

# Druckwerk

## Test Audi 200 5T

### Neue Top-Limousine mit Fünfzylinder-Turbomotor.

Die VW-Tochter Audi in Ingolstadt scheut keine Mühe, um ihr bislang eher bürgerliches Image kräftig aufzupolieren. Gleich zwei neue Top-Modelle — der vierradgetriebene Quattro und der 200 5T — wurden dazu auserkoren, der Marke Audi neuen Glanz zu verleihen.

Während der Quattro die sportlichen Ambitionen der Bayern befriedigen soll, tritt der 200 5T als Nobellimousine in der automobilen Oberklasse gegen so etablierte Konkurrenten wie den BMW 528i und den Mercedes 280 E an. Und von denen unterscheidet er sich in erster Linie durch seine Antriebsquelle — den aufgeladenen Fünfzylindermotor mit nur 2,1 Litern Hubraum.

Dieses Triebwerk basiert auf dem schon im Audi 100 bewährten Fünfzylinder. Ein Turbolader der Firma Kühnle, Kopp und Kausch in Frankenthal, dessen Arbeitsweise nach dem modernsten Stand der Turboladertechnik gesteuert wird, bläst die Frischluft mit maximal 0,82 bar Überdruck in den 7,0:1 verdichteten Einspritzer. Das Ergebnis sind Leistungswerte, wie sie ohne Aufladung nur mit wesentlichen hubraumstärkeren Motoren realisiert werden können: 170 PS (125 kW) Nennleistung und 265 Newtonmeter Drehmoment.

Damit erreicht die nobelste und stärkste Limousine aus dem VW-Konzern Fahrleistungen, die uneingeschränkt das Prädikat sportlich verdienen. Die Schaltgetriebe-Version (serienmäßig fünf Gänge) legt den Spurt von 0 auf 100 km/h in 8,5 Sekunden zurück und läuft knapp über 200 km/h schnell. Trotz der überlegenen Motorisierung, die das Turboaggregat bereitstellt, kann es nicht rundum befriedigen. Denn wie fast alle aufgeladenen Maschinen wirkt auch dieser Fünfzylinder bei

niedrigen Drehzahlen relativ träge und entwickelt erst dann kräftigen Schub, wenn die Turbine ab etwa 3000/min ordentlich auf Touren kommt.

Durch den abrupten Leistungseinsatz bei vollem Ladedruck ergibt sich keine besonders harmonische Art der Fortbewegung. Dieser turbotypische

Nachteil läßt sich allerdings durch die Kombination mit dem Automatikgetriebe (Aufpreis 1850 Mark) etwas kaschieren, weil der Wandler diesen Effekt mildert. Er verschlingt andererseits aber auch einige Pferdestärken, doch reichen die Fahrleistungen (0 bis 100 km/h 10,2 s, Höchstgeschwindigkeit 197,8 km/h) alle-

mal aus, um auch gehobenen Ansprüchen gerecht zu werden.

Die Automatik erhöht auch den Benzinverbrauch des ohnehin etwas durstigen Nobel-Audi. Er betrug mit ihr 18,7 Liter/100 km gegenüber 17,4 Litern beim 5T mit Schaltgetriebe.

Im übrigen ist der aufgeladene Audi 200 ein Beispiel dafür, daß sich 170 PS und Frontantrieb gut in Einklang bringen lassen. Denn in Kurven wartet die nur leicht untersteuernde Limousine mit unproblematischem Fahrverhalten auf, wobei sie auch die Kraft erstaunlich gut auf die

### Technische Daten

Hubraum . . . . .	2144 cm <sup>3</sup>	Innengeräusch	
Leistung . . . . .	125 kW bei 5300	Bei 50 km/h . . . . .	62 dB(A)
Drehmoment . . . . .	265 Nm bei 3300	Bei 130 km/h . . . . .	74 dB(A)
Beschleunigung		Kraftstoff-Normverbrauch S	
0—100 km/h . . . . .	8,5 s	Bei 90 km/h . . . . .	7,8 L/100 km
0—120 km/h . . . . .	11,9 s	Bei 120 km/h . . . . .	10,3 L/100 km
Elastizität		Stadtverkehr . . . . .	15,9 L/100 km
60—120 km/h (V. Gang)	19,3 s	Testverbrauch . . . . .	17,4 L/100 km
Höchstgeschw. . . . .	203,4 km/h	Preis . . . . .	DM 32 000,—

#### Vorzüge

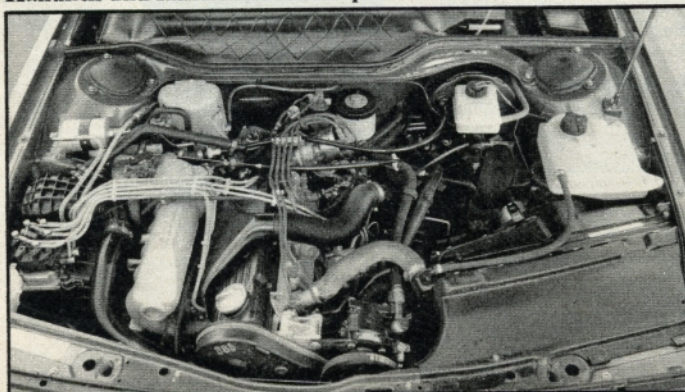
- Gute Fahrleistungen
- Sichere Fahreigenschaften
- Gute Handlichkeit
- Reichhaltige Ausstattung

#### Nachteile

- Wenig Durchzugskraft bei niedrigen Drehzahlen
- Hoher Benzinverbrauch
- Unbefriedigende Sitzposition



Handlich und fahrsicher: Audi-Spitzenmodell



2,1 Liter groß und 170 PS stark: Turbomotor

Fahrbahn bringt — zumindest solange die Fahrbahn trocken ist. Zu den Pluspunkten des guten Fahrkomfort bietenden Fronttrieblers zählt außerdem seine gute Handlichkeit sowie die zielgenaue und weitgehend frei von Antriebsinflüssen arbeitende Servolenkung.

Um die auf dem Audi 100 basierende Top-Limousine auch preislich — der 200 5T kostet immerhin 32 000 Mark — vom bürgerlichen Mittelklassemodell gebührend abzuheben, spendierten ihr die Audimänner außer einer prestigeträchtigen Frontpartie mit Doppelscheinwerfern auch jede Menge Plüsch und Luxus im Innenraum — kostspielige Dreingaben, die allerdings wenig zu den unbestreitbaren Qualitäten der Limousine beitragen. ws ▶