



Die technischen Daten dieser beiden Audi-Modelle sprechen eine klare Sprache. Der turbogeladene 200 5T ist dem rangniedrigeren Typ 200 5E mit Einspritzmotor haushoch überlegen.

Der Aufgeladene tritt mit 170 PS (125 kW) sehr souverän gegen die 136 PS (100 kW) des Einspritzers an. Und zugkräftiger ist der Zwangsbeatmete auch. Ihm steht ein Drehmoment von 265 Nm bei 3300/min zur Verfügung. Die selbstansaugende Maschine hingegen läßt es mit 185 Nm bewenden, die zudem erst bei 4200/min zustandekommen.

Das größere Potential des Turbomotors läßt sich ganz zwangsläufig auch in sehr viel bessere Fahrleistungen umsetzen. auto motor und sport re-

Die Verhältnismäßigkeit der Mittel

Audi 200 5E gegen Audi 200 5T:
Was bringt und braucht ein Turbomotor mehr?

gistrierte bei Messungen auf dem Hockenheimring respektable Differenzen. Beim Sprint von 0 auf 100 km/h benötigte der Audi 200 5E 10,7 Sekun-

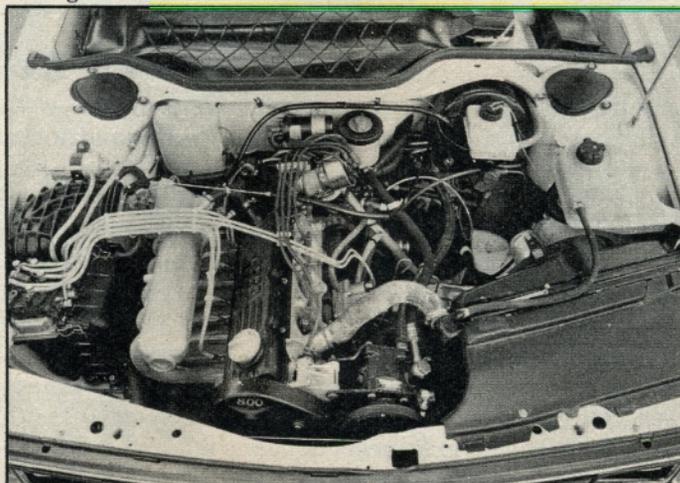
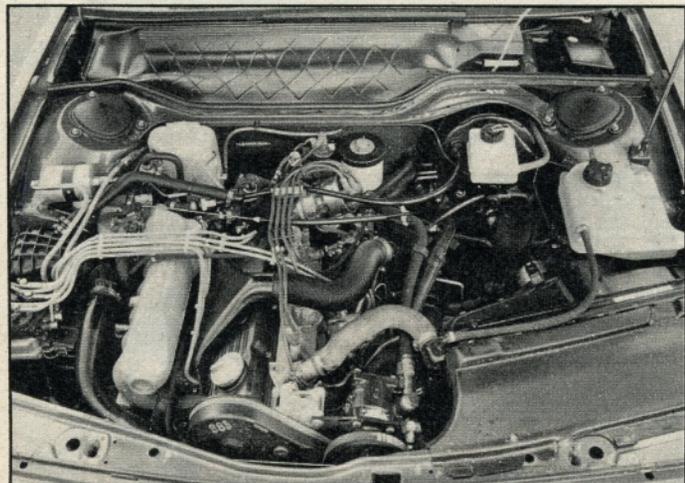
den. Der stärkere Turbo-Audi 200 5T erledigte das in neun Sekunden.

Noch deutlicher wird die Überlegenheit des Turbo zwischen Stillstand und 160 km/h. Hier vergehen beim 200 5E 31,3 Sekunden, während der 200 5T diese Übung schon nach 23,5 Sekunden hinter sich gebracht hat.

Bei der Höchstgeschwindigkeit zahlen sich 25 Kilowatt Mehrleistung nicht ganz so auffällig aus. auto motor und sport ermittelte beim 200 5E 192 km/h und beim 200 5T 203,4 km/h. ▷



Außerlich sind der zahme Audi 200 5E und der schnelle Audi 200 5T fast gleich



Auch unter der Motorhaube keine allzu auffälligen Unterschiede: Der Lader des Audi 200 5T (rechts) liegt verborgen in der Tiefe



Diese Überlegenheit macht den Audi 200 5T unter seinesgleichen zu einem attraktiven Angebot, zumal die Kalkulatoren den Expresßzuschlag in Grenzen hielten. Die Turboversion des Audi 200 kostet 2800 Mark mehr. Das ist ein fairer Preis für einen Leistungszuwachs um 34 PS (25 kW).

Allerdings lassen schon die Werksangaben von Audi erkennen, daß dem Eigner eines Turbo weitere Ausgaben nicht erspart bleiben. Audi gibt für den 200 5E bei Tempo 120 einen Verbrauch von 8,3 Litern Super pro 100 Kilometer an. Der 200 5T verbraucht laut offiziellem Datenblatt bei gleicher Geschwindigkeit 10,3 Liter/100 km.

Da in der Praxis vieles ganz anders aussieht als auf dem geduldigen Papier, machte auto motor und sport die Probe aufs Exempel und ließ die beiden Audi-Modelle zu einer rund 1000 Kilometer langen Vergleichsfahrt starten, die zwei Fragen klären sollte: Wieviel Benzin braucht ein Turbomotor im praktischen Fahrbetrieb tatsächlich mehr? Wie wirkt sich die höhere Leistung auf die tatsächlichen Fahrzeiten aus?

Da ein freies Spiel der Kräfte nur noch auf der Autobahn gestattet ist, fand der erste Teil dieses Exams auf der Strecke Ingolstadt — Nürnberg — Heilbronn — Karlsruhe — Basel über eine Distanz von 535 Kilometer statt.

Beide Fahrer bemühten sich weisungsgemäß, die Tour so rasch wie möglich abzuspulen, wobei sie sich einer verbrauchsfördernden Fahrweise mit Bleifuß weitgehend enthielten.

Dem Turbofahrer fiel es relativ leicht, eine sehr schnelle Gangart einzuhalten, ohne das Gaspedal dauernd aufs

Bodenblech durchzutreten. Der Audi 200 5T verfügt über ein sportlich abgestuftes Fünfganggetriebe, dessen oberste Stufe vergleichsweise kurz übersetzt ist.

Dank dieser Auslegung lief der Audi Turbo, von Steigungen wenig behelligt, mit einem Marschtempo von 180 km/h bis 200 km/h auf dem Tacho bei vollem Ladedruck und Drehzahlen um 5000/min sehr zügig über die Autobahn und dem schwächeren Kollegen alsbald davon.

Der Audi 200 5E bedurfte einer energischen Behandlung des Gaspedals. Denn diesem Auto gibt Audi ein für sparsame Fahrweise weit abgestuftes Fünfganggetriebe mit auf den Weg, dessen höchste Stufe extrem lang übersetzt ist.

Besonders auf den zahlreichen Steigungen der fränkischen Autobahnen war ein rasches Vorankommen nur dann sichergestellt, wenn im fünften

Gang energisch Vollgas gegeben wurde, und nicht selten mußte auch der vierte Gang aushelfen. Das Marschtempo lag hier zwischen 160 km/h und 170 km/h bei bemerkenswert niedriger Drehzahl. Im Fünften ließen sich 4000/min praktisch nicht überschreiten.

So behäbig reisend, sah sich der Fahrer des Audi 200 5E weit mehr als vermutet ins Hintertreffen geraten. Und er kämpfte heftig mit der Versuchung, die nur im vierten Gang erreichbare Höchstgeschwindigkeit in ein angemessenes Reisetempo umzusetzen. Aber schließlich blieb er doch standhaft und zeitgemäß sparsam.

Dem Turbotreiber hingegen wurde schon in der Gegend von Heilbronn klar, daß er in kein sehr ökonomisches Auto geraten war. Der Zeiger der Tankuhr näherte sich dem Reservefeld, und in der Tankstelle Wunnenstein bekam dieser Audi seinen ersten Nachschlag.

Der Kollege im Audi 200 5E brauchte sich zu diesem Zeitpunkt noch keine Gedanken über die im Wagen vorhandenen Energiereserven zu machen. Erst bei Freiburg züngelte der Zeiger der Tankuhr am Rand des Reservefelds und dann reichte es auch noch für den Rest.

Als er an der letzten Tankstelle auf deutschem Boden in Weil bei Basel ankam, war der Turbo natürlich schon längst da und zwar exakt seit 15 Minuten. 65,3 Liter paßten nach 535 Kilometern in den Audi 200 5E, der 200 5T hatte für die gleiche Distanz 119,3 Liter gebraucht. Durchschnittsverbrauch 12,2 L/100 km für den Einspritzer und 22,2 L/100 km für den Turbo — ein hoher Aufwand für 15 Minuten Zeitunterschied.

Ohne Zeitdifferenzen endeten die anschließenden Verbrauchsprüfungen abseits der Autobahn auf Bundesstraßen im Schwarzwald. Der Audi 200 5E profitierte auf diesem Terrain nur selten von seinem langen fünften Gang, der bei zügiger Gangart auf Landstraßen kaum den gewünschten Vortrieb bereithält.

Dennoch war der Appetit beider Fahrzeuge an der Tankstelle sehr unterschiedlich. Bei scharfer Fahrweise konsumierte der Turbo stolze 17,5 L/100 km, während der Einspritzer es mit 13,0 L/100 km bewenden ließ.

Eine etwas verhaltenere Fahrweise mäßigte den Durst des 200 5T auf 12,5 Liter/100 km. Aber da begnügte sich der Kontrahent 200 5E schon mit 9,7 L/100 km.

Der mächtige Schub des Audi-Turbomotors, der das Fahren mit dem 200 5T ebenso vergnüglich wie dynamisch geraten läßt, hat einen hohen Preis — zumal in der heutigen Zeit.

-cpb-



Kennzeichnung: zwei dezente Schriftzüge

Was sie verbrauchen		
Fahrzeugtyp	Audi 200 5T	Audi 200 5E
Verbrauchswerte im Test (L/100 km)	Super	Super
Autobahn 157,1 km/h	22,2	—
Autobahn 145,6 km/h	—	12,2
Landstraße 75,0 km/h	12,5	9,7
Landstraße 80,0 km/h	17,5	13,0
Durchschnittsverbrauch L/100 km	17,4	11,6
Ersparnis %	—	33,3
Normverbrauch nach DIN 70030 (L/100 km)		
Bei 90 km/h	7,8	6,5
Bei 120 km/h	10,3	8,5
Stadtverkehr	15,9	14,3