/min wurden beim aufgeladenen Turbomotor 265 Nm, die schon bei 3300/min zur Verfügung stehen.

Um dem vergleichsweise kleinen Fünfzylindermotor derart beeindruckende Lei-



Übersichtlich und aufgeräumt: Audi 200-Armaturenbrett



Mit glänzendem Veloursstoff überzogen: Audi 200-Sitze



Größere Leuchten und stabilere Stoßstangen: Audi 200-Heck



Nicht mehr Platz als im Audi 100: Audi 200-Fond

stungswerte zu entlocken, setzen ihn die Audi-Techniker einem Ladedruck von beachtlichen 0,82 bar aus. Geregelt wird der Druck mit Hilfe eines auf der Abgasseite vor der Turbine untergebrachten By-Pass-Ventils, das in Abhängigkeit vom Ladedruck den Abgasstrom steuert. Neue Mulden-Kolben senken das Verdichtungsverhältnis von 9,3 : 1 auf 7,0 : 1 und verhindern damit Motorklingeln bei hoher Last.

Den Turbomotor gibt es im Audi 200 5T in Verbindung mit einem sportlich abgestuften Fünfganggetriebe, während der im Modell 200

5E eingebaute und aus dem Audi 100 bekannte Einspritzmotor ausschließlich mit sogenanntem Economy-Fünfganggetriebe geliefert wird. „Der 5E ist der Audi 200 für den verbrauchsbewußten Fahrer“, erläutert Jürgen Stockmar, Audi-Versuchsingenieur, die unterschiedliche Auslegung. „Sein fünfter Gang wurde deshalb besonders lang übersetzt und eignet sich als zusätzlicher, drehzahlschonender Spargang.“

Völlig identisch ist dagegen die Fahrwerksabstimmung der beiden Audi 200-Versionen, wobei die beiden, im wesentlichen vom Audi 100

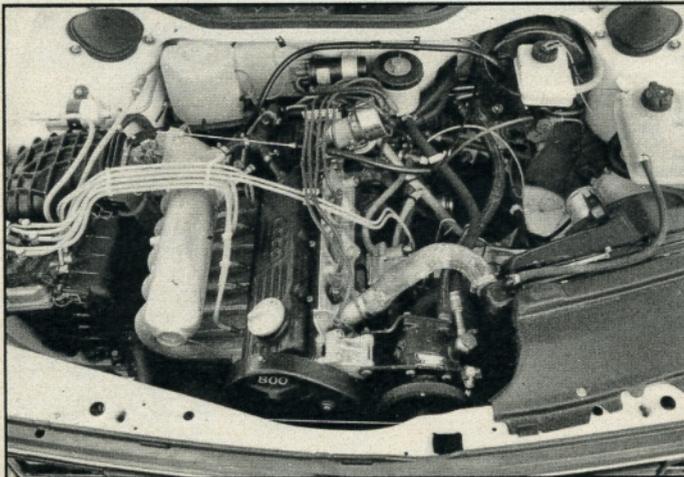
übernommenen Komponenten dem höheren Leistungspotential des Turbo-Modells angepaßt wurden.

Auffallend sind die neuen, 15 Zoll großen Leichtmetallräder, bestückt mit Breitreifen der Dimension 205/60 HR 15. Im übrigen beschränkte sich die Arbeit der Audi-Techniker auf Details. Federn und Dämpfer erhielten eine straffere Charakteristik, und der Nachlauf an der Vorderachse wurde zugunsten eines besseren Geradeauslaufs vergrößert. Um dem höheren Drehmoment des Turbo-Motors Rechnung zu tragen, mußten darüber hinaus die Gelenkwellen und

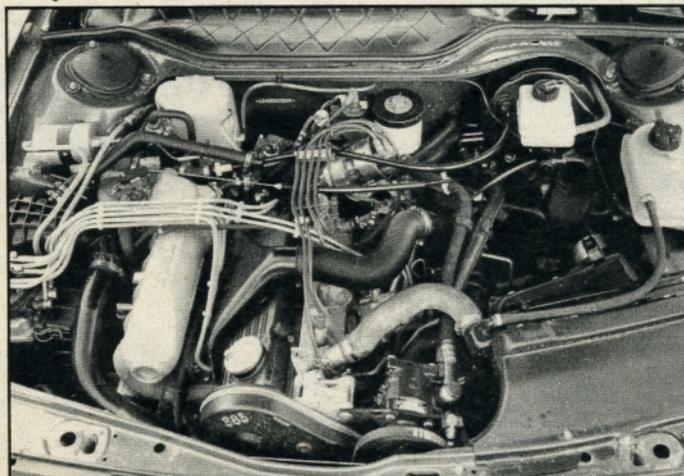
die vorderen Schwenklager des Fronttrieblers verstärkt werden.

Die größeren Räder erlauben gleichzeitig die Verwendung größerer Bremscheiben, wobei vorne innenbelüftete und hinten konventionelle Scheiben zum Einsatz kommen.

Daß dies offenbar genügt, um mit dem Leistungs-Plus der neuen Turbo-Version fertig zu werden, zeigten die ersten Fahrversuche. Der Audi 200 besticht unter allen Bedingungen durch ein außerordentlich gutmütiges Fahrverhalten. Kurven umrundet er bei geringer Neigung zum



Einspritzmotor im Audi 200 5E



Turbomotor im Audi 200 5T

Technische Daten und Fahrleistungen

Audi 200 5E (Werte für Audi 200 5T in Klammern)

MOTOR

Fünfzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 79,5 x 86,4 mm, Hubraum 2144 cm³, Verdichtungsverhältnis 9,3 : 1 (7,0 : 1), Leistung 100 kW – 136 PS bei 5700 min (125 kW – 170 PS bei 5300/min), maximales Drehmoment 185 Nm bei 4200/min (265 Nm bei 3300/min), sechsfach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Zahnriemen, über Tassenstößel betätigte, hängende Ventile, Wasserkühlung, mechanische Kraftstoffeinspritzung – Bosch K-Jetronic (mechanische Kraftstoffeinspritzung Bosch K-Jetronic mit KKK Turbolader, Typ K26), 75 Liter-Tank vor der Hinterachse.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, Übersetzungen: I. 3,600, II. 1,941, III. 1,231, IV. 0,903, V. 0,684, R. 3,500, Achsantrieb 3,888 : 1, (I. 3,600, II. 2,125, III. 1,360, IV. 0,966, V. 0,829, R. 3,500, Achsantrieb 3,888 : 1).

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2676 mm, Spur 1475/1453 mm, Außenmaße 4695 x

* Werksangaben

1768 x 1390 mm, Leergewicht 1260 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1765 kg.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung mit Federbeinen und Querlenkern, Stabilisator, hinten Starrachse mit Schraubenfedern, durch Kurbelnenker und Panhardstab geführt, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Zweikreisbremse, Bremskraftverstärker, Bremskraftregler, vorn und hinten Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet, Gürtelreifen 205/60 HR 15.

FAHRLEISTUNGEN*

Höchstgeschwindigkeit 188 (202) km/h
Beschleunigung 0 – 100 km/h . . . 10,5 (8,7) s
Normverbrauch nach DIN 70030 Superbenzin
Bei 90 km/h 6,5 (7,8) L/100 km
Bei 120 km/h 8,5 (10,3) L/100 km
Stadtverkehr 14,3 (15,9) L/100 km

RICHTPREIS

Audi 200 5E . . . DM 27 875,-
Audi 200 5T . . . DM 30 550,-

Fahrbericht

Audi 200 5E/200 5T

Untersteuern schnell und sicher, und selbst plötzliche Lastwechsel oder gar Bremsmanöver beeindrucken ihn nur wenig.

Überhaupt gelang es den Audi-Technikern, die typischen Unarten eines Front-

trieblers, zumal eines derart starken Exemplars, in lobenswerter Weise auszumerzen. Antriebseinflüsse auf die Lenkung werden durch die serienmäßige Servo-Unterstützung wirkungsvoll gefiltert und treten kaum störend in Erscheinung.

Dabei spielt sicher auch die besondere Leistungscharakteristik des Turbomotors eine Rolle, der bei niedrigen Drehzahlen zunächst eher kraftlos operiert und erst ab etwa 3500/min mit beeindruckendem Schub aufwarten kann. Der Übergang in

den Ladebereich erfolgt jedoch sanft, ohne den sonst bei aufgeladenen Maschinen vielfach üblichen schlagartig einsetzenden Turbo-Effekt.

Erst einmal unter Druck, erlaubt er dann Fahrleistun-

Dual

Wunderlich-Melßen



CR 1780 COMPUTER CONTROLLED SYNTHESIZER RECEIVER

gen, die dem hohen Niveau in dieser Klasse ohne weiteres gerecht werden können. Als Höchstgeschwindigkeit nennt das Werk stolze 202 km/h, und für die Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 werden 8,7 Sekunden angegeben – Werte,

die nach den ersten Fahreindrücken durchaus glaubhaft erscheinen.

Verhaltener geht naturgemäß der Einspritzmotor im Audi 200 5E zu Werke, der auch akustisch deutlich angestregter wirkt als sein

34 PS (25 kW) stärkeres Pendant mit Turboaufladung. Ein altes Manko, die geringe Laufkultur bei hohen Drehzahlen, kennzeichnet freilich auch den jüngsten, aufgeladenen Vertreter in der Reihe der Audi-Fünfständermotoren.

So mangelt es den neuen Nobel-Audis vielleicht etwas an Kultur – keinesfalls jedoch an Komfort, denn was das allgemeine Wohlbefinden betrifft, fühlen sich die Passagiere in den neuen Audi-Modellen standesgemäß aufgehoben. W. K.

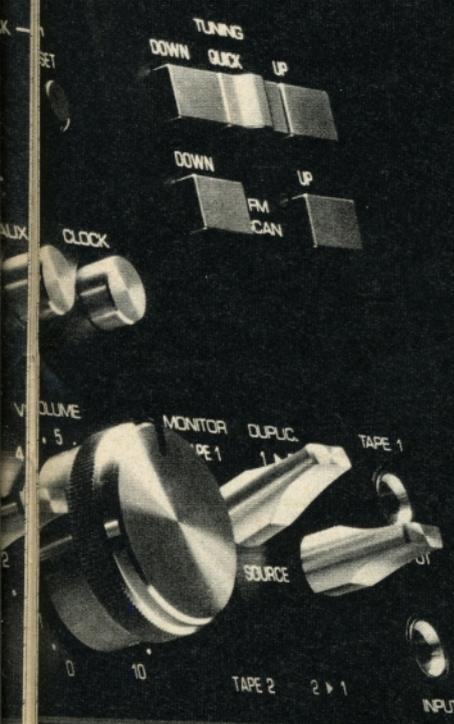
Dual. In der HiFi-Technik vorn. Mit Synthesizer.

Wer heute eine HiFi-Anlage kauft, will die bessere Technik für die nächsten Jahre. Dual setzt neue Maßstäbe. Mit neuen Techniken. – Mit der Synthesizer-Programmwahl für Receiver und Tuner.

Der elektronische Aufwand ist groß – die Vorteile sind eindeutig: ● Elektronische quartzgenaue Senderwahl, kein herkömmlicher Drehknopf ● 100%ige Genauigkeit und Stabilität der eingestellten Sender ● Speichercomputer für 12 Programme, quartzgenau ● Automatischer Sendersuchlauf.

Dual Synthesizer-Receiver* und -Tuner ab sofort im HiFi-Fachgeschäft. Eine Vorführung zusammen mit den neuen Dual-Thermo Float-Boxen überzeugt:

Dual. In der HiFi-Technik vorn.



* Dual Receiver und Tuner mit Synthesizer: CR 1780 (2 x 90 W sin), CR 1750 (2 x 50 W sin) und CT 1740. Mehr Information über die neue Dual HiFi-Generation erhalten Sie kostenlos von Dual Gebr. Steidinger, 7742 St. Georgen/Schwarzwald, Abt. AM 0011

Österreich: Othmar Schimek, Willibald-Hauthaler-Straße 23, A-5020 Salzburg.
Schweiz: Dewald AG, Seestraße 561, CH-8038 Zürich.
Niederlande: Rema Electronics bv, Isarweg 6-8, NL-1043 AK Amsterdam-Sloterdijk.
Luxembourg: Sogel S.A., B.P. 1941, 1, Dernier-Sol, Luxembourg.
Dänemark: Elton Electronics A.S., Dronning Olgas Vej 20-22, DK-2000 Kopenhagen F.



Audi 100

Die besten Argumente für den Audi 100 fallen im Winter.

10 Grad minus. Der Motor des Audi 100 startet problemlos. Die Scheibendefrostung wirkt sofort. Die kraftvolle Heizung wärmt schnell. Das Frischluft-System tauscht die verbrauchte Luft alle 20 Sekunden aus. Das fördert die Kondition.

Der erste Schnee. Kein Problem. Der Audi 100 hat Frontantrieb. Der bringt ihn auch da weiter, wo viele Hinterräder schon durchdrehen. Matsch und Eis.

Der Audi 100 liegt sicher auf der Straße. Der spurstabilisierende Lenkrollradius hilft dem Audi 100 auch dann weitgehend sicher die Spur zu halten, wenn zwei Räder einer Seite auf Glatteis geraten. Und der Wagen auszubrechen droht.

Eine Technik also, mit der die Fahrer eines Audi 100 den Winterfreuden gelassen entgegenfahren.

Gelassen fahren mit perfekter Technik.



6 Jahre Karosserie Garantie gegen Durchrostung.