

Es hat", erinnert sich Audi-Chefentwickler Ferdinand Piëch, 45, „nach oben was gefehlt." Der Griff nach den „Untertürkheimer Sternen" soll aber nicht nur Image-Politik sein. Vielmehr galt es, die Angebotspalette so zu erweitern, „daß zum Beispiel Audi-100-Fahrer, die in eine höhere Klasse umsteigen wollen, nicht mehr zur Konkurrenz laufen müssen".

Mit dem Audi 200 wollen die Ingolstädter jetzt in Gewässern „fischen", die bislang Etablierten vorbehalten waren, dem Mercedes 280 E, dem BMW 528 i zum Beispiel. Und damit dies nicht nur in Sachen Komfort und Ausstattung gelingt, gibt es den 200 mit einem Turbomotor.

Damit läßt sich ganz bestimmt auch leistungsmäßig viel Wind in dieser Klasse machen. Die 170 PS fallen beim Gasgeben so lässig an, daß der Sprint von 0 auf 100 deut-

**Audi 200 Turbo:
30 000 Mark teuer, 170 PS stark,
202 Stundenkilometer schnell**

Ein Turbo soll Wind machen

lich unter neun Sekunden gelingt. Da kann nicht einmal der 280 E mithalten. Er braucht fast eine Sekunde länger.

Die schwächere Version des Audi 200 ist mit dem vom

Audi 100 her bekannten Fünfzylinder-Einspritzmotor ausgestattet. Mit 136 PS gehört er dennoch nicht gerade zu den Untermotorisierten. 10,5 Sekunden vergehen, um aus dem Stand auf 100 Stundenki-

lometer zu kommen. Die Höchstgeschwindigkeit wird vom Werk beim Turbo mit 202, beim 5 E mit 188 Stundenkilometer angegeben.

Auf den ersten Blick sieht er aus wie ein Audi 100. Auf den zweiten werden beim neuen 200 aber markante Unterschiede deutlich. Zum Beispiel die aggressiv wirkenden rechteckigen Scheinwerfer. (Allerdings dürften die ungünstig geformten Leuchteinheiten den Luftwiderstand deutlich erhöhen.) Der breite Frontspoiler unter der Stoßstange gibt dem Audi-Gesicht Wucht. Praktischer Nutzeffekt: Der Auftrieb bei hohen Geschwindigkeiten wird gesenkt, der Luftwiderstandsbeiwert verbessert. Der Gestaltung des Vorderwagens entspricht das Heck: breite Stoßleisten, größere Rückleuchten. Das Auto wirkt größer, als es ist. Breitbeinig rollt der Audi 200 daher – auf serienmäßigen



Niederquerschnittsreifen der Größe 205/60 HR, die auf Leichtmetallfelgen aufgezogen sind.

Klassenbewußt gibt sich der Super-Audi vor allem innen: wohnlich-wohlige Velours auf den Sitzen und an den Türinnenseiten. Hier sei's

vermerkt: Bei allem in diesem Fahrbericht ist von der Serienausstattung die Rede! Für den Beifahrer und die Fond-Passagiere sind in den Türen Leseleuchten montiert – und drei Zigarettenanzünder. Der Fahrer im Nobel-Audi wird wirklich verwöhnt: die

Servolenkung, der höhenverstellbare Fahrersitz, die exakte Fünfgangschaltung oder die zwei von innen verstellbaren Außenspiegel. Der Umgang mit dem Audi 200 soll keinesfalls in Arbeit ausarten. Dazu tragen Zentralverriegelung und elektrisch bewegte Fenster bei.

So richtig bewußt wird einem die neue Audi-Dimension aber erst beim Fahren; vor allem der Turbo spricht eine deutliche Sprache: Wenn die Turbine von etwa 3000/min an die Zylinder zwangsbeatmet, „beißt“ der Audi vehement zu. Der Kraftschub setzt dennoch bemerkenswert weich ein. Die Audi-Techniker haben mit einer komplizierten Druckregelung erreicht, daß der Übergang vom Saugmotor zum druckversorgten Triebwerk ganz sanft vonstatten geht. Der Fahrer kann diesen Vorgang über die Druckanzeige im Drehzahlmesser beobachten.

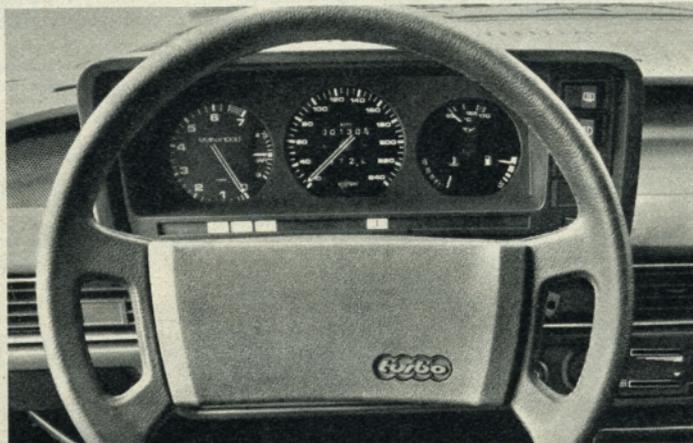
ten. Der Ladedruck wird auf 0,82 bar begrenzt. Um den Eindruck zu verhindern, im Motorraum klinge quasi ein Telefon, wurde die Verdichtung auf 7:1 zurückgenommen.

Im Vergleich zum Audi 200 5 E läuft der Turbomotor wesentlich leiser, weil die Abgase erst noch die Turbine antreiben müssen, bevor sie ins Freie dürfen. Der mit 100000/min drehende Lader wirkt deshalb wie ein zusätzlicher Schalldämpfer.

Problemlos geben sich beide Varianten in ihrem Fahrverhalten. Die Fronttriebler neigen leicht zum Untersteuern. Beim Turbo ist im folgenden Fall Vorsicht geboten: Wer bei eingeschlagenen Rädern Gas gibt, sollte das Lenkrad eine Idee fester anfassen: Trotz Servohilfe neigen die Vorderräder in einer solchen Situation nämlich dazu, wieder in Geradeausstellung zu schwenken.



Innenraum: Luxus ist hier serienmäßig



Armaturen: klar gestaltet und gut zu sehen



Grundausrüstung: Breitreifen auf Alufelgen

Technische Daten Audi 200 5 E/ Turbo

Motor

Fünfzylinder-Reihenmotor, Hubraum 2144 ccm, Verdichtung 9,3:1/7:1, Leistung 136 PS (100 kW) bei 5700/min/170 PS (125 kW) bei 5300/min, mechanische Kraftstoffeinspritzung

Fahrwerk

Vorn Einzelradaufhängung mit Federbeinen, Querlenkern und Stabilisator, hinten Starrachse, vorn und hinten Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit 188 km/h/202 km/h, Beschleunigung von 0 auf 100 km/h 10,5 Sek./8,7 Sek.

Verbrauch auf 100 km (Super)
Bei 90 km/h 6,5/7,8 Liter.
Bei 120 km/h 8,5/
10,3 Liter, Stadtverkehr
14,3/15,9 Liter

Preis

Audi 200 5 E 27 875 Mark
Audi 200 5 T 30 550 Mark

Text: Peter Groschupf
Foto: H.R. Etzold