

Ein Jahr nach seiner Vorstellung auf der IAA in Frankfurt hat sich der Audi 200 offensichtlich fest im Markt der oberen Automobil-Kategorien etabliert. Auch angesichts arriierter Konkurrenz sind durchaus solide Stückzahlen zu verzeichnen. Überdies scheint das Audi-Topmodell beim Autofahrer schlechthin als solches akzeptiert und



Edelstahl

respektiert zu werden. Unter anderem auch die Tatsache, daß sich der Audi 200 eines besonders ausgeprägten Überholprestiges erfreut, läßt diesen Schluß zu. Das freilich kann nicht bedeuten, daß der Ingolstädter zu einem ausgesprochenen Markt-Renner wird. Dafür sorgt schon die Preisgestaltung, die sich einerseits am Gebotenen orientiert, andererseits aber nicht auf durchschnittliche Einkommensverhältnisse ab-





TEST
Audi 200 Turbo
Fünfgang
und Automatik



Edelstahl



gestimmt sein kann. Immerhin kostet der Audi 200 mit Fünfzylinder-Motor und Abgasturbolader, diesem Modell gilt unser Test, in der Grundversion satte 32000 Mark.

Es ist bei diesem Preis durchaus verständlich, daß einige Turbo-Interessenten das Handtuch werfen und sich möglicherweise mit dem Audi 100 „begnügen“. Aber technische Finessen und aufwendige Ausstattungsdetails haben auch andernorts ihren Preis.

Das Turbo-Triebwerk basiert auf dem bekannten Fünfzylinder-Einspritzer mit 100 kW (136 PS). Mit reduzierter Verdichtung und einigem technischen Aufwand lassen sich – unter Verwendung des KKK-Turboladers – beachtliche Leistungswerte erreichen. Mit 125 kW (170 PS) und einem gegenüber dem Audi 100 nur geringfügig gestiegenen Gewicht steht der Audi 200 gut im Futter und liefert Beschleunigungswerte, die im Konkurrenzvergleich als hervorragend gelten müssen.

Angeboten wird der Audi 200 5 T in der Bundesrepublik serienmäßig mit einem mechanischen Fünfganggetriebe. Dabei ist die fünfte Schaltstufe nicht als extrem langer Schongang ausgelegt, sondern entspricht eher den üblichen Übersetzungsverhältnissen, wobei die Höchstgeschwindigkeit im fünften Gang erreicht wird. Wahlweise und gegen Aufpreis gibt es auch die Dreigang-Vollautomatik mit vorgeschaltetem Drehmomentwandler. Bei Gesprächen mit Ingolstädter Technikern wurde die Kombination Turbomotor/Automa-



tikgetriebe grundsätzlich als besonders angenehm und gelungen bezeichnet. Auch deshalb der Vergleich beider Getriebeversionen. Wie die Aufstellung der Übersetzungsverhältnisse zeigt (Daten und Meßwerte), ist die höchste Fahrstufe beim mechanischen Schaltgetriebe zwar deutlich länger übersetzt als bei der Automatik, aber die Achsübersetzung wiederum ist kürzer. Im Endeffekt arbeiten beide Getriebe mit ähnlichen Übersetzungen im direkten Gang, das Verhältnis Motordrehzahl/Geschwindigkeit ist etwa gleich. Das bedeutet auch, daß sich die Verbrauchswerte nicht allzu gravierend unterscheiden.

Eine Differenz freilich muß sein, denn der technische Wirkungsgrad eines Automatikgetriebes ist leider nicht ganz so günstig wie beim Schaltgetriebe. Dennoch sind die Auswirkungen in der Praxis und bei einem Automobil wie dem Audi 200 5 T nicht sonderlich groß. Unser

Testverbrauch über einige tausend Kilometer erbrachte einen fast deckungsgleichen Verbrauchswert. Mit Fünfganggetriebe flossen 16,2 Liter auf 100 Kilometer in die Brennräume, mit Automatik 16,4 Liter.

Für ein Automobil der Oberklasse und unter den gegebenen Fahrbedingungen können sich die Verbrauchswerte des Audi 200 5 T mit Automatik wie mit Schaltgetriebe wirklich sehen lassen. Bei etwas ruhigerem Fahrbetrieb halten wir Werte um 14 Liter/100 km auf Dauer für durchaus realistisch.

Es kann im Vergleich der beiden Getriebeversionen und im praktischen Fahrbetrieb nicht verborgen bleiben, daß die Vollautomatik tatsächlich hervorragend mit dem Turbo-Triebwerk harmoniert. Die Beschleunigungsphase läuft auch bei voller Anforderung der Leistung ruhig, weitgehend geräuscharm und dennoch unerhört zügig ab. Die Vergleichswerte unserer Messungen sprechen eine

Eine aufwendige Innenausstattung, der Frontspoiler, Breitreifen auf LM-Felgen beispielsweise sind Erkennungsmerkmale des Audi 200 5 T

deutliche Sprache. Während der Schaltgetriebe-Fahrer alle Hände voll zu tun hat, der Vehemenz des Fahrzeugs entsprechend die fünf Gangstufen rasch zu wechseln, begnügt sich der Automatik-Freund mit dem Druck aufs Gaspedal. Der Unterschied im erzielten Ergebnis ist kaum der Rede wert: Von 0 auf 100 km/h registrierten wir mit elektronischen Meßgeräten 8,5 Sekunden beim Schaltgetriebe und 9,1 Sekunden bei der Automatik.

Bei der Leistungsgröße des Audi 200 5 T ist es tatsächlich vernachlässigbar, ob ein Schalt- oder Automatikgetriebe eingebaut ist. Zudem ist bei schnellen Schaltvorgängen im mechanischen Getriebe durch die im Interesse guter Schallisolierung relativ weiche Motoraufhängung eine mitunter auftretende Schwergängigkeit nicht ganz auszuschließen. Der Automatik-Fahrer im Audi 200 5 T jedenfalls agiert souveräner. Dank der ausgezeichneten Motorcharakteristik mit hohem Drehmoment darf die Automatik-Version bei diesem Auto als die bessere Lösung bezeichnet werden. Insgesamt wirkt der Wagen im Fahrverhalten ausgezeichnet abgestimmt. Bei forciertem Fahrbetrieb kommt auch im oberen Geschwindigkeitsbereich nie der Eindruck von Instabilität auf. In Kurven will der Audi 200 5 T

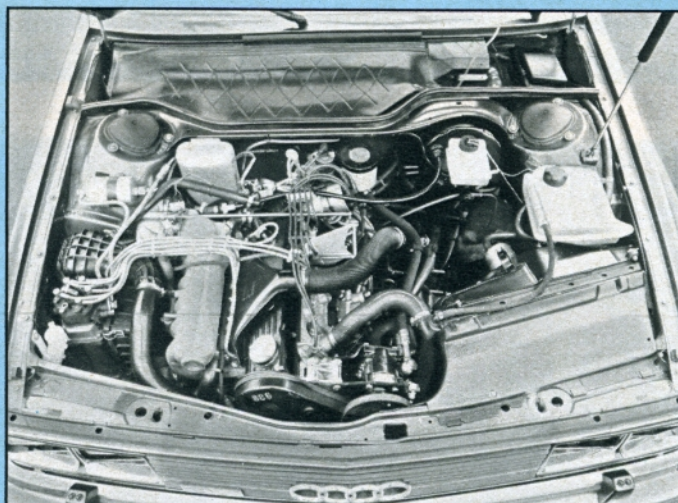


Foto: E. Focke

Der Turbomotor lieferte mit Fünfgang-Getriebe und mit Vollautomatik gute Fahrleistungen und erstaunlich geringe Verbrauchswerte

bewußt hineingelenkt werden, er ist unverkennbar ein Fronttriebler und milder Untersteuerer. Nur beim Anfahren mit Vollgas kann beispielsweise auf nasser Straße das Einsätzen des Laders bemerkt werden. Bei eingeschlagenen Vorderrädern ist dabei kaum eine Kurskorrektur nötig. Ganz anders der Hecktriebler mit Turbomotor, der unter diesen Umständen durchaus fahrerische Probleme aufgeben kann.

Bei langsamer Fahrt und kurzen harten Fahrbahnschlägen drängt sich der Eindruck auf, daß hier noch Weiterentwicklungen vorgenommen werden sollten. Ansonsten kann der Komforteindruck nur gute Noten verbuchen. Dabei spielt zweifellos auch die ausgesprochen luxuriös wirkende Inneneinrichtung eine namhafte Rolle. Die Sitze beispielsweise werden auch nach mehrstündiger Fahrt noch als angenehm empfunden. Nicht so ganz in dieses Bild paßt die Verstellmöglichkeit für die Lehnenneigung. Das dafür vorgesehene Handrad ist fast nicht erreichbar, eine Lösung, die schlicht als Zumutung bezeichnet werden muß.

Ergänzend zu der tatsächlich reichhaltigen Liste serienmäßiger Ausstattungsdetails – elektrische Fensterheber zum Beispiel oder Breitreifen auf Leichtmetallfelgen – gibt

es weiteres Zubehör. Das neuerdings lieferbare Antiblockier-System (ABS) stand uns in einem der Testwagen zur Verfügung. Eindruck: Sinnvoll und überaus empfehlenswert, wenngleich recht teuer. Für 2 995 Mark erhält der Audi 200-Fahrer die Gewähr, unter allen Fahrbahnbedingungen optimale Bremswirkung zu erzielen. Blankes Glatteis überfordert die Anlage freilich auch, unter diesen Umständen hilft tatsächlich nur eine angepaßte Fahrweise.

Weder im innerstädtischen noch im Landstraßenverkehr wirkt der doch recht ausgewachsene Audi 200 5 T träge oder schwerfällig. Die hervorragend abgestimmte Servolenkung vermittelt besten Fahrbahnkontakt, bleibt aber dennoch leichtgängig genug. Zudem sind die Karosseriemaße übersehbar, Rangiermanöver also problemlos. Tatsächlich vermittelt der Audi 200 5 T auch im dicksten Verkehrsgewühl den Eindruck der Leichtigkeit, des mühelosen Fortkommens. Auf langen Strecken besticht er mit einem angenehmen geringen Geräuschpegel und der stets präsenten Leistungsfülle, die kaum jemals voll genutzt werden muß, um überdurchschnittlich schnell zu sein. Der Audi 200 mit Fünfzylinder-Turbomotor erfüllt den Anspruch nach außerordentlich zügiger wie ausgesprochen komfortabler Fortbewegung gleichermaßen. Daß dafür größere Kontobewegungen bei der Anschaffung nötig sind, ist ein durchaus verbindendes Element mit konkurrierenden Oberklasse-Automobilen.

–kpb–

Daten und Meßwerte

Audi 200 5 T

Motor	
Bauart	Fünfzylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader
Hubraum cm ³	2144
Hub/Bohrung mm	86,4/79,5
Verdichtung	7:1
Leistung kW (PS)	
bei 1/min.	125 (170) bei 5300
Drehmoment: Nm (mkg)	
bei 1/min.	265 (27) bei 3300
Max. Ladedruck bar	
bei 1/min	0,82 bei 3200

Kraftübertragung		
Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung/Vollautomatik mit Wandler		
Übersetzungen:		
	Fünfgang	Automatik
1. Gang	3,600	2,552
2. Gang	2,125	1,448
3. Gang	1,360	1,000
4. Gang	0,966	–
5. Gang	0,829	–
Rückwärtsgang	3,500	2,462
Achsübersetzung	3,888	3,455

Fahrwerk	
Vorn	Federbeine, Querlenker, Stabilisator
Hinten	Leichte Starrachse, Längslenker, Panhardstab
Bremsen v/h	Scheiben, vorne belüftet
Räder	205/60 HR 15 auf LM-Felge 6 J x 15

Maße und Gewichte	
L/B/H cm	470/177/139
Radstand cm	269
Spur v/h cm	148/145
Leergewicht kg	1260
zul. Gesamtgewicht kg	1765

zul. Dachlast kg	75
Anhängelast gebr. kg	1350
(Automatik: 1600)	

Fahrleistungen (GF-Meßw.)		
Höchstgeschwindigkeit km/h	Fünfgang	Automatik
	208	198
Beschleunigung in s		
0–80 km/h	6,0	6,0
0–100 km/h	8,5	9,1
0–120 km/h	11,4	12,7
0–140 km/h	15,9	17,6
80–120 km/h	5,3	6,5

Elastizität in s		
40–60 km/h	8,2	–
40–80 km/h	15,0	–
40–100 km/h	21,3	–
40–120 km/h	25,8	–

Fahrgeräusch dB(A)	
bei 60 km/h	62
bei 100 km/h	68
bei Höchstgeschwindigkeit	82

Verbrauch (Super)		
	Fünfgang	Automatik
Testverbrauch		
l/100 km	16,2	16,4
Minimum		
l/100 km	14,0	14,4
Maximum		
l/100 km	17,5	18,0

Preise	
Grundpreis	32 000 DM
Getriebeautomatik	1850 DM
elektr. Schiebe-/Ausstelldach	1292 DM
Geschwindigkeitsregelanlage	480 DM
Antiblockier-System (ABS)	2995 DM
Niveauregulierung	893 DM