

TEST & TECHNIK Turbo-Vergleich: Volvo, Saab und Audi



Volvo 244 Turbo

Der 155 PS starke Volvo Turbo wirkt auf den ersten Blick zwar behäbig, entwickelt aber im Fahrbetrieb trotz seines Gewichts erstaunliche Werte



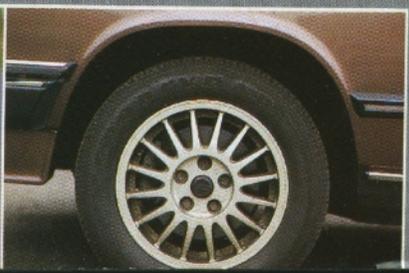
Saab 900 turbo

Der Saab turbo verfügt zwar nur über 145 PS, kommt in der Fahrleistung aber trotzdem an die Konkurrenten heran. Im Benzolverbrauch ist er der sparsamste



Audi 200 5T

Mit 170 PS ist der Audi Turbo der stärkste und auch der schnellste Kandidat. Am Heck des Audi weist nur ein dezentes „T“ auf die Leistung hin



Fotos: Wolfgang Rempath



Aushänge- Schilder

Sie haben alle eins gemeinsam: Sie sind die Flaggschiffe ihrer Marke und dienen in erster Linie der „Zur-Schau-Stellung“ technischer Leistungsmöglichkeiten der Herstellerwerke. SF fuhr die drei aufgeladenen Familienkutschen von Volvo, Saab und Audi

Eigentlich haben wir ja mittlerweile das Zeitalter der sparsamen und leichten Kleinwagen, die nicht viel Benzin verkonsumieren und auch ansonsten recht anspruchslos sind. Jede Herstellerfirma ist stolz darauf, wenn sie ein „Sparmobil“ in ihrer Produktpalette anbieten kann. Trotzdem will aber auch jeder Automobilbauer sein technisches Können durch ein sogenanntes „Überauto“, ein Aushängeschild der Modellreihe, im Angebot haben und das „Know-how“ seiner Ingenieure nach außen hin dokumentieren. Ein Turbo sollte es dabei möglichst schon sein. Außerdem hilft ein aufgeladener Motor ja auch sparen, zumindest, wenn man nicht allzuoft den Turbopferden freien Lauf zum gestreckten Galopp läßt.

Daß ein Markt für diese sogenannten Aushängeschilder vorhanden ist, und diese somit nicht zum Ladenhüter werden, ist durch die verkauften Stückzahlen der jeweiligen Firmen bewiesen. Zum Glück gibt es noch zahlreiche Automobilisten, denen man mit Spar- und Umweltappellen noch nicht den Spaß am Autofahren verdorben hat. Egal, ob beim jung-dynamischen Familienvater, der es gern etwas schneller hätte, oder beim Geschäftsreisenden, der möglichst schnell und komfortabel von A nach B kommen will – entscheidet er sich für einen unserer drei Testkandidaten, dann kommt er voll auf seine Kosten. Wir haben diese Zusammenstellung des Audi 200 5T, Saab 900 turbo und des Volvo Turbo zum Fahrvergleich bewußt so ausgewählt, da wir der Meinung sind, daß diese drei Autos auf der gleichen Wellenlänge liegen. Alle drei Kandidaten liegen im Preis um zirka 30 000 Mark, verfügen über Turbo-aufgeladene Triebwerke, deren Hubraum knapp unter oder knapp über

2000 ccm liegt, bewegen sich in der Spitze bei etwa 200 km/h und sind geräumige, viertürige Familienkutschen. Differenzen treten auf, wenn man die Antriebskonzeption betrachtet. Während Audi und Saab auf Frontantrieb setzen, ist der „nordische Panzer“ Volvo noch konventionell mit Motor vorn und Antrieb hinten ausgerüstet. Nicht zuletzt auch aus diesem Grunde wohl war der Volvo bei starkem Seitenwind so gut in der Spur zu halten wie ein Paddelboot bei größerer Windstärke. Die beiden Fronttriebler zeigten zwar auch Regungen, waren aber wesentlich spurstabiler. Auch auf regennasser Autobahn bereiteten die Fronttriebler Audi und Saab weniger Kopferbrechen. Der Audi Turbo lief wie an der Schnur gezogen und vermittelte dem Fahrer ein gerüttelt Maß an Sicherheitsgefühl. Aquaplaning fand für den Ingolstädter nicht statt. Der Saab stand auch hier in so gut wie nichts nach, während der Volvo mit Bedacht

FORTSETZUNG SEITE 72

über nasse Straßen bewegt werden wollte.

Normalerweise vermutet man in Automobilen dieser Größenordnung gediegene und großvolumige Sechszylindermotoren. Doch hier gingen alle drei Hersteller andere Wege. Der Audi hat ein Fünfzylinder- und der Saab und der Volvo ein Vierzylinder-Triebwerk. Die Leistungsausbeute von 170 PS (Audi), 145 PS (Saab) und 155 PS (Volvo) kommt jeweils durch den Turbolader zustande. Alle drei Modelle zeichnen sich durch Laufruhe ihrer verhältnismäßig kleinvolumigen Motoren aus.

Auch die erzielten Fahrleistungen sind für Familien-Limousinen dieser Größenordnung gut. Der Audi 5T legte den 100-km/h-Sprint in 9,4 Sekunden zurück. Damit lag er allerdings noch um eine halbe Sekunde hinter dem Volvo. Der Saab benötigte 10,6 Sekunden bis zum Erreichen der „Schallmauer“. In der Höchstgeschwindigkeit dominierte dann der Audi deutlich. Mit stolzen 206 km/h war er nicht nur der mit Abstand schnellste, sondern lag mit diesem Wert auch noch vier Stundenkilometer oberhalb der Werksangaben.

An zweiter Stelle rangierte mit 196,5 km/h der Saab, knapp vor dem 194 km/h schnellen Volvo, der damit die Werksvorgabe um einen Kilometer verfehlte. Bei der Höchstgeschwindigkeit steht der Volvo sich dank seiner Form, die eher an einen Schuhkarton als an ein c/w-Wert-günstiges Auto erinnert, wohl selbst im Weg.

Einen großen Vorteil hat der Volvo allerdings: Er ist mit einem Kaufpreis von unter 30 000 Mark deutlich der preiswerteste Kandidat. Auch im Spritverbrauch kann er ohne weiteres mithalten. Er liegt im Konsum des wertvollen Super-Kraftstoffes über dem Saab, aber unterhalb des Audi-Wertes. Bei diesen aufgeladenen Automobilen muß man hinzufügen, daß der Verbrauch in erster

der Audi wiederum am besten zu überzeugen. Trotz der etwas indirekt wirkenden Lenkung vermittelt er dem Fahrer im Nu ein gutes Gefühl der Sicherheit. Auch bei Gewaltbremsungen braucht man eigentlich nichts Übles zu befürchten. Hier hilft aber auch das im Testfahrzeug installierte ABS-System mit. Beim vollen Ausnutzen der Leistung muß man das Lenkrad aber doch kräftig in die Hände nehmen, um ein Ausbrechen der angetriebenen Vorderräder zu verhindern. Hier treten halt bei einem PS-kräftigen Fronttriebler nicht wegzudiskutierende Probleme auf.

Der Saab verhält sich dabei noch etwas günstiger als der Audi, nicht zuletzt wohl auch dank der um 25 PS geringeren Lei-

Technische Daten im Vergleich

Motor:
Hubraum:
Leistung:
Bohrung/Hub:
max. Drehmoment/bei U/min:
Verdichtung:
max. Ladedruck:
Kraftübertragung:
Antriebsart:
Beschleunigung 0-100 km/h:
Höchstgeschwindigkeit:
Testverbrauch (Super):
Preis:

Aushänge-Schilder

Linie von der Fahrweise des Piloten abhängig ist. Bei Vollast laufen bei allen geprüften Fahrzeugen um die 20 Liter durch die Brennräume.

In puncto Fahrverhalten wußte

stung. Der Volvo fällt hier natürlich mit seiner Heckantriebs-Konzeption aus dem Rahmen. In der Beschleunigung ist er einfacher in der Spur zu halten, zumindest, solange es geradeaus

geht. In Kurven schwenkt das Heck beim Einsetzen des Laders urplötzlich nach außen und will mit etwas Gewalt wieder eingefangen werden. Auf dem recht engen und winkligen Heidberg-

COUPON

Liefen Sie mir bitte Sportfahrer im Abonnement

ab sofort/ab Monat _____
zum Jahresabo'preis von DM 48,-
(im Ausland DM 56,- einschl. Versandkosten).

Vorname _____

Nachname _____

Straße/Nr. _____

PLZ/Ort _____

So soll der Abo'preis erhoben werden:
 durch Abbuchung durch Rechnung

Bank/Sparkasse/Psch. _____

Ort _____

Bankleitzahl _____

Konto-Nr. _____

Konto-Inhaber _____

Ort, Datum _____

Unterschrift _____

Diese Bestellung kann ich innerhalb einer Woche beim Verlag schriftlich widerrufen.

Unterschrift _____

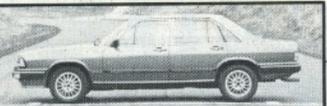
**Sportfahrer, Vertriebsleitung,
Postfach 30 46 30, 2 Hamburg 36**

Damit Sie kein Heft verpassen:

Abonnieren Sie doch den Sportfahrer - dann kommt er regelmäßig zu Ihnen ins Haus.

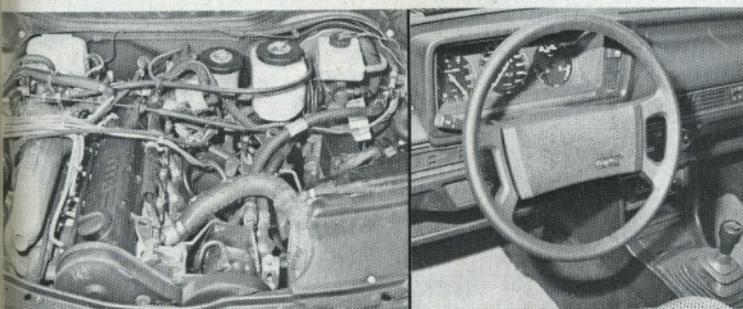
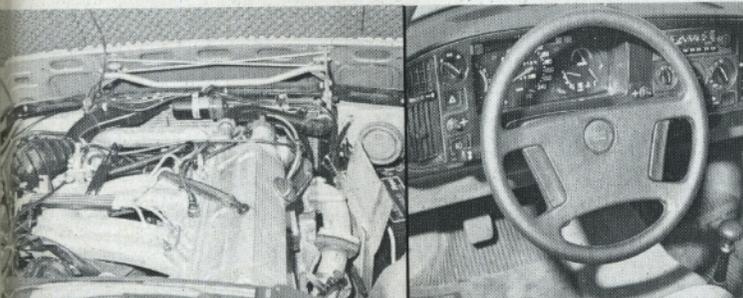
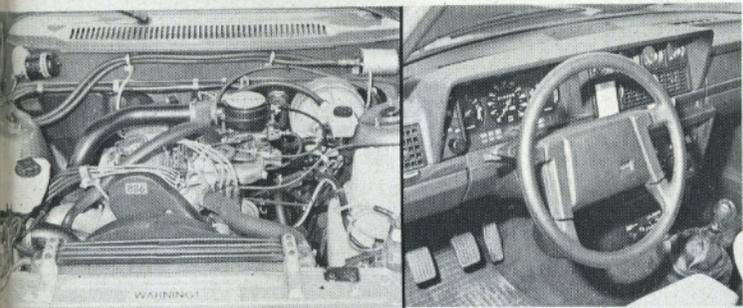
Erstens sparen Sie dabei Geld: Ein Jahres-Abo kostet DM 48,- einschl. Versandkosten. Und zweitens haben Sie die Garantie, jedes Heft zu bekommen. So können Sie den »Sportfahrer« sammeln. Und haben in Kürze ein stattliches Nachschlagewerk. Also: Gleich den Coupon ausfüllen, ausschneiden – und ab geht die Post.



		
Volvo Turbo	Saab 900 turbo	Audi 200 5T
4-Zylinder	4-Zylinder	5-Zylinder
2112 ccm	1971 ccm	2119 ccm
155 PS/5500 U/min	145 PS/5000 U/min	170 PS/5300 U/min
92,0/80,0 mm	90,0/78,0 mm	79,5/86,4 mm
245 Nm/3750 U/min	235 Nm/3000 U/min	265 Nm/3300 U/min
7,5: 1	7,2: 1	7,0: 1
0,72 bar	0,75 bar	0,82 bar
Viergang mit Overdrive	Fünfgang	Fünfgang
Heckantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
8,9 Sek.	10,6 Sek.	9,4 Sek.
194 km/h	196,5 km/h	206 km/h
16,2 l/100 km	14,8 l/100 km	16,5 l/100 km
28 500 Mark	31 330 Mark	32 000 Mark



Rechte Bildreihe: Der mit 1340 Kilogramm schwerste Testkandidat, der Volvo Turbo, stand dem Saab und dem Audi in puncto Fahrverhalten und Straßenlage nicht nach. Er ließ sich genauso gut um den Heidberg-ring pilotieren wie die beiden Fronttriebler. Bei schneller Autobahnfahrt und vor allem auf nassen Straßen machte der Audi die beste Figur. Auch in der Höchstgeschwindigkeit überzeugte der Ingolstädter



Oben links: Der Volvo-Motor liegt mit seinen 155 PS in der Mitte der Leistungspalette der drei Testkandidaten. **Unten:** Der Saab-Motor ist

wie der Volvo-Motor ein Vierzylinder und leistet nur 145 PS. **Rechts v.o.n.u.:** Am kräftigsten ist das Fünfzylinder-Audi-Triebwerk mit stolzen 170 PS.

Rechts v.o.n.u.: Alle drei Fahrzeuge verfügen über klare und übersichtliche Armaturentafeln und Anzeigeelemente

ring machte der Audi in bezug auf Straßenlage und Kurvenverhalten subjektiv den besten Eindruck. Der Saab steht ihm zwar wahrscheinlich in diesem Punkt nichts nach, verlangt aber eine etwas längere Eingewöhnungszeit des Fahrers. Die meisten fahrerischen Probleme gab hier der Volvo auf, der beim Einsatz des Laders immer mit dem Heck zuerst durch die Kurven wollte. Hat man diese Tücke aber erst einmal im Griff, dann läßt sich auch der etwas hochbeinig wirkende Nordmann gut und schnell bewegen. Komfortmäßig machten alle drei einen guten Eindruck. Hier läßt sich ja auch durch Extras und Sonderausstattungen einiges va-

riieren. Die wohl kompletteste Ausstattung wies der Audi auf, in dem es eigentlich an nichts mangelte. Alles in allem muß man sagen, daß alle drei Kandidaten auf einem hohen technischen Niveau stehen. Wobei der Audi durch Fahrsicherheit und Komfortausstattung und der Saab durch seine Turbo-Technik herausstehen, während der Volvo in erster Linie durch seine etwas antiquierte Konzeption, teilweise zu Unrecht, nach hinten rückt. In letzter Konsequenz entscheidet immer noch der Käufer nach seinem eigenen, individuellen Geschmack, und da werden sicherlich alle Kandidaten ihre Fans finden.

Fotos: Wolfgang Rempath