



**Turbo-Aufmarsch: Porsche 911 Turbo,
Audi Quattro, Saab 900 Turbo,
BMW 745 i, Porsche 924 Turbo,
Audi 200 5T, Volvo 244 Turbo.**



Volldampf voraus

**Das Angebot an Turbo-Autos
wird immer größer.**



Vor sechs Jahren stand der Porsche 911 Turbo noch ganz allein da — als einziges Serienauto mit Turbomotor. Doch die Situation hat sich schnell und gründlich gewandelt. Heute gibt es schon mehr als 30 Turbo-Modelle von 15 verschiedenen Automobilherstellern. Über die wichtigsten und interessantesten Typen informieren die folgenden Seiten. ▷

Foto: Seufert



Bürger-Meister

Audi 200 5T

Image-Pflege ist bei Audi derzeit oberstes Gebot. Statt bürgerlicher Unscheinbarkeit sollen die Autos der VW-Tochterfirma in Ingolstadt künftig noble Überlegenheit ausstrahlen.

Den Anfang machte der Audi 200 5T, das Flaggschiff der Audi-Limousinen. Seine Exklusivität verbirgt sich unter der Motorhaube: Ein Turbomotor soll ihm einen Platz in der Oberklasse sichern.

Das Triebwerk, ein direkter Verwandter der Audi Quattro-Maschine (200 PS/147 kW), basiert auf einem 2,2 Liter-Fünfzylindermotor. Ein Turbolader und 0,82 bar Ladedruck trieben die Leistung des Einspritzers von 136 PS (100 kW) auf 170 PS (125 kW) und sorgen für sattes Drehmoment (265 Nm).

Das genügt, um den Audi 200 unter den sportlichen Limou-

sinen ganz vorne einzureihen. Seine Fahrleistungen verdienen, zumindest mit dem serienmäßigen, sportlich abgestuften Fünfganggetriebe, das Prädikat „überlegen“.

Turbotypische Nachteile kann der Audi freilich nicht verbergen. Er folgt bei niedrigen Drehzahlen nur träge den Wünschen des Fahrers und überrascht dann ab 3000/min mit plötzlich einsetzendem Schub.

Linderung schafft hier das gegen Aufpreis lieferbare Automatikgetriebe, allerdings auf Kosten des Spurtvermögens und des ohnehin schon hohen Verbrauchs. Mit durchschnittlich 17,4 L/100 km (mit Automatik: 18,7 L/100 km) zählt der Turbo-Audi zu den schluckfreudigsten Vertretern seiner Klasse.

Im übrigen zeigt sich der auf dem Audi 100 basierende stärkste Fronttriebler Deutschlands angenehm ausgewogen. Neben ausgezeichneten Fahreigenschaften bei gutem Fahrkomfort bietet er eine komplette Serienausstattung, die viele Konkurrenten ärmlich aussehen läßt. *W.K.*



Durstig: Audi 200 5T

Technische Daten und Meßwerte

Fünfzylinder-Reihenmotor
Hubraum 2144 cm³
Leistung 125 kW bei 5300
Drehmoment 265 Nm bei 3300
Beschleunigung
0—100 km/h 8,5 s
Elastizität
60—120 km/h (V. Gang) . . 19,3 s
Höchstgeschw. 203,4 km/h

Innengeräusch
Bei 50 km/h 62 dB(A)
Bei 130 km/h 74 dB(A)
Kraftstoff-Normverbrauch S
Bei 90 km/h 7,8 L/100 km
Bei 120 km/h 10,3 L/100 km
Stadtverkehr 15,9 L/100 km
Testverbrauch 17,4 L/100 km
Preis DM 32 000,—

Sport-Schau

Audi Quattro

Gelohnt hat sich der Quattro für Audi in Ingolstadt selbst dann, wenn er sich im Verkauf als Flop erweisen sollte. Denn selten zuvor vermochte ein neues Modell den Namen seines Herstellers so sehr ins Gespräch zu bringen.

Was den Quattro zur herausragenden Auto-Persönlichkeit macht, das ist freilich weniger sein 200 PS (147 kW) starker Turbomotor. Es ist vielmehr sein Vermögen, diese Kraft unter allen Umständen in vehementen Vortrieb umzumünzen.

Tatsächlich dokumentieren die Beschleunigungs-Meßwerte nur geringe Unterschiede, wenn das Gaspedal statt auf trockenem Asphalt einmal auf nasser Piste bis zum Anschlag durchgetreten wird.

Der permanente Vierradantrieb des Quattro, der solche

Taten erst möglich macht, sorgt zudem für einen fast erschreckend hoch angesiedelten Kurven-Grenzbereich und für ein beruhigendes Klettervermögen auf Schnee.

Angesichts dieser herausragenden Fahrwerksqualitäten erscheinen die Motoreigenschaften eher durchschnittlich. Zwar wartet der Quattro mit sehr guten Fahrleistungen auf, seine Leistungscharakteristik vermag indessen weniger zu überzeugen.

So genehmigten die Audi-Techniker ihrem stärksten Serien-Triebwerk zwar einen Ladeluftkühler und eine voll-elektronische Zündanlage. Sie verzichteten jedoch auf eine möglichst hohe Verdichtung und damit auf mehr Durchzugskraft und auf einen geringeren Benzinverbrauch.

Wer deshalb im Quattro angemessen schnell unterwegs sein will, der muß einerseits fleißige Schaltarbeit leisten und andererseits beim Tanken kühlen Kopf bewahren: Im Test-Durchschnitt genehmigte sich der Revolutionär aus Bayern 16,6 Liter pro 100 Kilometer. *cdt*



Mit Vierradantrieb: Audi Quattro

Technische Daten und Meßwerte

Fünfzylinder-Reihenmotor
Hubraum 2144 cm³
Leistung 147 kW bei 5500
Drehmoment 285 Nm bei 3500
Beschleunigung
0—100 km/h 7,4 s
Elastizität
60—120 km/h (V. Gang) . . 21,7 s
Höchstgeschw. 222,2 km/h

Innengeräusch
Bei 50 km/h 72 dB(A)
Bei 130 km/h 73 dB(A)
Kraftstoff-Normverbrauch S
Bei 90 km/h 7,9 L/100 km
Bei 120 km/h 10,4 L/100 km
Stadtverkehr 15,7 L/100 km
Testverbrauch 16,6 L/100 km
Preis DM 49 900,—

Fotos: Seufert, Heere (1), Ostarbild (1)



Spitzen-Reiter

BMW 745 i

Eigentlich handelt es sich bei der Antriebsquelle von Deutschlands stärkster Serienlimousine, dem BMW 745i, um einen Lückenbüßer. Denn die Bayern hatten für ihr Spitzenmodell einen Zwölfzylinder auserkoren, der aber dann vor gut drei Jahren zu den Akten gelegt wurde.

Daß es stattdessen im BMW-Spitzenmodell nur einen aufgeladenen Sechszylinder gibt, werden selbst leistungshungrige Kunden leicht verkraften. Die gebotenen 252 PS (185 kW) sind immerhin genug, um das serienmäßig mit Getriebeautomatik ausgestattete Nobelmobil in weniger als acht Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h zu beschleunigen.

Weniger befriedigen kann indessen die Art und Weise, wie der Turbo-Motor seine

Leistung entfaltet. Unterhalb von 2600/min agiert das Triebwerk ziemlich müde, ein Eindruck, der durch die lang übersetzte erste Fahrstufe der Dreigang-Automatik noch verstärkt wird.

Hat der Motor diesen Drehzahlbereich aber erst einmal verlassen, geht er derart vehement zur Sache, daß es oft schwerfällt, die gebotene Leistung auch auf die Straße zu bringen.

Dabei ist dann allerdings eine rapide Abnahme des Kraftstoffvorrats sichergestellt, denn durchschnittliche Verbrauchswerte von über 20 L/100 km sind bei zügiger Gangart die Regel.

Im übrigen beeinträchtigt die nicht sonderlich harmonische Abstimmung zwischen Turbo-Charakteristik und Automatik auch die Fahreigenschaften. Zwischen neutralem Eigenlenkverhalten und plötzlichem Übersteuern gibt es — je nach Einsatz des Laders und Schaltpunkt der Automatik — nur einen schmalen Übergangsbereich. *B. H.*



Stark: BMW 745 i

Technische Daten und Meßwerte

Sechszylinder-Reihenmotor
Hubraum 3210 cm³
Leistung 185 kW bei 5200
Drehmoment . . 380 Nm bei 2600
Beschleunigung
0—100 km/h 7,9 s
Elastizität
60—120 km/h (Kickdown) . 6,2 s
Höchstgeschw. . . . 226,4 km/h

Innengeräusch
Bei 50 km/h 59 dB(A)
Bei 130 km/h 72 dB(A)
Kraftstoff-Normverbrauch S
Bei 90 km/h . . . 11,6 L/100 km
Bei 120 km/h . . 13,5 L/100 km
Stadtverkehr . . 20,5 L/100 km
Testverbrauch . . 21,6 L/100 km
Preis DM 55 100,—

Schwaben-Pfeil

Mercedes-Benz 300 TD Turbodiesel

Auf einen aufgeladenen Selbstzünder ließ Daimler-Benz Deutschlands Dieselzunft lange warten. Erst im Herbst 1980 sahen die Schwaben den Zeitpunkt gekommen, den seit 1978 im Mercedes 300 SD angebotenen Fünfzylinder-Diesel mit Abgasturbolader auch hierzulande anzubieten.

Wer sich in den Besitz des mit einer Leistung von 125 PS (92 kW) stärksten Diesel Deutschlands setzen will, muß bereit sein, eine Menge Geld zu investieren. Denn das Spitzenmodell der kleinen Mercedes-Baureihe W 123 ist mit einem Preis von 37 143 Mark fast so teuer wie der billigste S-Klasse Mercedes.

An Gegenwert für das Geld läßt es der Mercedes 300 TD Turbodiesel jedoch nicht fehlen. Die Fahrleistungen der

Kombi-Limousine sind mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 170 km/h und einer Beschleunigungszeit von 14,6 Sekunden von Null auf 100 km/h so gut, daß das 1670 kg schwere Diesel-Mobil auch unter seinen Artgenossen eine gute Figur macht.

Im Gegensatz zu den meisten aufgeladenen Ottomotoren befließt sich der Mercedes-Turbodiesel einer sehr gleichmäßigen Kraftentfaltung: Es gibt weder schlaaffe Phasen noch eine ruckartige Leistungsexplosion. Die serienmäßige Viergang-Automatik hat ebenfalls einen großen Anteil daran, daß das Fahren im teuersten kleinen Mercedes ohne Hektik vonstatten geht.

Der im forcierten Testbetrieb ermittelte Verbrauch von 13,3 Liter Dieselmotorkraftstoff pro 100 Kilometer kann angesichts des hohen Gewichts und der Automatik als recht günstiger Wert angesehen werden. Richtig sparsam ist das teure Stück allerdings im Kurzstreckenverkehr, wo man mit elf Litern gut 100 Kilometer weit fahren kann. *kw*

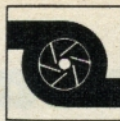


Teuer: Mercedes-Benz 300 TD Turbodiesel

Technische Daten und Meßwerte

Fünfzylinder-Reihenmotor
Hubraum 2998 cm³
Leistung 92 kW bei 4350
Drehmoment . . 250 Nm bei 2400
Beschleunigung
0—100 km/h 14,6 s
Elastizität
60—120 km/h (Kickdown) 15,9 s
Höchstgeschw. . . . 170,6 km/h

Innengeräusch
Bei 50 km/h 63 dB(A)
Bei 130 km/h 76 dB(A)
Kraftstoff-Normverbrauch D
Bei 90 km/h . . . 8,0 L/100 km
Bei 120 km/h . . 11,1 L/100 km
Stadtverkehr . . 10,5 L/100 km
Testverbrauch . . 13,3 L/100 km
Preis DM 37 143,—



Kraft-Meier

Mitsubishi Lancer 2000 Turbo ECI

Das jüngste Mitglied im Verein der Automobile, die von einem Turbolader künstlich beatmet werden, kommt aus Japan und heißt Mitsubishi Lancer 2000 Turbo ECI.

Galten die Limousinen aus dem Land der aufgehenden Sonne bislang eher als biedere Familienkutschen, so tritt Mitsubishi mit seinem neuesten Produkt den Gegenbeweis an.

Denn mit großdimensionierten Spoilern an Front- und Heckpartie präsentiert sich der ganz in Weiß lackierte Turbo-Lancer schon äußerlich außergewöhnlich sportlich. Aber ein Blick unter die Motorhaube zeigt, daß die teuerste Lancer-Version auch über innere Werte verfügt.

Das zwei Liter große, von einer neuartigen elektroni-

schon Mitsubishi-Benzineinspritzung gespeiste Turbomotoren entwickelt nämlich 170 PS (125 kW) sowie ein maximales Drehmoment von 245 Nm bei 3500/min und macht den kleinen Viertürer zu einer der temperamentvollsten Limousinen überhaupt.

Der mit einem relativ kleinen Lader ausgerüstete Turbomotor hält bereits im unteren Drehzahlbereich viel Durchzugskraft bereit und geht beim Beschleunigen mit einer solchen Vehemenz zur Sache, daß das fernöstliche Kraftpaket schon nach 7,6 Sekunden die 100 km/h-Marke erreicht. Und mit 204,5 km/h verzeichnet der Turbo-Lancer auch in der Höchstgeschwindigkeit einen respektablen Wert.

Zwar verkraftet das modifizierte Fahrwerk auch derartige Geschwindigkeiten problemlos, doch in Erwartung der Benzinrechnung ist eher etwas Zurückhaltung mit dem Gasfuß angebracht. Forciert bewegt, verlangt der aufgeblähte Lancer nämlich ohne weiteres bis zu 20 Liter pro 100 Kilometer. *fis*

Ost-Wind

Mitsubishi Galant 2.3 Turbo D

Daß sich die Japaner nicht mehr lediglich mit dem Kopieren westlicher Technik begnügen, ist hinlänglich bekannt. Daß sie mit eigenständigen Entwicklungen indes auch Volltreffer erzielen können, daran müssen sich die Europäer gewöhnen.

So wagten sich die Autobauer des Mitsubishi-Konzerns als erste in Japan an einen Dieselmotor heran, dem ein Abgas-Turbolader zusätzliche Kraft einbläst. Und das 2,3 Liter-Triebwerk mit einer Leistung von 84 PS (62 kW) überrascht in der Tat mit Qualitäten, die es in der Selbstzünder-Kaste ziemlich weit oben ansiedeln.

Sieht man einmal vom Kaltstart ab, wartet das Vierzylinder-Aggregat nämlich mit einer guten Laufruhe auf, die es die Insassen kaum mer-

ken läßt, daß sie von einem Leichtöl-Tanker fortbewegt werden.

Auch die Fahrleistungen sind so, wie sie für einen Diesel bisher untypisch waren. In nur 14,2 Sekunden hat die 1255 kg schwere Limousine 100 km/h erreicht, und auch auf der Autobahn ermöglicht die maximale Geschwindigkeit von fast 160 km/h ein recht zügiges Reisetempo.

Daß der fernöstliche Turbo-Diesel nur das Temperament eines ähnlich starken Ottomotors bietet, nicht aber dessen Verbrauch übernommen hat, ist eine weitere angenehme Eigenschaft des Mitsubishi. Mit einem Kraftstoffkonsum, der im Durchschnitt bei 9,4 Liter pro 100 Kilometer liegt, ist er sogar mit weniger zufrieden als viele schwächere Diesel-Personenwagen. Daß der aufgeladene Selbstzünder aus Japan zudem mit einem Preis von 18 990 Mark auch in der Anschaffung ein bemerkenswert günstiges Angebot darstellt, sollte der etablierten Konkurrenz zu denken geben. *mk*



Temperamentvoll: Mitsubishi Lancer 2000 Turbo

Technische Daten und Meßwerte

Vierzylinder-Reihenmotor
Hubraum 1997 cm³
Leistung 125 kW bei 5500
Drehmoment 245 Nm bei 3500
Beschleunigung
0—100 km/h 7,6 s
Elastizität
60—120 km/h (V. Gang) . . 17,8 s
Höchstgeschw. 204,5 km/h

Innengeräusch
Bei 50 km/h 65 dB(A)
Bei 130 km/h 77 dB(A)
Kraftstoff-Normverbrauch S
Bei 90 km/h 6,7 L/100 km
Bei 120 km/h 9,1 L/100 km
Stadtverkehr 11,9 L/100 km
Testverbrauch 16,8 L/100 km
Preis DM 21 990,—



Kultiviert: Mitsubishi Galant Turbo-Diesel

Technische Daten und Meßwerte

Vierzylinder-Reihenmotor
Hubraum 2346 cm³
Leistung 62 kW bei 4200
Drehmoment 175 Nm bei 2500
Beschleunigung
0—100 km/h 14,2 s
Elastizität
60—120 km/h (V. Gang) . . 24,2 s
Höchstgeschw. 157,2 km/h

Innengeräusch
Bei 50 km/h 63 dB(A)
Bei 130 km/h 75 dB(A)
Kraftstoff-Normverbrauch D
Bei 90 km/h 6,3 L/100 km
Bei 120 km/h 8,3 L/100 km
Stadtverkehr 9,0 L/100 km
Testverbrauch 9,4 L/100 km
Preis DM 18 990,—



Alternativ- Programm

Peugeot 505 SRD Turbo

Die Dieselaautos von Peugeot haben in der Bundesrepublik bisher ein Schattendasein geübt. Das soll jetzt anders werden.

Denn mit einem sparsamen und zugleich leistungsfähigen Turbodiesel-Motor glaubt der klassische französische Selbstzünder-Produzent ein Rezept gefunden zu haben, um den Autofahrern hierzulande die nagelnde Gangart schmackhafter zu machen.

War das 2,3 Liter große und 80 PS (59 kW) starke aufgeladene Dieseltreibwerk bislang nur dem Peugeot-Flaggschiff 604 vorbehalten, so wird neuerdings auch die Mittelklasse-Limousine 505 wahlweise als Turbo-Diesel geliefert.

Einerseits stellt der 505 SRD Turbo mit einem Kaufpreis

von 24 500 Mark ein attraktiveres Angebot als der um einige Tausender teurere 604 dar, und zweitens kommen die Vorzüge des aufgeladenen Selbstzünders in der kleineren und leichteren 505-Karosserie noch besser zur Entfaltung.

Hat der nach einem Kaltstart deutlich vernehmbar nagelnde Motor einmal seine Betriebstemperatur erreicht, so überzeugt er durch angenehme Laufruhe und erfreuliche Fahrleistungen.

So beschleunigt der aufgeladene Peugeot 505 in 17,6 s aus dem Stand von Null auf 100 km/h. Dank der Höchstgeschwindigkeit von 157,2 km/h können mit der komfortablen Familienlimousine auch längere Autobahnetappen zügig bewältigt werden.

Auf den Diesel-Effekt an der Tankstelle muß trotzdem nicht verzichtet werden. Mit einem durchschnittlichen Treibstoffkonsum von 9,6 L/100 km gibt sich der aufgeladene Selbstzünder zeitgemäß sparsam.

fis



Wirtschaftlich: Peugeot 505 Turbo-Diesel

Technische Daten und Meßwerte

Vierzylinder-Reihenmotor
Hubraum 2304 cm³
Leistung 59 kW bei 4150
Drehmoment . 184 Nm bei 2000
Beschleunigung
0—100 km/h 17,3 s
Elastizität
60—120 km/h (V. Gang) . 30,8 s
Höchstgeschw. . . . 157,2 km/h

Innengeräusch
Bei 50 km/h 58 dB(A)
Bei 130 km/h 72 dB(A)
Kraftstoff-Normverbrauch D
Bei 90 km/h . . . 6,0 L/100 km
Bei 120 km/h . . . 8,6 L/100 km
Stadtverkehr . . . 9,4 L/100 km
Testverbrauch . . . 9,6 L/100 km
Preis DM 24 500,—

Komfort- Lösung

Peugeot 604 D Turbo

Im Bau von Dieselmotoren kann die französische Automobilfabrik Peugeot auf eine bereits über zwei Jahrzehnte währende Tradition verweisen. In ein neues Metier begab sie sich indessen, als für das Top-Modell Peugeot 604 ein Selbstzünder mit Turbolader kombiniert wurde.

Keinen Zweifel gibt es jedoch daran, daß die Franzosen mit diesem Konzept eine glückliche Hand bewiesen haben. Denn der Turbo erweist sich in der Praxis als harmonische Antriebsquelle.

Schon beim Start überrascht der 2,3 Liter große Vierzylinder im 604 dadurch, daß dieseltypisches Kaltstartnageln nur gedämpft zu vernehmen ist, und auch während der Fahrt herrscht vornehmlich angenehme Ruhe vor.

Bei alledem wartet die mit 1525 kg nicht eben leichte Peugeot-Limousine mit befriedigendem Temperament auf — Resultat des hohen Drehmoments von 184 Newtonmetern, das schon bei 2000 Touren zur Verfügung steht.

Zudem ist den Technikern die Abstimmung zwischen Dieseltreibwerk und Turbolader recht gut gelungen: Die Leistungsentfaltung geht ohne störenden Turbo-Einsatz kontinuierlich vonstatten.

Daß sich der Turbo-Diesel im Peugeot 604 überdies als äußerst sparsamer Vertreter seiner Gattung gibt — Testverbrauch knapp 11 L/100 km —, ist eine weitere erfreuliche Begleiterscheinung.

Abgesehen von den Motorqualitäten offeriert der 604 D Turbo schließlich guten Federungskomfort und problemlose Fahreigenschaften. Dies alles freilich zu einem Preis, der ihn zu einer der teuersten Diesel-Limousinen auf dem deutschen Markt avancieren läßt.

B.H.

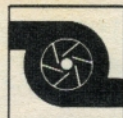


Komfortabel: Peugeot 604 Turbo-Diesel

Technische Daten und Meßwerte

Vierzylinder-Reihenmotor
Hubraum 2304 cm³
Leistung 59 kW bei 4150
Drehmoment . 184 Nm bei 2000
Beschleunigung
0—100 km/h 19,9 s
Elastizität
60—120 km/h (V. Gang) . 34,0 s
Höchstgeschw. . . . 155,2 km/h

Innengeräusch
Bei 50 km/h 58 dB(A)
Bei 130 km/h 72 dB(A)
Kraftstoff-Normverbrauch D
Bei 90 km/h . . . 6,1 L/100 km
Bei 120 km/h . . . 8,6 L/100 km
Stadtverkehr . . . 9,6 L/100 km
Testverbrauch . . . 10,6 L/100 km
Preis DM 30 520,—



Spar- Programm

Porsche 924 Turbo

Er gilt als Mauerblümchen im Porsche-Programm und ist dennoch fast so etwas wie ein Geheimtip — gemeint ist der 924 Turbo.

Denn nachdem die Porsche-Techniker in der ländlichen Versuchs-Idylle Weissach nahe Stuttgart den rundlichen Turbo-Porsche 1980 motorisch gründlich überarbeitet haben, präsentiert sich der nunmehr 177 PS (130 kW) starke Sportwagen als Auto mit beachtlichen Superlativen.

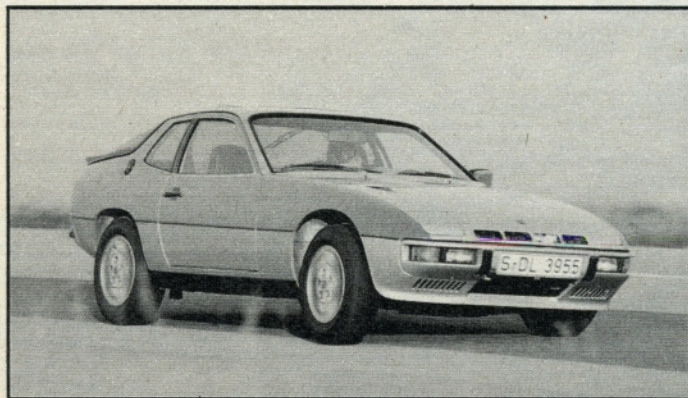
So beschleunigt der nur zwei Liter große Turbomotor den immerhin 1245 Kilogramm schweren 924 in nur 6,7 Sekunden auf 100 km/h, verhilft ihm nach relativ kurzem Anlauf zu stolzen 232,3 km/h Höchstgeschwindigkeit und begnügt sich bei alledem mit nur 13,6 Liter Super pro 100 Kilometer.

Möglich wurden solche Taten in erster Linie durch eine voll-elektronische Zündanlage, die schädliches Motorklopfen trotz der für Turbo-Verhältnisse hohen Verdichtung von 8,5:1 unterbindet.

Die hohe Verdichtung wiederum verbessert den Wirkungsgrad des neuen Porsche-Motors gegenüber dessen Vorgänger und senkt somit den Treibstoffverbrauch.

Als Nebenergebnis verlor der 924-Motor einen Großteil seiner Turbo-Charakteristik und dies gerät ihm zum Vorteil. Der Krafteinsatz erfolgt nämlich nicht mehr schlagartig im mittleren Drehzahlbereich, sondern kontinuierlich schon aus niederen Touren heraus, wovon die Motorelastizität spürbar profitiert.

Zugute kommt die harmonischere Leistungsentfaltung auch den 924-Fahreigenschaften: Da die Motorkraft nicht mehr überraschend plötzlich auf die Hinterräder einwirkt, darf beim Kurvenfahren mit deutlich mehr Gutmütigkeit gerechnet werden. *cdt*



Sparsam: Porsche 924 Turbo

Technische Daten und Meßwerte

Vierzylinder-Reihenmotor
Hubraum 1984 cm³
Leistung 130 kW bei 5500
Drehmoment 250 Nm bei 3500
Beschleunigung
0—100 km/h 6,7 s
Elastizität
60—120 km/h (V. Gang) . . 19,1 s
Höchstgeschw. 232,3 km/h

Innengeräusch
Bei 50 km/h 69 dB(A)
Bei 130 km/h 75 dB(A)
Kraftstoff-Normverbrauch S
Bei 90 km/h 6,7 L/100 km
Bei 120 km/h 8,6 L/100 km
Stadtverkehr 11,3 L/100 km
Testverbrauch 13,6 L/100 km
Preis DM 41 980,—

Dampf- Maschine

Porsche 911 Turbo

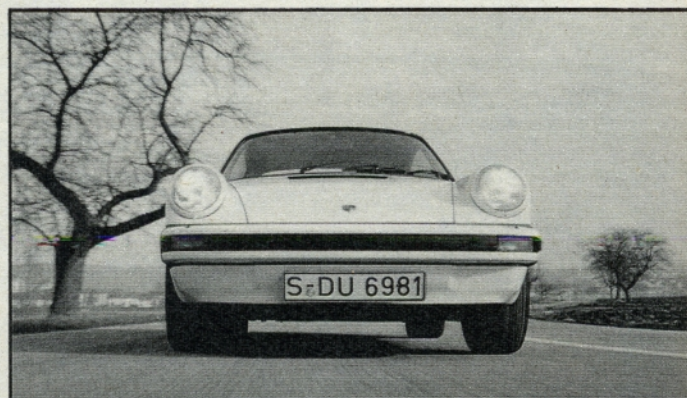
Kaum ein Auto hat den Begriff „Turbo“ populärer und treffender geprägt als der aufgeladene Porsche 911 — ist es doch vornehmlich der Eindruck purer Leistungsexplosion, den die Verkehrsteilnehmer von dem Kraftpaket aus Stuttgart gewinnen.

Man sprach daher beim Erscheinen jenes Porsche 1974 einfach nur vom Turbo, da sich bis dahin außer dem schwäbischen Muskelprotz noch kein anderes Automobil mit Erfolg den Druck der Motorabgase zur PS-Mobilisierung zunutze gemacht hatte. So ist er bis heute denn auch nicht nur Deutschlands schnellstes Serienauto, sondern weltweit eine der aufregendsten Möglichkeiten, sich zu Lande fortzubewegen.

Eine Leistung von exakt 300 PS (221 kW), die demnächst

sogar noch eine Steigerung um rund zehn Prozent erfahren soll, reicht aus, um den stärksten Porsche traditioneller Schule in 5,4 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h zu beschleunigen. Und auch jenseits von 200 km/h stellt der 3,3 Liter große Sechszylinder-Boxer genügend Vortriebskraft bereit, um die Insassen bei einem Niedertreten des Gaspedals spürbar in die Rückenpolster der ausgezeichneten Sportsitze zu pressen.

Ebenso kann das überforderte Nervenkostüm eines Turbo-Piloten in dem wohlfunktionellen Interieur so etwas wie Ausgleich finden — Schnellfahren im 911 Turbo entbehrt nämlich nicht einer gewissen körperlichen Anstrengung. Besonders das Fahrverhalten des potenten Heckmotor-Autos in schnellen Kurven, wo beim Gasgeben das verzögerte, dann aber um so vehementer wirkende Einsetzen des Laders berücksichtigt sein will, sorgt dafür, daß mancher Fahrer weit eher die Leistungsgrenze erreicht als der Porsche selbst. *mk*



Spurtstark: Porsche 911 Turbo

Technische Daten und Meßwerte

Sechszylinder-Boxermotor
Hubraum 3299 cm³
Leistung 221 kW bei 5500
Drehmoment 412 Nm bei 4000
Beschleunigung
0—100 km/h 5,4 s
Elastizität
60—120 km/h (IV. Gang) . . 16,3 s
Höchstgeschw. 260,9 km/h

Innengeräusch
Bei 50 km/h 67 dB(A)
Bei 130 km/h 77 dB(A)
Kraftstoff-Normverbrauch S
Bei 90 km/h 11,8 L/100 km
Bei 120 km/h 14,2 L/100 km
Stadtverkehr 19,6 L/100 km
Testverbrauch 23,0 L/100 km
Preis DM 88 450,—



Show-Geschäft

Pontiac Firebird TransAm Turbo

Weil die Amerikaner Benzin sparen müssen, sind sie auf den Turbo gekommen. Die sportlichen Modelle von General Motors besitzen keine über sechs Liter großen Achtzylinder mehr, sondern relativ zierliche Aggregate, die aber dank Abgasgebläse kaum schwächer sind als ihre Big Block-Vorgänger.

Beim Firebird TransAm, dem Muskelpaket der Marke Pontiac, ist nunmehr ein 4,9 Liter-V8 am Werk, der es aber immerhin auf 203 PS (149 kW) bringt — genug, um das aggressive Äußere des riesigen Coupés nicht ad absurdum zu führen.

Obwohl über 1700 kg schwer, beschleunigt der Pontiac unter lautem Turbinenpfeifen in 10,4 Sekunden von Null auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von immerhin 194,6 km/h.

Der Turboeffekt bei Vollgas hält sich dabei in Grenzen: Die Kraft setzt weich ein und nimmt bis zu einer Drehzahl von 4500/min kontinuierlich zu, wobei drei Lämpchen innerhalb der dicken Hutze auf der Motorhaube dem Fahrer anzeigen, ob der Lader nun mit vollem Druck oder nur mit halber Kraft am Werk ist.

Ein kleines bißchen erinnert also der neueste TransAm noch an die Muscle Cars früherer Zeiten — vor allem auch, was den Verbrauch angeht. Das Schlucken nämlich hat er nicht verlernt; wer schnell fährt, muß mit über 20 L/100 km rechnen.

Daß der Pontiac noch zu den US-Autos alter Schule gehört, ist ihm im übrigen deutlich anzumerken: an seiner ausladenden, gleichwohl wenig Platz bietenden Karosserie, seinem dürrtigen Federungskomfort und seinen auf welliger Fahrbahn äußerst dubiosen Fahreigenschaften. Aber wer für den American Way schwärmt — hier gibt es, für relativ wenig Geld, eine der letzten Möglichkeiten, ihn zu genießen. G. L.



Exotisch: Pontiac Firebird Turbo

Technische Daten und Meßwerte

Achtzylinder-V-Motor
Hubraum 4837 cm³
Leistung 149 kW bei 4000
Drehmoment 340 Nm bei 2000
Beschleunigung
0—100 km/h 10,4 s
Elastizität
60—120 km/h (Kickdown) 8,9 s
Höchstgeschw. 194,6 km/h

Innengeräusch
Bei 50 km/h 64 dB(A)
Bei 130 km/h 77 dB(A)
Kraftstoff-Normverbrauch S
Bei 90 km/h } wurde für dieses
Bei 120 km/h } Fahrzeug nicht
Stadtverkehr } ermittelt
Testverbrauch 25,2 L/100 km
Preis DM 30 564,—

Gift-Zwerg

Renault 5 Turbo

Unsere Konkurrenten entwickeln ihre Rallyeautos aus Serienautos. Wir gingen den besseren, den umgekehrten Weg“, erläutert Renault-Projektleiter Henri Lherm seine Idee. Was dabei heraus kam, hat nur noch entfernte Ähnlichkeit mit einem Renault 5. Unter dem Tarnkleid verbirgt sich nämlich ein reinrassiger Sportwagen.

Die Überraschung beginnt beim Öffnen der vorderen Haube. Denn dort, wo beim R 5 Motor und Getriebe hausen, findet der Betrachter nur einen Kühler und ein üppig dimensioniertes Ersatzrad.

Die Verblüffung wächst beim Besteigen des in grellen Farben gehaltenen Innenraums. Zahlreiche Rundinstrumente, bequeme Schalensitze und ein gewaltiger Blechkasten an Stelle des Rücksitzes bieten einen ungewohnten Anblick.

Denn dort im Fond befindet sich das sportliche Herz des Renault — ein 1,4 Liter großer Turbomotor mit 160 PS (118 kW) auf der Basis des Renault 5 Alpine-Triebwerks, der die Hinterräder antreibt. Große Einlässe an den stark verbreiterten Flanken sorgen für die notwendige Frischluft und für die Kühlung der auf 1,9 bar verdichteten Ladeluft.

Seine wahre Identität offenbart der Renault 5 Turbo dann beim Start. Ist das turboübliche Phlegma im unteren Drehzahlbereich überwunden, geht es derart vehement voran, daß selbst Porsche-Fahrer Mühe haben, mitzuhalten.

Das Vergnügen wächst, sobald kurvenreiche Strecken sportlichen Einsatz verlangen. Denn hier begeistert der zum Mittelmotor-Sportwagen mutierte R 5 durch ausgezeichnetes Fahrverhalten bei angenehmen Komfort-Qualitäten.

Sportwagen-Verhältnissen entspricht freilich auch der Preis: Mit knapp 43 000 Mark kostet der R 5 Turbo sogar geringfügig mehr als ein Porsche 924 Turbo. W. K.



Mit Mittelmotor: Renault 5 Turbo

Technische Daten und Meßwerte

Vierzylinder-Reihenmotor
Hubraum 1397 cm³
Leistung 118 kW bei 6000
Drehmoment 210 Nm bei 3250
Beschleunigung*
0—100 km/h 6,9 s
Elastizität*
60—120 km/h (V. Gang) 19,6 s
Höchstgeschw.* ca. 200 km/h

Innengeräusch*
Bei 50 km/h 70 dB(A)
Bei 130 km/h 76 dB(A)
Kraftstoff-Normverbrauch S
Bei 90 km/h 7,7 L/100 km
Bei 120 km/h 10,5 L/100 km
Stadtverkehr 9,5 L/100 km
Preis DM 42 950,—
* Werksangaben



West-Wind

Renault 18 Turbo

Wer mit einem Turbo-Triebwerk in der Formel 1 für Wirbel sorgt und Trainingsbestzeiten wie am Fließband produziert, sollte auch für den Normalkunden ein Auto mit Turbo-Motor im Programm haben. Dieser Überlegung verdankt der im Herbst 1980 präsentierte Renault 18 Turbo sein Dasein.

Von dem Leistungspotential des 1,5 Liter-Rennmotors (über 500 PS) ist der vornehmlich aus Image-Gründen geschaffene R 18 Turbo freilich weit entfernt. Der durch einen Abgasturbolader des amerikanischen Herstellers Garrett künstlich beatmete R 18-Motor begnügt sich vielmehr mit vergleichsweise bescheidenen 110 PS (81 kW).

Wenn der Fahrer aber voll aufs Gaspedal drückt und die

Turbine kräftig Luft in die Zylinder bläst, dann wartet der äußerlich unauffällige Turbo-Renault jedoch mit Fahrleistungswerten auf, die sich auch im Kreise seiner sportlichen Konkurrenten sehen lassen können: In 10,4 Sekunden sprintet die leistungsfähige Limousine aus dem Stand auf 100 km/h und erreicht bei der Messung der Höchstgeschwindigkeit den stattlichen Wert von 186,5 km/h.

Von der für viele Turbo-Motoren typischen Schwäche im unteren Drehzahlbereich ist bei dem mit einem relativ kleinen Lader ausgestatteten Vierzylinder wenig zu spüren. Vielmehr setzt der volle Schub beim Gasgeben mit nur geringer Verzögerung ein.

Wer zügig vorankommen will, und deshalb oft den vollen Ladedruck ausnutzt, muß aber mit einem verhältnismäßig kräftigen Durst des 1,6 Liter-Motors rechnen: Der Renault 18 Turbo konsumierte im Testbetrieb 13,7 Liter Superbenzin pro 100 Kilometer. kw

Nord-Licht

Saab 900 Turbo

Saab machte den Turbo auch Familienvätern zugänglich. Das aufgeladene Triebwerk des Saab 900 Turbo kann sogar als besonders gelungener Vertreter des Turbo-Prinzips gelten. Obwohl es sich bei dem Zweiliter-Vierzylindermotor um ein mittlerweile schon recht betagtes Aggregat handelt, besticht es durch angenehm kultiviertes und kraftvolles Benehmen.

Daß den Saab-Technikern dabei Laufkultur mehr am Herzen lag als sportliche Höchstleistung, beweisen die Daten des Turbomotors. Bei einem relativ bescheidenen Ladedruck von maximal 0,7 bar leistet er 145 PS (106 kW).

Gegenüber der Saugversion bedeutet dies eine eher zurückhaltende Steigerung von 30 PS (22 kW). Der Erfolg:

ein besonders weich einsetzender Turbo-Effekt und viel Kraft im unteren und mittleren Drehzahlbereich.

Die Fahrleistungen der mit einem sportlich abgestuften Fünfganggetriebe ausgerüsteten schwedischen Limousine genügen, um auch gehobenen Ansprüchen gerecht zu werden. Ergänzt werden die dynamischen Qualitäten durch einen erfreulich günstigen Testverbrauch von 13,5 Liter auf 100 Kilometer.

Überhaupt erweist sich der Saab Turbo als angenehmer Partner. Die gutmütigen Fahreigenschaften in Verbindung mit ordentlichem Komfort und die leichtgängige, exakte Servolenkung tragen dazu ebenso bei wie die gute Wintertauglichkeit des Fronttrieblers und seine funktionelle und reichhaltige Ausstattung.

Billig ist dieses Vergnügen freilich nicht: Der Saab zählt mit einem Preis von mehr als 30 000 Mark zu den teuersten Vierzylinder-Limousinen auf dem Markt. W. K.



Unauffällig: Renault 18 Turbo

Technische Daten und Meßwerte

Vierzylinder-Reihenmotor
Hubraum 1565 cm³
Leistung 81 kW bei 5000
Drehmoment . 181 Nm bei 2250
Beschleunigung
0—100 km/h 10,4 s
Elastizität
60—120 km/h (V. Gang) . 17,0 s
Höchstgeschw. . . . 186,5 km/h

Innengeräusch
Bei 50 km/h 64 dB(A)
Bei 130 km/h 73 dB(A)
Kraftstoff-Normverbrauch S
Bei 90 km/h . . . 6,4 L/100 km
Bei 120 km/h . . . 8,5 L/100 km
Stadtverkehr . . . 9,8 L/100 km
Testverbrauch . . 13,7 L/100 km
Preis DM 18 500,—

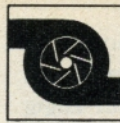


Dynamisch: Saab 900 Turbo

Technische Daten und Meßwerte

Vierzylinder-Reihenmotor
Hubraum 1985 cm³
Leistung 106 kW bei 5000
Drehmoment . 235 Nm bei 3000
Beschleunigung
0—100 km/h 9,2 s
Elastizität
60—120 km/h (V. Gang) . 16,1 s
Höchstgeschw. . . . 195,7 km/h

Innengeräusch
Bei 50 km/h 66 dB(A)
Bei 130 km/h 76 dB(A)
Kraftstoff-Normverbrauch S
Bei 90 km/h . . . 6,9 L/100 km
Bei 120 km/h . . . 8,7 L/100 km
Stadtverkehr . . . 13,9 L/100 km
Testverbrauch . . 13,5 L/100 km
Preis DM 30 800,—



Familien-Sache

Talbot Tagora DT

W Weil die Franzosen wegen saftiger Benzinpreise mittlerweile einen besonderen Hang zum Diesel entwickeln, steigt jetzt auch die Firma Talbot in dieses offensichtlich lukrative Marktsegment ein.

Und das, ohne daß die Köpfe der Talbot-Entwickler über Gebühr strapaziert worden wären. Denn als das französische Unternehmen, vom Peugeot-Konzern geschluckt, nicht mehr Chrysler/Simca, sondern Talbot hieß, stand ihm von heute auf morgen ein fertiges Diesellaggregat zur Verfügung.

Dieser 2,3 Liter große Vierzylinder ist von Peugeot für die Modelle 505 und 604 entwickelt worden und zeichnet sich dadurch aus, daß er es dank Turboaufladung auf die für Diesellaßstäbe stattliche

Leistung von 80 PS (59 kW) bringt.

Bei Talbot wird dieser Motor in den neuen Tagora eingebaut — eine viertürige Limousine, die in ihren Abmessungen zwischen Peugeot 505 und 604 liegt.

Nach Werksangabe wiegt der Diesel-Tagora immerhin 1365 kg, und deshalb hat es der Turbodiesel naturgemäß nicht ganz leicht. Die Fahrleistungen sind nur durchschnittlich, aber trotzdem sorgt der Diesel für eine recht angenehme Art der Fortbewegung.

Denn auch im Tagora zeigt sich wieder einmal, daß ein Turbolader zu einem Dieselmotor besonders gut paßt. Der Vierzylinder läuft kultiviert, reagiert erfreulich spontan auf Gaspedalbewegungen und ist zudem auch noch sparsam, wie die DIN-Verbrauchswerte belegen.

Zuvor allerdings muß kräftig investiert werden: Der Tagora wird deutlich über 25 000 Mark kosten. G. L.



Geräumig: Talbot Tagora Turbo-Diesel

Technische Daten und Meßwerte

Vierzylinder-Reihenmotor
Hubraum 2304 cm³
Leistung 59 kW bei 4150
Drehmoment 189 Nm bei 2000
Beschleunigung *
0—100 km/h 17,4 s
1 km mit steh. Start 38,1 s

* Werksangaben

Elastizität *
80—100 km/h (IV. Gang) 7,5 s
80—100 km/h (V. Gang) 9,0 s
Höchstgeschw. * . . . 154,0 km/h
Kraftstoff-Normverbrauch D
Bei 90 km/h 6,5 L/100 km
Bei 120 km/h 9,0 L/100 km
Stadtverkehr 9,5 L/100 km
Preis steht noch nicht fest

Schweden-Krone

Volvo 244 Turbo

Die teuersten Volvos sind nicht gleichzeitig auch die schnellsten: Die Sechszylindermodelle der 264-Baureihe, je nach Ausstattung bis zu 35 000 Mark teuer, haben nämlich keine Chance gegen den neuen 244 Turbo, dessen 2,1 Liter großer Vierzylinder es auf 155 PS (114 kW) bringt.

Damit wird der so behäbig wirkende Volvo zur wahrhaftigen Sportlimousine, die in nur 8,2 Sekunden von Null auf 100 km/h beschleunigt und über 195 km/h Höchstgeschwindigkeit erreicht.

Bei all dem gibt sich der Vierzylinder auch noch ziemlich kultiviert. Der Einsatz des Turboladers erfolgt relativ sanft, und mit der Laufruhe im unteren und mittleren Drehzahlbereich kann man zufrieden sein — erst oberhalb

von 5000/min wirkt das aufgeladene Triebwerk laut und angestrengt.

Der gebotene Dampf macht freilich auch eine eklatante Schwäche des Volvo offensichtlich. Die Hinterräder haben beträchtliche Mühe, die Kraft auf den Boden zu bringen; selbst auf trockener Straße malen die Reifen bei vollem Leistungseinsatz dicke schwarze Striche auf die Fahrbahn, und bei Nässe ist erst recht vorsichtiger Umgang mit dem Gaspedal angebracht.

Vor allem in Kurven ist der Volvo dann für jede Überraschung gut. Wenn beim Herausbeschleunigen der Lader anfängt zu blasen, sieht sich der Volvo-Fahrer mit einem blitzartig ausbrechenden Heck konfrontiert, das energisches Gegenlenken erfordert.

Wie die meisten Turbo-Autos ist schließlich auch der Volvo kein Kostverächter. Unter 15 L/100 km kommt man mit ihm selten, — bei schneller Autobahnfahrt können es fast 20 L/100 km werden. G.L.



Sportlich: Volvo 244 Turbo

Technische Daten und Meßwerte

Vierzylinder-Reihenmotor
Hubraum 2127 cm³
Leistung 114 kW bei 5500
Drehmoment 245 Nm bei 3750
Beschleunigung
0—100 km/h 8,2 s
Elastizität
60—120 km/h (Overdrive) 19,6 s
Höchstgeschw. 195,6 km/h

Innengeräusch
Bei 50 km/h 63 dB(A)
Bei 130 km/h 74 dB(A)
Kraftstoff-Normverbrauch S
Bei 90 km/h 8,5 L/100 km
Bei 120 km/h 11,7 L/100 km
Stadtverkehr 14,5 L/100 km
Testverbrauch 16,6 L/100 km
Preis DM 28 500,—