



Viereck-Doppelscheinwerfer,
ein üppiger Front-
spoiler und Leichtmetall-
felgen mit Breitreifen
kennzeichnen den Audi 200

ERSTER TEST: AUDI 200 5T

GRENZEN DES WACHSTUMS

Durch optische Gags und
technische Feinessen
wurde aus dem Audi 100 ein
200. AUTO ZEITUNG
prüfte seine Fähigkeiten







Ein reichlich ausgestatteter Instrumententräger und das Vierspeichenlenkrad prägen das Audi-200-Cockpit



Fahrer und Beifahrer nehmen Platz auf komfortabel aufgepolsterten Sitzen mit durchbrochenen Kopfstützen

Man faßt sich unwillkürlich an den Kopf. Während alle Welt nach besonders sparsamen Automobilen schreit, bringt Audi innerhalb von wenigen Wochen zwei Modelle auf den Markt, deren oberste Tugend ganz bestimmt nicht Sparsamkeit heißt: den Quattro, der als allradgetriebenes und 200 PS

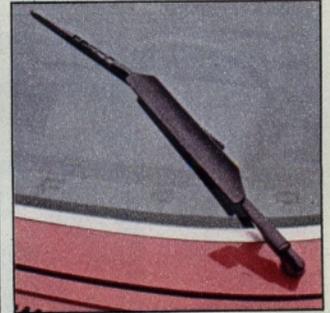
starkes Coupé sportlichen Ruhm einfahren soll, und den Audi 200, der in seiner Turbo-Version für Aufwind bei den etablierten Geschäftswagen sorgen soll.

Wer über diese Modellpolitik den Stab brechen will, muß sich zunächst die besondere Situation von Audi vergegenwärtigen: Kleinwagen vom Schlage eines Audi

50 dürfen die Ingolstädter wegen der Absprache mit der Wolfsburger Konzernmutter nicht mehr bauen. Mittelklassewagen nach Art des Audi 100 jedoch sind – wie Vergangenheit und Gegenwart beweisen – besonders gefährdet durch Absatzschwankungen.

Was also liegt näher als der Versuch, einen Fuß in

die Tür zum weniger krisenanfälligen Auto-Oberhaus zu schieben? Womit der Audi 200 entschuldigt wäre. Ob es dieser Wagen wirklich schafft, einem Mercedes 280 E, BMW 528i oder Senator 3.0 E Paroli zu bieten, prüfte AUTO ZEITUNG mit dem Audi 200 5T mit einem Fünfganggetriebe. Während sich die Konkur-



Aerodynamisches Hilfsmittel auch für den Scheibenwischer auf der Fahrerseite



Tief zerklüftete Doppelscheinwerfer mit serienmäßiger Reinigungsanlage



Serienmäßig im Audi 200: Verbundglas mit verbessertem Splitterschutz

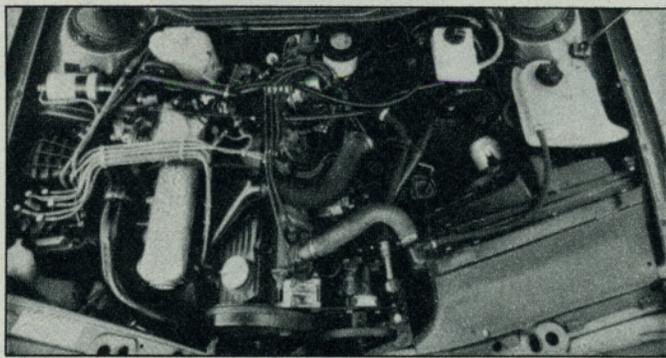


Hinter 15-Zoll-Leichtmetallfelgen arbeiten an allen vier Rädern Scheibenbremsen

DAS AUSSTATTUNGSWUNDER

Auch im Fond des Audi 200 geht's üppig zu: Lose Polsterkissen, durchbrochene Kopfstützen, Haltegriffe am Dach, Leseleuchten, Zigarrenanzünder in den Türen – alles serienmäßig

Die Technik des Audi 200 5T



MOTOR

DIE AUSLASS-VENTILE sind wegen der hohen Abgas-temperaturen zur Kühlung mit Natrium gefüllt

Wassergekühlter Viertakt-Fünfzylinder-Reihenmotor längs im Bug des Fahrzeugs eingebaut, Motorblock aus Grauguß, Zylinderkopf aus Leichtmetall, sechsfach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle mit Zahnriemenantrieb, parallel hängende Ventile über Tassenstößel betätigt, K-Jetronic Benzin-Einspritzung, Abgas-Turbo-Aufladung, Druckumlaufschmierung mit Filter im Hauptstrom, thermisch gesteuerter Kühlerlüfter.

Bohrung/Hub	79,5/86,4 mm	Literleistung	58,3 kW (79,3 PS)/Liter
Hubr., eff./Steuer	2144/2119 cm ³	Max. Laderdrehzahl	150 000/min
Verdichtung	7,0:1	Arbeitsdrehzahl	100 000/min
Leist.	125 kW (170 PS) b. 5300/min	Max. Ladedruck	0,82 bar
Max. Drehmoment bei 1/min	265 Nm (27,0 mkp) b. 3300	bei 1/min	3200
		Motoröl-/Tankinhalt	5,0/75 Liter
		Batt.;	Lichtm. 12 V/63 Ah, 1050 W

DIE EINSPRITZ-DÜSEN werden über ein separates Gebläse gekühlt, um Dampfblasen zu vermeiden

KRAFTÜBERTRAGUNG

DIE AUTOMATIK verfügt über drei Fahrstufen und kostet 1850,- DM Aufpreis

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe (gegen Aufpreis Automatik-Getriebe), Mittelschaltung, Antrieb auf die Vorderräder. Getriebeübersetzungen: 1. Gang 3,600:1; 2. Gang 2,125:1; 3. Gang 1,360:1; 4. Gang 0,967:1; 5. Gang 0,829:1; R-Gang 3,500:1; Achsantrieb 3,889:1.

FAHRWERK

Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen mit unteren Querlenkern und Stabilisator; hinten Torsions-Kurbelachse an Längslenkern und Panhardstab geführt, v./h. Teleskopstoßdämpfer und Schraubenfedern; Zahnstangenlenkung mit Servo und 3 1/2 Umdr. von Anschl. zu Anschl. Zweikreisbremsanlage mit Bremskraftverstärker und -regler, v. u. h. Faustsattel-Scheibenbremsen, Handbremse auf die Hinterräder wirkend. Rad-, Reifengröße 6 J x 15, 205/60 HR 15

DIE SCHEIBEN-BREMSEN vorne sind zwecks höherer Standfestigkeit innenbelüftet

KAROSSERIE/ABMESSUNGEN/GEWICHTE

Selbsttragende Stahlblechkarosserie mit vier Türen und Kofferraumklappe, fünfsitzige Stufenheck-Limousine, Außenabmessungen (mm): Länge 4695, Breite 1768, Höhe 1390, Radstand 2676, Spurweite, v./h. 1475/1453; Innenabmessungen (mm): Breite, v./h. 1470/1470, Höhe, v./h. 905-955/880, Sitzbreite, v./h. 600/1400, Sitztiefe, v./h. 500/480, Lehnenhöhe, v./h. 585/600, Pedalabstand, min./max. 910/1090, Knieraum hinten, min./max. 135/310, Lenkradabstand 65-70, Lenkraddurchmesser 380; Wendekreis 11,80 Meter; Gewichte (kg): Leergewicht (Test) 1300, zul. Gesamtgewicht 1765, Zuladung 465, Achslastverteilung, v./h. 820 (63,1%)/480 (36,9%), Anhängelast, gebr./ungebr. 1350/660, zul. Dachlast 75; Leistungsgewicht, leer/bel. 10,4/14,1 kg/kW.

DIE REIFEN-GRÖSSE 205/60 HR 15 ist derzeit als einzige erlaubt. Auch Winterreifen müssen bisher noch in dieser Dimension aufgezogen werden

FAHRLISTUNGEN/VERBRAUCH

Beschleunigung aus dem Stand	60-120 km/h	12,3/19,3 s
0- 40 km/h	60-140 km/h	16,7/25,3 s
0- 60 km/h	60-160 km/h	22,6/32,7 s
0- 80 km/h	Innengeräusche in dB(A)	
0-100 km/h	im Stand	54
0-120 km/h	bei 50 km/h im 3. Gang	63
0-140 km/h	bei 80 km/h im 3./4. Gang	69/69
0-160 km/h	bei 100 km/h im 4./5. Gang	70/70
0-1000 m	bei 130 km/h im 4./5. Gang	74/73
Höchstgeschwindigkeit	bei 160 km/h im 5. Gang	77
Beschleunigung im 4./5. Gang	bei Höchstgeschwindigkeit	81
60- 80 km/h	Testverbrauch	15,0 Liter/100 km
60-100 km/h	Kraftstoffart	Superbenzin

DAS GERÄUSCH-NIVEAU profitiert vor allem im mittleren Drehzahlbereich von der lärmdämpfenden Wirkung der Laderturbine

PREIS/HERSTELLER

Audi 200 5T	32 000,- DM
Audi-NSU Auto Union AG, Postfach 220, 8070 Ingolstadt	

DER VERBRAUCH steigt bei zügiger Autobahnfahrt bis auf 19,0 Liter/100 km

renz äußerlich noch relativ unscheinbar und schwächeren Modellen zum Verwechseln ähnlich gibt, hebt der Audi 200 genau in diesem Punkt von seiner Basis, vom Audi 100, recht deutlich ab. Vor allem die vom USA-Modell übernommenen Viereck-Doppelscheinwerfer sowie der stattliche Bugspoiler kennzeichnen das Gesicht des Audi 200. Ob dieses Make-up gelang, muß - da vom persönlichen Geschmack bestimmt - jeder für sich entscheiden. Tatsache jedoch ist, daß das Licht aus den US-Leuchten besser als vermutet ist. Sowohl das Abblendlicht, das per Zugknopf in der Leuchteweite reguliert werden kann, als auch das Fernlicht können durchaus befriedigen. Die serienmäßige Scheinwerfer-Waschanlage sorgt dafür, daß die Sicht auch bei schmutzigen Fahrbahnen erhalten bleibt.

Ohnehin zählt die Komplett-Ausstattung zu den starken Seiten des Audi 200, vor allem im Konkurrenzvergleich. Nirgends sonst gibt es dies alles serienmäßig: seitliche Kratzschutzleisten, Leichtmetallräder, Niederquerschnittreifen, Zentralverriegelung, Verbundglasscheibe mit grünem Blendschutzstreifen, zahlreiche Ablagen, Leseleuchten in allen drei Beifahrertüren, Zigarrenanzünder in der Mittelkonsole und in beiden Fronttüren, Drehzahlmesser und Öltemperatur-Anzeige, Digitaluhr, höhenverstellbarer Fahrersitz, elektrische Fensterheber, Servolenkung und last but not least eine Gasdruckfeder als Motorhauben-Aufsteller.

Fürwahr, Audi griff voll hinein in die Zubehörkisten.

Der Einstandspreis von 30550 Mark für den 200 5T erschien denn auch recht günstig, diente allerdings nur als kurzlebiger Lockvogel. Noch ehe die Produktion so recht begonnen hatte, stieg jüngst der Preis auf exakt 32000 DM. Meckere bloß keiner mehr am Geschäftsgebaren orientalistischer Teppichhändler herum...

Zurück zur Technik des Audi 200. Während der 200 5E exakt vom gleichen Ein-

spritzmotor angetrieben wird wie der Audi 100 5E, bekam der 5T auf das Fünfzylinder-Triebwerk noch einen Abgas-Turbolader aufgefropft.

Diese Methode der Leistungssteigerung wird offensichtlich immer salonfähiger. Während sie einstmals allein sportlichen Modellen vorbehalten war (BMW 2002 und Porsche 911), wird sie heute mehr und mehr für Nobellimousinen genutzt, wie zum Beispiel beim Saab 900 oder beim BMW 745.

Neben dem Leistungsplus verursacht der Turbolader im Audi 200 noch zwei Nebeneffekte: Er macht das als Saugmotor relativ rau laufende Fünfzylinder-Triebwerk deutlich leiser und produziert ungeheure Mengen Wärme – im 200 5T so viel, daß ein Kühlluftgebläse installiert werden mußte, um das Ansaugrohr zu kühlen.

Die Leistungscharakteristik des 5T-Motors geriet wie im Turbo-Genre üblich: Etwas schwächlich im unteren Drehzahlbereich bis etwas über 2000 Umdrehungen, danach der unwiderstehliche Schub eines startenden Jets mit dem Leistungsmaximum bei rund 3000 Umdrehungen und schließlich das allmähliche Abflauen, bis dann knapp oberhalb von 5000 Touren die Luft ausgeht. Das weitere Drehen bis zur Maximaldrehzahl von 6500/min bringt keinen Leistungszuwachs. Hier wird der Motor dann auch wieder rauher, so daß der routinierte 5T-Fahrer diesen Bereich bald meidet.

Um den Motor möglichst häufig in seinem günstigsten Arbeitsbereich nutzen zu können, ist er serienmäßig zwangskombiniert mit einem Fünfganggetriebe. Es läßt sich recht gut schalten, sein für die Insassen des Audi sichtbarer Teil jedoch, der Schaltknüppel, führt ein heftiges Eigenleben. Bei Gaswechseln vor allem in den drehmomentstarken Drehzahlen wandert er um mehrere Zentimeter vor und zurück. Und wenn ein forscher Fahrer am Lenker sitzt, geht es den beifahrenden Passagieren ähnlich. Das starke Aufbäumen des

Pluspunkte

- Überdurchschnittlich gute Ausstattung mit vielen Sicherheitsdetails
- In mittleren Drehzahlbereichen enorm drehmomentstarker Motor
- Komfortable Sitze
- Gutes Platzangebot für Passagiere und Gepäck
- Niedrige Innengeräusche auch bei schneller Fahrt

Minuspunkte

- Starkes Aufbäumen und Eintauchen beim Beschleunigen und Bremsen
- Deutliche Änderungen im Fahrverhalten bei beladenem Kofferraum
- Komforteinbußen beim Überfahren von Querrillen

Werte erreichte unser Testwagen nicht. Beim Beschleunigen auf 100 km/h blieb die Stoppuhr erst nach 9,6 Sekunden stehen. Die Höchstgeschwindigkeit stellte sich hingegen schon knapp unter der magischen Zahl 200 bei 198 km/h ein.

Wobei optimales Beschleunigen bei einem derart starken Frontriebler viel Gefühl verlangt. Zumeist wird durch das Aufbäumen des Vorderwagens und der damit verbundenen Entlastung der Antriebsräder viel Kraft nutzlos verdreht. Beim Fahren auf nassen Straßen kann dieser Effekt noch im dritten Gang entstehen.

Ohnehin gibt es gerade auf nassen Straßen und hier vor allem in Kurven leicht Probleme. Denn Lenkbefehlen gehorchen und Kraft übertragen sind Aufgaben, die auch die Breitreifen gelegentlich überfordern.

keine kurzweiligen Fahrbahnunebenheiten. Querrillen oder Kanaldeckel gibt das Fahrwerk unsanft an die Karosserie weiter. Die Passagiere bleiben dank ausgezeichneter Sitze vom Schlimmsten verschont.

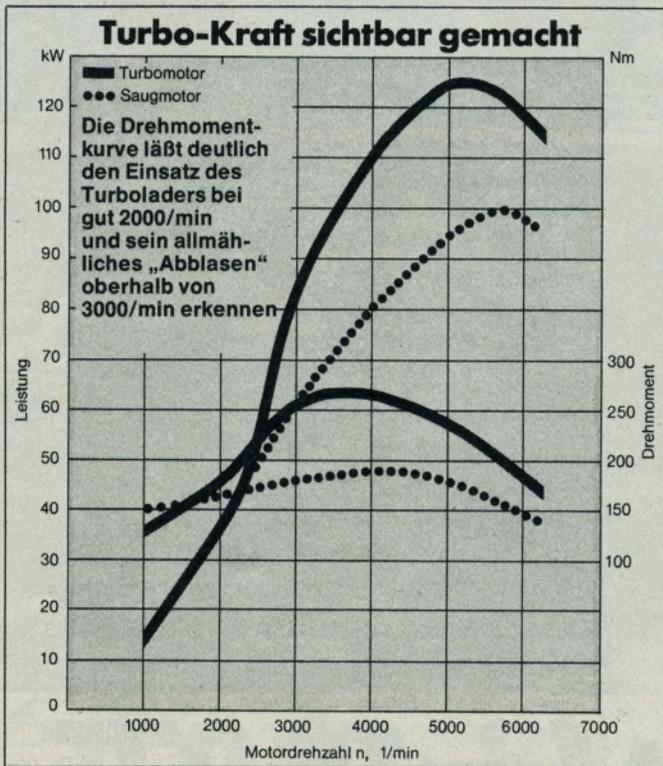
Von dieser Unart des Federwerks einmal abgesehen, läßt es sich mit dem 200 5T gut reisen. Er bleibt bis in den Hochgeschwindigkeitsbereich angenehm leise, zeigt einen guten Geradeauslauf und läßt sich auch durch Seitenwind nicht nennenswert irritieren. Vorausgesetzt, man hat den Wagen möglichst gleichmäßig beladen. Sollte ein einzelner Fahrer mit schwerem Gepäck weit hinten im Kofferraum unterwegs sein, wird der Wagen durch Seitenwind oder Fahrbahnunebenheiten unruhig. Auch die Traktion der Vorderräder läßt dann zu wünschen übrig.

Noch ein anderes Problem ergibt sich aus dem Komfortfahrwerk: Um möglichst wenig Geräusche zu übertragen, wurden die Achsen in relativ weichen Gummis gelagert. Bei starkem Beschleunigen oder auch beim Verzögern arbeitet das Fahrwerk in den Gummis, das wiederum mit deutlichem Rubbeln und spürbaren Schlägen in die Lenkung reagiert.

Noch ein paar Worte zum Verbrauch: Audi sieht im relativ hubraumkleinen, aufgeladenen Motor eine Alternative zum größervolumigen Sechszylinder – nicht zuletzt auch wegen des Spritverbrauchs. Der 5T allerdings trifft zumindest hierzulande auf so ausgeklügelte, optimierte Sechszylinder, daß es ihm schwer fällt, dagegen zu bestehen. Während einer Verbrauchsvergleichsfahrt konsumierte der Turbomotor 15,0 Liter Superbenzin pro 100 Kilometer, während sich ein BMW 528i unter exakt gleichen Bedingungen mit 13,8 Litern begnügte.

Resümee: Der Audi 200 5T stößt an die Grenzen seines Frontantriebskonzepts und seines Fünfzylindermotors. Zwischen den arrivierten Sechszylindern hat er einen schweren Stand.

Gernot Röhig



Wagens beim forcierten Beschleunigen läßt die Fahrgäste im Takt mitnicken. Eine Getriebeautomatik wäre hier die eindeutig bessere Kraftübertragung.

Audi verspricht, daß der 200 5T mit Handschaltung in 8,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigt und eine Höchstgeschwindigkeit von 202 km/h erreicht. Beide

Gerade das Aufbäumen des Vorderwagens ließe sich mit einer straffen Fahrwerksauslegung mindern. Doch Audi trimmte den 200 eindeutig auf Komfort und muß nun die großen Karosseriebewegungen in Kauf nehmen. Verwöhnte Komfort-Freunde werden noch ein dickes Haar in der Suppe finden. Der 200 5T mag

Der Audi 200 5T im Vergleich



AUDI Die IAA im vergangenen Herbst war Anlaß, endlich in die Spitzenklasse der Automobilgesellschaft aufzusteigen – mit einem vom Audi 100 zum 200 aufgewerteten Top-Modell. Als 200 5T, also mit Fünfzylinder-Turbomotor, kann er einige Superlative für sich beanspruchen: Er ist derzeit die einzige in Deutschland hergestellte und verkaufte Limousine mit Turbomotor, er ist Europas stärkstes Serien-Frontantriebsauto, und er ist momentan noch der einzige Wagen mit Benzinmotor und Turboaufladung, der gegen Aufpreis mit Getriebeautomatik ausgerüstet wird.

Audi läßt sich den Einstieg in die Auto-Oberklasse mit 32000 Mark teurer bezahlen. Wobei gerechterweise hinzugefügt werden muß, daß die Konkurrenz die übliche Frühjahrspreiserhöhung noch nicht vollzogen hat und deren Modelle im Vergleich zum Audi 200 mager ausgestattet sind.

Die Stärken des 200 5T sind seine komplette Ausstattung und sein in mittleren Drehzahlen ungeheuer starker Motor. Die Schwächen liegen in bestimmten Komfortbereichen.

Für Frontantriebsfreunde eine starke Alternative mit kleinen Schwächen



BMW Der schnellste Konkurrent des Audi 200 5T heißt BMW 528i – gutgehende Exemplare bringen es auf eine Höchstgeschwindigkeit von 213 km/h. In den mittleren Drehzahlbereichen jedoch, wo der 5T vom Dampf des Turboladers profitiert, muß sich der 528i geschlagen geben. Das maximale Drehmoment des BMW-Einspritzmotors liegt relativ hoch und will dementsprechend über die Drehzahl gefordert werden.

Dennoch, dieser Sechszylinder besticht durch seine Laufruhe, durch seine Laufruhe, durch seine seidenweiches Ansprechen in allen Drehzahlbereichen. Und noch eine weitere, höchst zeitgemäße Tugend kann er vorweisen: Er geht mit dem Treibstoff vergleichsweise sparsam um. Während einer Verbrauchsfahrt zusammen mit dem 200 5T begnügte sich der Sechszylinder mit 13,8 Liter Super pro 100 Kilometer, wogegen der aufgeladene Fünfzylinder 15,0 Liter süffelte.

Das Fahrverhalten des 528i ist eindeutig auf den sportlich engagierten Fahrer zugeschnitten. Kompromisse in Sachen Komfort fielen dezent aus, es gibt ja noch die 7er-Reihe...

Sportliche Limousine mit sehr kultiviertem Sechszylinder-Triebwerk



MERCEDES Das stärkste Modell der kleinen Mercedes-Reihe spielt die Rolle eines Tiefstaplers – im Aussehen gleicht es weitgehend den minimal 44 kW (60 PS) starken Diesel-Typen, die Fahrleistungen jedoch machen es zum Mitglied im Club 200 (km/h).

Die Stärke des 280 E liegt in seiner Ausgewogenheit. Er ist nicht besonders sportlich, aber auch nicht so sänftenhaft komfortabel wie französische Mobile. Er bietet nicht ungewöhnlich viel Platz, aber vier Personen samt Gepäck können bequem reisen. Er blendet nicht mit Ausstattungsschnickschnack, aber die wichtigen Dinge sind vorhanden. Kurz: handfeste Solidität und Funktionalität statt modischer Effekthascherei.

Die größte Schwachstelle des 280 E ist zweifellos sein Sechszylinder-Motor. Er läuft zwar recht kultiviert (wobei das BMW-Triebwerk eindeutig geschmeidiger arbeitet) und bringt auch sehr ordentliche Fahrleistungen, schluckt jedoch unzeitgemäß viel Sprit. 16,5 Liter Super pro 100 Kilometer müssen in dieser Klasse nicht mehr sein.

Solide Reiselimousine mit sehr ausgeglichenen Charaktereigenschaften



OPEL Während Mercedes und BMW bereits zu den Etablierten im Oberhaus des Automarktes gehörten, kämpfte Opel noch mit Admiral und Diplomat verzweifelt um Marktanteile in dieser Kategorie. Den Durchbruch schafften die Rüsselsheimer jedoch erst mit dem Senator, Opels erstem Top-Auto mit Einzelradaufhängung rundum. Und genau in diesem Fahrwerk liegt der größte Reiz des Senators.

Seine Fahreigenschaften setzen Maßstäbe in dieser Klasse. Die Kombination aus narrensicherem Fahrverhalten, exzellenten Kurveneigenschaften und gleichzeitig gutem Fahrwerkskomfort gehört derzeit zur Spitze im internationalen Automobilbau. Nur geringfügig weniger Lob verdient der Einspritzmotor des 3.0 E. Er liefert gute Arbeit und ist dabei zudem genügsam. Einzig sein rauher Lauf im obersten Drehzahlbereich paßt nicht so recht ins gute Gesamtbild.

Die häufigste Kritik am Senator jedoch gilt dessen Cockpit, das etwas zu bieder nach Art des Rekordgeriet und beispielsweise gegenüber dem eines BMW 528i klar abfällt.

Opels Flaggschiff mit beispielhaften Fahr- und Komforteigenschaften

Daten und Meßwerte

Audi 200 5T	
Hubraum	2144 cm ³
Leistung	125 kW/170 PS
bei	5300/min
Drehmoment	265 Nm b. 3300/min
0–100 km/h	9,6 s
0–1000 m	30,6 s
Höchstgeschw.	198 km/h
Verbrauch	15,0 S l/100 km
Leergewicht	1300 kg
Preis	32000,- DM

BMW 528i	
Hubraum	2788 cm ³
Leistung	135 kW/184 PS
bei	5800/min
Drehmoment	140 Nm b. 3500/min
0–100 km/h	8,5 s
0–1000 m	29,2 s
Höchstgeschw.	213 km/h
Verbrauch	13,8 S l/100 km
Leergewicht	1450 kg
Preis	29150,- DM

Mercedes 280 E	
Hubraum	2746 cm ³
Leistung	136 kW/185 PS
bei	5800/min
Drehmoment	240 Nm b. 4500/min
0–100 km/h	8,6 s
0–1000 m	29,7 s
Höchstgeschw.	201
Verbrauch	16,5 S l/100 km
Leergewicht	1460 kg
Preis	31075,- DM

Opel Senator C 3.0 E	
Hubraum	2968 cm ³
Leistung	132 kW/180 PS
bei	5800/min
Drehmoment	243 Nm b. 4600/min
0–100 km/h	8,8 s
0–1000 m	29,6 s
Höchstgeschw.	206 km/h
Verbrauch	14,4 S l/100 km
Leergewicht	1400 kg
Preis	30403,- DM