

TEKNIKENS VÄRLD
PROV
KÖRNING

● Dubbla rektangulära strålkastare, kraftigare stötfångare, större frontspoiler och breda lättmetallfälgar är yttre tecken på att detta är en Audi 200 Turbo och inte en Audi 100.



Audi 100 har utvecklats till Audi 200 Turbo. Motor på 170 hk, toppfart ca 200 km/h, komfort och lyx – för ca 100 000 kronor.

AV BJÖRN SUNDFELDT (TEXT OCH FOTO)

■ ■ ■ Det är lätt att stapla positiva omdömen ovanpå varandra när man beskriver nya Audi 200 Turbo.

Snabb, stark, bekväm, tyst, snål, körsäker, rymlig, välutrustad och lyxig.

Men den kommer troligen att kosta drygt 100 000 kronor när den kommer till Sverige om några månader.

Audi 200 Turbo är en Audi 100 5 E som fått något modifierade hjulställ, bredare fälgar och däck, ventilerade skivbromsar fram och vanliga skivor bak, större stötfångare, frontspoiler, dubbla rektangulära strålkastare, påkostad inredning och en hel del lyxutrustning. Samt turbomatning.

Motorn är samma raka femcylindriga insprutningsmotor som i Audi 100 5 E. Den har en cylindervolym på 2 144 cm³ och

ger i vanliga fall en maxeffekt på 100 kW (136 hk) vid 5 700 r/m och ett maximalt vridmoment på 185 Nm (18,9 kpm) vid 4 200 r/m. Turbomatningen förbättrar dessa värden till 125 kW (170 hk) vid 5 300 r/m och 265 Nm (27 kpm) vid 3 300 r/m.

Effekten ökar alltså med 25 procent och vridmomentet med drygt 40 procent. Det är nästan exakt lika stor ökning som Saab uppnår med sin turbomotor. Liksom Saab har Audimotorn en "waste gate" – laddtrycksventil – som reglerar laddningsstrycket genom att den leder en del av avgaserna förbi turbinen. Men medan Saab nöjer sig med ett laddningsstryck på maximalt 0,75 bar går Audi upp till 0,82 bar.

Audi 200 finns också utan turbomotor, men den versionen

kommer inte till Sverige. Den nya femväxlade lådan kommer inte heller hit i Audi 200. Men väl i de olika modellerna av Audi 100.

Automatlåda blir standard i alla svenska Audi 200 Turbo, liksom en mängd lyxutrustning: bla elmanövrerade fönsterhissar och soltak, centrallåsning, tempostat (automatisk farthållare) servostyrning, eluppvärmda framstolar, eluppvärmda och elmanövrerade yttrebackspeglar, varvräknare, tonade rutor, digitalur, helpressat innertak, plyschklädsel och många förvaringsfack. Samt i baksätet dubbla läslampor, cigarettändare och nackskydd.

Smidig med automat

Motorn har ett härligt drag och fungerar utmärkt i kombination med automatlådan. Denna väx-

lar mjukt och smidigt men inte i onödan. Motorns vridmoment är mer än tillräckligt för snabba omkörningar på treans växel även i så låg fart som 75 km/h. En nedväxling till tvåan är oftast onödig, men kan framtingas genom att gasen stampas i botten. Då blir effekten så häftig att framhjulen lätt spinner loss bara vägbanan är lite fuktig. Det är inte behagligt, det rycker häftigt i ratten när de spinnande hjulen får olika bra fäste.

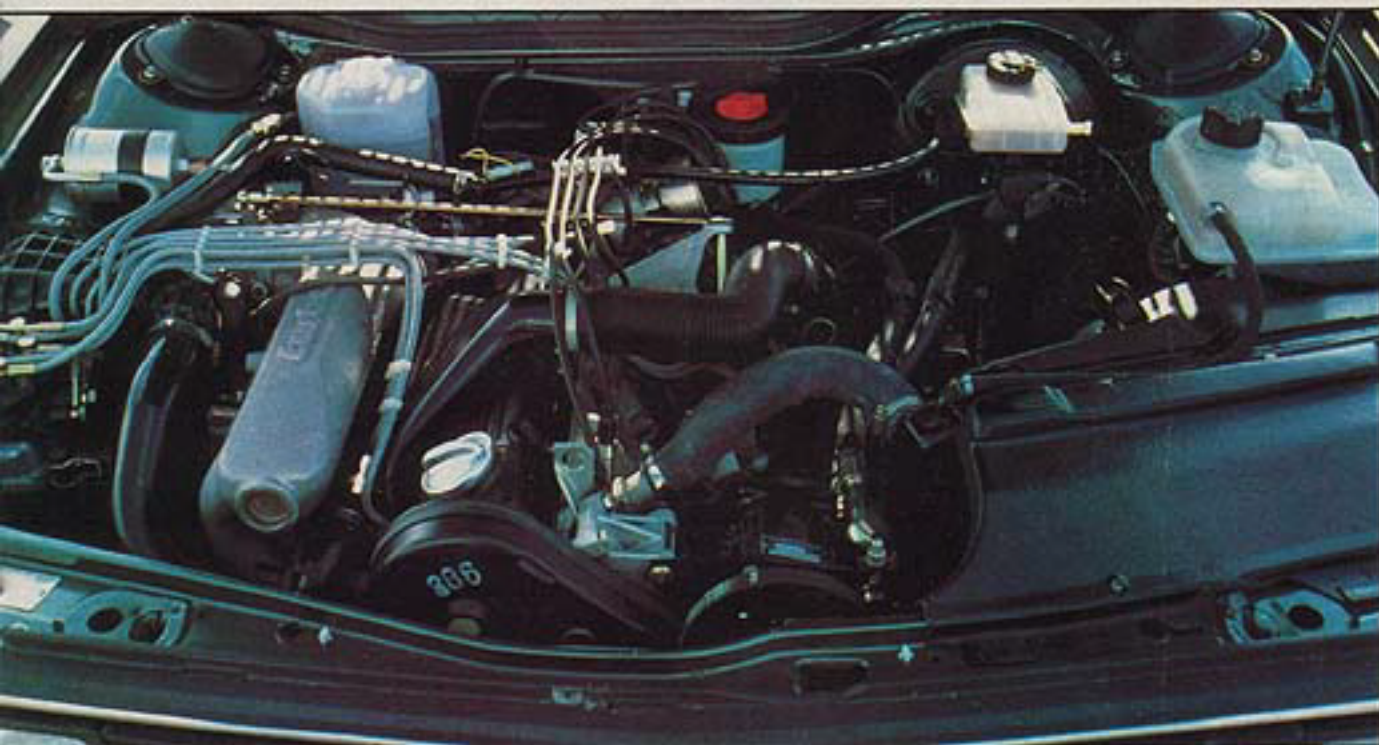
Detta är ännu mer påtagligt med manuell växellåda. När effekttökningen inte "mjukas upp" genom automatlådans momentomvandlare rycker det ännu mer i framhjulen och rycken fortplantas också till växelspaken.

Motorn är helt enkelt så stark att den femväxlade lådan känns ganska överflödig. Dessutom

Audi 200 Turbo: Laddad med lyx



● Instrumenteringen är överskådlig, reglagen välplacerade. ● Audi 200 har en rymlig och ombonad kupé. God sittkomfort. Mätaren för turbos laddningstryck är infälld i varvräknaren, i både fram- och baksätet, men klädseln verkar ganska ömtålig.



● En mar-dröm för gör-det-själv-mekanikern – och Audi 200 Turbos motorrum vållar nog inga jubelrop från proffsmekaniker heller. Under det silverfärgade insugningsröret sitter turbon (dolt på bilden). Motorn har fått oljekylare för att klara den höga värme som turbon alstrar när den snurrar med mer än 100 000 r/m.

märker man inte turbos fördröjning lika mycket med automatlåda. Turboeffekten kommer inte förrän vid ca 3 000 r/m, men den fördröjningen "maskeras" delvis av automatlådan.

I Saab Turbo börjar turbon trycka på redan vid drygt 2 000 r/m, och därför tycker jag att Saab fungerar bättre med manuell låda. Någon automatlåda har ju Saab däremot inte hunnit – eller ansett nödvändigt – att få fram till 900 Turbo.

Det höga priset på Audi gör att Saab 900 Turbo knappast får någon hårdare konkurrens – i Sverige. På andra marknader är situationen annorlunda. Där finns Audi Turbo i billigare versioner som direkt kan konkurrera med Saabs turbomodeller för 70 000 kronor och uppåt. Och med ungefär samma pri-

ser blir Audi 200 Turbo säkert en allvarlig utmanare till Saab 900 Turbo. Bilarna har inte bara framhjulsdraft och turbomotor gemensamt. De är också ungefär lika stora, och båda är bekväma och snabba – toppfart ca 200 km/h – långfärdsvagnar avsedda för icke barskrapade kunder.

Stabil i 200 km/h

Liksom Saab Turbo är Audi mycket kursstabil ända upp i toppfart, och kurvegenskaperna verkar vara i toppklass. På torr asfalt ger de breda däcken (205/60 HR 15) ett sugande fäste – fast i regn eller halka kan de tillsammans med den häftiga motoreffekten vara nog så förrådiska.

Ljudnivån är låg även i mycket höga farter, och då är även fjädringskomforten behaglig.

Däremot är den kanske lite väl stötig i de farter som är tillåtna i Sverige – och i nästan alla andra länder.

Jag satt mycket bekvämt i både fram- och baksätet, och det finns goda möjligheter att variera körställningen efter kroppsbyggnad. Dock hade jag svårt att förlika mig med den vertikala rattlutningen.

En smaksak kanske, men en ställbar ratt skulle inte vara i vägen.

I övrigt är förarens arbetsplats tilltalande och lättjobbad. Men när det gäller mekanikerns arbetsplats – motorrummet – verkar förhållandet vara det motsatta.

Hur pass svårjobbat det välpackade motorrummet verkligen är ska vi dock återkomma till så snart vi får möjlighet att testa Audi 200 Turbo. ■

TEKNISKA DATA

MOTOR: 5-cyl vätskekylad radmotor med enkel överliggande kamaxel. Bränsleinsprutning och turboladdning. 6-lagrad växel. Borring/slag 79,5/86,4 mm, volym 2 144 cm³. Kompression 7,0:1. Max effekt 125 kW (170 hk) DIN vid 5 300 r/m. Max vridmoment 265 Nm (27 kpm) DIN vid 3 300 r/m.

KRAFTÖVERFÖRING: Motorn fram, framhjulsdraft. 3-växlad automatlåda med golvspak.

FJÄDRING/HJULSTÅLL: Spiralfjädring fram och bak. Fram McPherson-ben, enkla tvärlänkar och krängningshämmare. Bak "mjukstef" torsionsaxel, baktriktade blårmar samt ett tvärsteg.

BROMSAR: Skivor fram och bak, servo. Kretsar diagonalt, p-broms mekaniskt på bakhjulen.

HJUL/DÄCK: Fjäll 6 tum, däck 205/60 HR 15.

MÅTT/VIKT: Längd 470 cm, bredd 177 cm, höjd 139 cm, axelavstånd 268 cm, spårvidd fram/bak 147/145 cm. Tjänstevikt ca 1 400 kg. Släpvagnsvikt 1 720 kg. Bränsletanken rymmer 75 liter.