

# Druckwerk

**Test Audi 200 5T** Neue Top-Limousine mit Fünfzylinder-Turbomotor.

Von Werner Schruf

**I**mage“, erklärt Audi-Presse-sprecher Hans von Bismarck, „kann man nicht so einfach machen. Man muß zuerst einmal zeigen, daß man was auf dem Kasten hat.“

Und was die Audi-Mannen aus Ingolstadt tatsächlich auf dem Kasten haben, wenn es um Automobile für gehobene Ansprüche und gut betuchte Käufer geht, das sollen die jüngsten Produkte des Hauses zeigen: die Nobellimousine 200 5T und das allradgetriebene Sport-Coupé Quattro (Fahrbericht in *auto motor und sport* 8/1980), dessen Serienfertigung in diesem Monat anläuft.

Während der Quattro die Rolle des großen Imagemakers spielen soll, hat das mit einem aufgeladenen Fünfzylindermotor ausgerüstete Modell 200 5T in erster Linie auch die Aufgabe, Geld in die Audi-Kasse zu bringen — und zwar das Geld jener Aufsteiger, die „wir mit dem Audi 100 nicht mehr halten können“ (von Bismarck).

Denn dieser 200er-Typ rangiert nach dem Willen des Werkes eine ganze Klasse über dem Modell 100, der erfolgreichen Mittelklasse-Limousine von Audi. Das macht vor allem sein Anschaffungspreis deutlich. Mit 32 000 Mark trifft er auf so gut etablierte Konkurrenten wie den BMW 528 i, Mercedes 280 E oder Opel Senator 3.0 E.

Ein ganz so eigenständiges Modell, wie es die Typenbezeichnung 200 vermuten läßt, ist Audis neue Top-Limousine freilich nicht. Vielmehr handelt es sich bei ihr um eine Luxusausgabe des Audi 100, die mit 170 PS sehr kräftig

motorisiert ist und deren Karosserie wohl eine sehr üppige Ausstattung, aber keinerlei Raumvorteile bietet.

Außerlich hebt sich der 200 hauptsächlich durch eine neugestaltete Frontpartie mit vier kleinen Rechteck-Scheinwerfern, einen breiten Frontspoiler, voluminöse Stoßstangen und mit Niederquerschnittsreifen (205/60 HR 15) bestückte sechs Zoll breite Leichtmetallräder ab.

Wesentlich gründlicher als das Erscheinungsbild des Audi wurde seine Innenausstattung überarbeitet. Dabei haben die Designer keine Mühe und Kosten gescheut, um dem Interieur eine besonders exklusive Note zu verpassen. Feine

---

## Viel Plüsch und Luxus im Innenraum

---

Auslegware auf dem Boden, in Farbe und Muster aufeinander abgestimmte Velourbezüge für Sitze, Türverkleidungen und Dachhimmel sowie samtbespannte Kopfstützen und zwei Plüschkissen im Fond schaffen eine feminin-exquisite Atmosphäre, die ganz sicher nicht jedermanns Geschmack trifft.

Aber auch mit Ausstattungsdetails nützlicher Art wurde nicht geizt. So zählen beispielsweise mit elektrischen Fensterhebern, Zentralverriegelung (einschließlich Kofferraumschloß), von innen verstellbaren Außenspiegeln, Leseleuchten im Fond, getönten Scheiben und Scheinwerfer-

---

**Schnell und fahrsicher:  
der neue 200 5T von Audi.**

---

**auto  
motor  
sport**

**TEST & TECHNIK**



Fotos: Seufert



## Test Audi 200 5T

Reinigungsanlage zahlreiche Zutaten zur Serienausstattung, die bei anderen Autos dieser Preisklasse gesondert in Rechnung gestellt werden.

Bei dem Bestreben, den neuen Audi durch eine möglichst luxuriöse Ausstattung aufzuwerten, mußte allerdings die Funktionalität in einigen Punkten zurückstehen. So kann die Sitzposition trotz der

sogenannten Höhenverstellung — der Sitz ist um eine Querachse kippbar — die Ansprüche langgewachsener Fahrer nicht ganz befriedigen; sie sitzen etwas zu hoch. Und die vorderen Kopfstützen befinden sich zu weit vom Hauptentfernt.

Auch die Verankerung der Gurtschlösser mit Hilfe kurzer flexibler Peitschen an den Vordersitzen ist weniger bedienungsfreundlich als die starre Befestigung beim Audi

100 — die Einhandbetätigung wird erschwert. Vermißt wird eine Beleuchtung des Temperaturreglers der Heizung, die

## Die Turbine arbeitet mit degressiver Kennung

bei einem Auto dieser Kategorie eigentlich nicht fehlen darf. Zudem arbeitet die grundsätzlich sehr wirksame Heizung nicht ganz unabhän-

gig von der Geschwindigkeit. Die Ablesbarkeit und Übersichtlichkeit der Instrumente läßt mit Ausnahme der Kraftstoffanzeige, deren Skaleneinteilung nur ungenaue Rückschlüsse über die Benzinmenge zuläßt, keine Wünsche offen. Irreführend fiel auch die Beschriftung der im großen Drehzahlmesser integrierten Ladedruckanzeige aus: Sie informiert über Unter- und Überdruck im Ansaugrohr, die Skala reicht von null bis knapp zwei bar. Um die Anzeige aber

## Auf einen Blick

Audi 200 5T

### Technische Daten und Meßwerte

#### MOTOR

Wassergekühlter Fünfzylinder-Reihenmotor längs im Fahrzeugbug, sechsfach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), Ventile über Tassenstößel betätigt, thermostatisch gesteuerter Kühlerventilator, mechanische Kraftstoffeinspritzung Bosch K-Jetronic, Abgas-Turbolader KKK Typ K 26. Leistung 125 kW (170 PS) bei 5300/min, spezifische Leistung 58,3 kW/L (79,3 PS/L), Hubraum 2144 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 79,5 x 86,4 mm, Verdichtungsverhältnis 7,0:1, maximales Drehmoment 265 Nm bei 3300/min, mittl. Kolbenschwundigkeit bei Nenndrehzahl 15,3 m/s, Öl-inhalt Motor 5,0 L, Kühlsystem-Inhalt 8,1 L, Batterie 12 V

Übersetzungen: I. 3,600, II. 2,125, III. 1,360, IV. 0,966, V. 0,829, R. 3,500, Achsantrieb 3,888:1. Geschwindigkeit bei 1000/min im V. Gang 35,4 km/h.

#### KAROSSERIE/FAHRWERK

Fünfsitzige Limousine. Selbsttragende Karosserie mit vier Türen. Vorn Einzelradaufhängung mit Federbeinen und Querlenkern, Stabilisator, hinten Starrachse mit Schraubenfedern, durch Kurbellenker und Panhardstab geführt, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 18,8:1, hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn be-

maße 4695 x 1768 x 1390 mm, Innenbreite vorn/hinten 1480/1480 mm, Innenhöhe vorn/hinten 930/890, Sitztiefe vorn/hinten 500/490 mm, Knieraum 180-380 mm, Normknieraum 180 mm, Wendekreis rechts/links 11,8/11,9 m, Lenkraddurchmesser 370 mm, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 452 L, nach VDA-Norm 642 L, Tankinhalt 75 L, Leergewicht 1325 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 63,0:37,0 %, zulässiges Gesamtgewicht 1765 kg, Zuladung 440 kg, zulässige Anhängelast gebremst 1350 kg, ungebremst 670 kg, Dachlast 75 kg.

#### FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 5750/min) 203,4 km/h  
Beschleunigung  
0—60 km/h . . . . . 4,0 s  
0—80 km/h . . . . . 5,9 s  
0—100 km/h . . . . . 8,5 s  
0—120 km/h . . . . . 11,9 s  
0—140 km/h . . . . . 16,4 s  
0—160 km/h . . . . . 22,6 s  
0—180 km/h . . . . . 35,3 s  
400 m mit steh. Start . . . 16,1 s  
1 km mit steh. Start . . . 29,6 s

#### Elastizität

40—100 km/h (IV. Gang) 15,2 s  
60—120 km/h (V. Gang) 19,3 s

#### Tachometerabweichung

50 km/h . . . . . 43 km/h  
100 km/h . . . . . 92 km/h  
130 km/h . . . . . 121 km/h  
219 km/h (v<sub>max</sub>) . . . 203 km/h

#### INNENGERÄUSCH

Bei 50 km/h . . . . . 62 dB(A)  
Bei 100 km/h . . . . . 71 dB(A)  
Bei 130 km/h . . . . . 74 dB(A)  
Bei 140 km/h . . . . . 74 dB(A)  
Bei 160 km/h . . . . . 78 dB(A)  
Bei 180 km/h . . . . . 79 dB(A)

#### KRAFTSTOFFVERBRAUCH

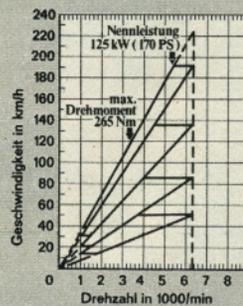
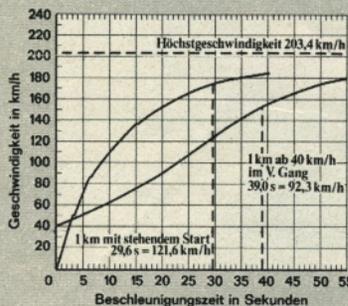
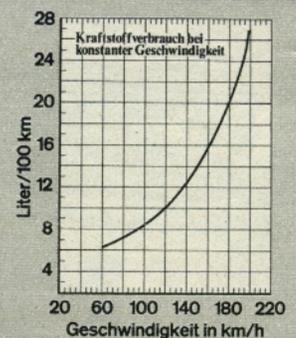
Normverbrauch nach DIN 70030 (Liter/100 km)  
Bei 90 km/h im V. Gang 7,8  
Bei 120 km/h im V. Gang 10,3  
Stadtverkehr . . . . . 15,9

#### Verbrauchswerte im Test (Liter/100 km)

Minimalverbrauch . . . . 13,9  
Maximalverbrauch . . . . 21,7  
Landstraße  
ca. 75 km/h  $\phi$  . . . . . 16,3  
Autobahn  
ca. 145 km/h  $\phi$  . . . . . 18,6  
Testverbrauch . . . . . 17,4  
Kraftstoffart . . . . . Super

#### Wartung

Inspektion . . . alle 7500 km  
Ölwechsel . . . alle 7500 km



63 Ah, Drehstromlichtmaschine 1000 Watt, maximaler Ladedruck 0,82 bar bei 3200/min.

#### KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderradantrieb, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung.

#### Vorzüge

- Sichere Fahreigenschaften
- Sehr gute Fahrleistungen
- Reichhaltige Serienausstattung
- Guter Fahrkomfort
- Gute Handlichkeit

lüftet), Bremskraftverstärker, Bremskraftregler, mechanische Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Felgengröße 6 J x 15, Reifengröße 205/60 HR 15.

#### ABMESSUNGEN/GEWICHTE

Radstand 2676 mm, Spur vorn/hinten 1475/1453 mm, Außen-

#### Nachteile

- Hoher Verbrauch
- Schütteliger Leerlauf
- Verbesserungswürdige Sitzposition
- Geschwindigkeitsabhängige Heizung

## Test Audi 200 5T

zu verstehen, muß man freilich wissen, daß der Atmosphärendruck bereits ein bar beträgt. Darunter herrscht Unter-, darüber Überdruck.

Ein Blick unter die Motorhaube des neuen Nobel-Audi verrät Gemeinsamkeiten mit bekannter Antriebstechnik des Hauses. Der aufgeladene Fünfzylinder unterscheidet sich erst bei genauerem Hinsehen von seinen konventionell ansaugenden Brüdern — durch einige zusätzliche Luftschläuche und den unterhalb des Ansaugrohrs verborgenen Turbolader.

Er allerdings stellt — genau genommen — das Kernstück des veredelten Bayern dar. Und er machte auch zahlreiche Änderungen am Motor erforderlich, um letztlich eine Leistungssteigerung um 34 PS (Basismotor 5E: 136 PS/100 kW) auf 170 PS (125 kW) und den Kraftzuwachs um 80 Newtonmeter zu realisieren. „265 Nm Drehmoment setzen beim Saugmotor mindestens 2,8 Liter Hubraum voraus“, preist Dr. Fritz Indra, 40, Leiter der Motorenkonstruktion bei Audi, den Kräftevorteil des aufgeladenen, aber relativ kleinen 2,1 Liter-Fünfzylinders.

Um die Verbrennungsdrücke des Turbomotors in annehmbaren Grenzen zu halten, mußte die Verdichtung auf 7,0:1 reduziert werden. Zur Absenkung der hohen Kolbentemperaturen trägt eine sogenannte Spritzöl-Kühlung bei. Die Auslaßventile sind zur raschen Ableitung der hohen Verbrennungstemperaturen mit kühlendem Natrium gefüllt.

„Ein spezieller, bis zum Turbinenflansch dreikanalig ausgebildeter Auspuffkrümmer bewirkt einen sogenannten Stoßaufladungseffekt, der“, so Indra, „das Ansprechverhalten des Turboladers wesentlich verbessert.“ Zudem arbeitet die Turbine mit abfallender Ladedruck-Kennlinie. „Sie

erreicht bei 3000/min ihr Maximum“, erklärt Indra, „dann drückt sie Frischluft mit 0,82 bar Überdruck ins Ansaugrohr. Bei 6000/min beträgt der Überdruck nur noch etwa 0,6 bar. Die Regelung des Ladedrucks erfolgt über ein auspuffseitiges Bypass-Ventil.“

Wie fast alle aufgeladenen Motoren weist auch die 5T-Maschine des Audi 200 die typische Turbo-Charakteristik auf: Bei niedrigen Drehzahlen wirkt der Fünfzylinder vergleichsweise träge, ab 3000/min jedoch — wenn die Turbine ordentlich läßt — entwickelt er in den unteren drei Gängen genügend Schub, um die Passagiere in die Sitze zu pressen. Aber auch im fünf-

ten Gang und jenseits von 150 km/h ist der Einsatz des Laders noch deutlich zu spüren — er sorgt für jene Vortriebskraft, die den 200 5T zügig auf 200 km/h beschleunigt.

## Tempo 200 – kein Problem für den 200

Die ermittelten Meßwerte bescheinigen dem Nobel-Fronttriebler denn auch durchaus sportliche Fahrleistungen. Der Testwagen beschleunigte in 8,5 Sekunden von Null auf 100 km/h und erreichte nach kurzem Anlauf seine Höchstgeschwindigkeit von 203,4 km/h. Zu den positiven Merkmalen

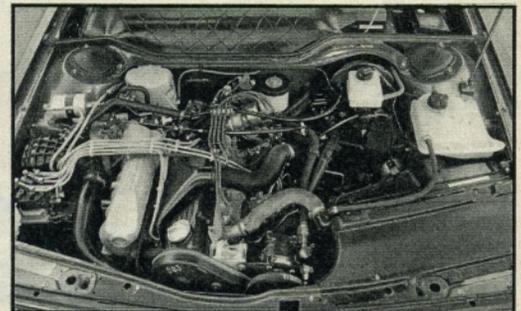
der Turbomaschine zählt ihr ziemlich leiser und weicher Lauf, der zusammen mit der guten Kraftausbeute maßgeblichen Anteil daran hat, daß Audis schnellste Limousine ein sehr gutes Langstreckenauto darstellt.

Anlaß zur Kritik gaben beim Testwagen dagegen der etwas schüttelige und instabile Leerlauf sowie die während der Warmlaufphase viel zu hohe Leerlaufdrehzahl. Die Angewohnheit des Laders, bei mittleren Drehzahlen zu pfeifen wie der Wind ums Haus, paßt auch nicht recht ins Bild.

Als nachteiliger erwiesen sich jedoch jene Motoraussetzer, die beim Kurvenfahren immer



Übersichtlich: 5T-Armaturenbrett



170 PS stark: 2,1 Liter-Turbomotor



Aufwendig gepolstert: Vordersitze



Überflüssig: Plüschkissen im Fond

## Zum Vergleich

Fahrzeugtyp	Audi 200 5T	BMW 528i	Mercedes 280 E	Opel Senator 3.0 E	Saab 900 Turbo
Hubraum cm <sup>3</sup>	2144	2788	2746	2969	1985
Leistung kW (PS) bei 1/min	125 (170) 5300	136 (184) 5800	136 (185) 5800	132 (180) 5800	106 (145) 5000
Testverbrauch L/100 km	17,4 S	17,7 S	16,5 S	14,9 S	14,7 S
Preis DM	32 000,—	30 160,—*	31 075,—**	30 403,—**	31 330,—
Beschleunigung in s					
0—60 km/h	4,0	4,3	4,1	3,9	4,6
0—80 km/h	5,9	6,1	6,1	6,0	6,8
0—100 km/h	8,5	8,8	8,7	8,5	9,9
0—120 km/h	11,9	12,0	12,2	12,0	14,2
0—140 km/h	16,4	16,9	16,8	16,1	20,2
0—160 km/h	22,6	22,7	24,4	22,1	29,7
0—180 km/h	35,3	32,9	36,0	31,3	48,4
1 km ab 40 km/h	29,6	29,8	30,0	29,4	31,6
Höchstgeschwindigkeit km/h	203,4	213,0	202,2	211,8	194,6

\* inklusive Servolenkung und Fünfganggetriebe, alle anderen Modelle serienmäßig mit Lenkhilfe, \*\* mit Vierganggetriebe, Audi und Saab serienmäßig mit Fünfganggetriebe

## Test Audi 200 5T

dann eintraten, wenn die Nadel der Tankanzeige die Reserve-Markierung erreichte. Und das geschah häufig schon nach 340 Kilometern. Denn der aufgeladene Fünfzylinder konsumierte im Testbetrieb durchschnittlich 17,4 Liter Superbenzin auf 100 km, was in Relation zu den gebotenen Fahrleistungen gerade noch als akzeptabel gelten kann.

Was die Kraftübertragung betrifft, so ließ das leicht schalt-



200-Front: Rechteckklampen

bare und gut abgestufte Fünfganggetriebe keinerlei Wünsche offen. Lediglich der so-

## 170 PS und Frontantrieb harmonieren gut im Audi

genannte Schaltschlag wirkte etwas störend — er stellte sich bei kräftigem Leistungseinsatz nach dem Schaltvorgang ein und resultiert aus der zwecks Geräuschisolierung sehr weich gewählten Aufhängung der Antriebseinheit.

Die erst wenige Jahre alte Expertenmeinung, die Grenzen des Frontantriebs würden bei Motoren mit zwei Litern Hubraum und einer Leistung um 120 PS aufgezeigt, widerlegt der 170 PS-Audi klar. Denn bezüglich des Fahrverhaltens und der Motorisierung kann bei ihm von einer Disharmonie keine Rede sein.

Ganz im Gegenteil: Der Nobel-Bayer wartet mit völlig unproblematischem Fahrver-

halten auf und zeigt auch in engen Kurven nur eine ganz geringe Untersteuerneigung. Erstaunlich gut bringt der Frontriebler in Biegungen aller Art die Kraft auf den Boden — jedenfalls, solange die Bahn trocken ist.

Setzt bei nasser Straße in der Kurve die Turbopuste ein, so schiebt der Audi über die Vorderräder; zur Kurskorrektur muß dann lediglich der Gasfuß gelupft werden. Die bei Frontrieblern alter Schule anläßlich solcher Manöver auftretenden Lastwechselreaktio-



Serienmäßig: Alu-Räder

nen bleiben beim 200 aus. Ein weiterer Vorzug der Turbo-Limousine ist ihre gute Handlichkeit, an der die exakt und frei von Antriebsinflüssen arbeitende Servolenkung maßgeblichen Anteil hat. Die Bremsen — der 5T hat vorne innenbelüftete Scheiben — erwiesen sich allen Situationen als gut gewachsen.

Auch im Fahrkomfort wird der große Audi all den Ansprüchen gerecht, die man an eine komfortable Limousine dieser Klasse stellt. Seine Federung absorbiert Unebenheiten aller Art so gut, daß die Insassen von störenden Vertikalbewegungen fast gänzlich verschont bleiben. Das trifft ganz besonders bei hohen Geschwindigkeiten zu: Im Schnellfahrkomfort braucht der Audi keinen Klassenkonkurrenten zu fürchten.

Eines haben die Audi-Ingenieure mit dem 200 5T klar gezeigt — daß sie etwas auf dem Kasten haben.



## Beim Revox B780 sorgt ein Micro-Computer für Komfort und Empfang auf höchster Ebene.

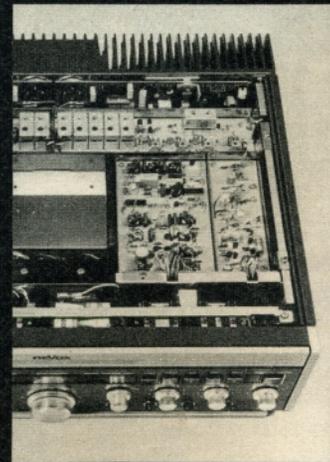
Der FM Digital-Synthesizer-Empfänger B780 ist mit einem Micro-Computer ausgerüstet, der für den UKW-Empfang jede erdenkliche Abstimm-Möglichkeit bietet. Auch beim integrierten 2 x 140-Watt-Verstärker werden die Tonquellen-Eingänge durch den Computer umgeschaltet; zudem überwacht dieser das ganze Gerät auf wunschgemäße Funktion.



Bedienungskomfort mit Tastenautomatik... Der trennscharfe Digital-Synthesizer erfüllt die unterschiedlichsten Hörwünsche Ihrer ganzen Familie auf Tastendruck. 18 Stationen lassen sich quatzgenau speichern. Der computer-gesteuerte Frequenz-Synthesizer sorgt für exakte Abstimmung auf Kanalmitte. Genauigkeit 0,0025 Prozent.



... plus Sender-Suchlauf-Automatik. Wenn Sie aber «alles aus dem Äther holen möchten», eröffnet Ihnen der B780 eine ungewohnte Bedienungsvielfalt. Beispiel: Automatischer Sendersuchlauf. Er bestreicht den ganzen UKW-Empfangsbereich und stoppt bei allen Sendern, welche die von Ihnen vorgewählte Empfangsqualität aufweisen — etwa nur stark einfallende oder nur Stereo-Sender. Vorbereitet für Anschluss einer Rotor-Antenne sowie für den Empfang rauschunterdrückter UKW-Sendungen.



Symmetrischer, multifunktionaler Vollverstärker. Am kühlen, computer-gesteuerten Verstärkerteil mit 2 x 140 Watt Musikleistung lassen sich — nebst dem Tuner — vier weitere Tonquellen und zwei Boxenpaare anschließen. Die gewünschten Quellen werden durch Tiptasten gewählt und vom Computer elektronisch geschaltet; eine Leuchtziffer signalisiert die auf Lautsprecherwiedergabe geschaltete Signalquelle. Daneben kann für Aufnahme- oder Überspielzwecke eine zweite, unabhängige Ansteuerung erstellt werden, die ebenfalls durch Leuchtziffern angezeigt wird. Vorverstärker und Endstufe sind auffrennbar.

Revox B780.  
Musik für Anspruchsvolle.