

TEKNIKENS VÄRLD
TEST



Audi 200/5 Turbo:

Lyxig trestegsraket



● På torr asfalt är kurv-egenskaperna mycket bra. De breda lågprofildäcken formligen suger sig fast i vägbanan.

Audi 200/5 Turbo kombinerar motorstyrka, komfort och riklig utrustning med ett betydligt lägre pris än motsvarande modeller från Mercedes och BMW. Men priset är ändå drygt 100 000 kronor – betydligt mer än du betalar för en svensk turbomodell. Det är ett dyrt paket – men så innehåller det också mycket godis.

Av Dag hogsten, Teknikens världs testlag – ULF HOLMSTEDT (foto)

■ ■ ■ För ett bilmärke med ambitioner att konkurrera med Mercedes-Benz och BMW gäller det att pränta in i det allmänna medvetandet att bilarna man säljer minsann inte bara är ovanligt dyra Volkswagen.

Därför finns den exklusiva Audi Quattro.

Därför finns den något mindre exklusive Audi 200/5 T.

200 för att skilja den från Audi 100, 5 för att markera att motorn har fem cylindrar, T för Turbo.

Med 125 kW (170 hästkrafter DIN) en ovanligt stark och snabb bil, lyxutrustad gott och väl i Mercedesklass och med ett pris därefter: 101 500 kronor borde väl räcka för att tvätta bort Volkswagenstämpeln?


Audi 200/5 T ligger ungefär 25 000 kronor högre i pris än den dyraste Saab Turbo (prisskillnaden till nya Volvo 244 Turbo lär bli minst lika stor) och en del av dessa 25 000 kronor hittar man i utrustningslistan.

Den kräsne saknar möjligen luftkonditionering och låsningsfria bromsar – dock kan han beställa dessa komfort- respektive säkerhetsdetaljer mot en – säkerligen dryg – extrakostnad.

I övrigt är utrustningen minst sagt komplett med servostyrning, automatläda, elektriska fönsterhissar, elmanövrerade och elvärmda ytterbackspeglar, varvräknare, turbotryckmätare, oljetemperaturmätare, tonade rutor, elvärmda framstolar, elmanövrerat soltak, breda aluminiumfälgar med lågprofildäck, höj- och sänkbar förarstol, plyschklädsel, läslampor och dubbla cigarrettändare i baksätet, nackskydd även bak, automatisk farthållare, centrallås undso weiter.

Till skillnad från basmodellen Audi 100 har den här turboversionen skivbromsar även på bakhjulen, den har en bred frontspoiler och den har till och med två små kuddar för den som vill lägga sig och vila.

Mycket av detta kan naturligtvis avfärdas som onödig lyx, men det kan man ju säga om all lyx eftersom själva ordet betyder överflöd, prakt, yppighet.

Intressantare är att varken Mercedes, BMW eller något annat märke erbjuder motsvarande kombination av motoreffekt, komfort och utrustning för "bara" 



● Sex tum breda fälgar, däck i dimensionen 205/60 HR 15.



● Instrumenten är tydliga och lättavlästa. Turbomätaren är infälld i varvräknaren.

● Motorrummet är välpackat, men åtkomligheten vid "vardagsservice" är bättre än den verkar vid första anblicken. Turboaggregatet sitter under insugningsröret.

Audi Turbo kör ifrån Saab Turbo

100 000 kronor.

Det är därför det inte säljs så värst många lyxbilar och det är därför det inte kommer att säljas så många Audi 200/5 T heller – importören räknar med 70–80 bilar om året.

Lyxbilar finns det flera att välja mellan, turbobilar också. Det originella med Audi är att turbon kombineras med automatväxellåda.

Det innebär en speciell sensation vid snabba omkörningar, det känns som att utlösa en trestegsrakett:

- 1) Gasen i botten
- 2) Automatiken växlar ned till tvåan och motorn börjar dra,
- 3) turbon börjar ladda och ger en acceleration som gör Audi 200 T till en av de kvickaste standardbilarna.

Saab 900 Turbo hänger till exempel inte med, inte riktigt. Saabens turboaggregat är dock mjukare i ingreppet, kraften smyger sig in på ett annat sätt än i Audi, som nästan stegrar sig när motorvarvet kommer upp i 3 000.

Föraren behöver inte tveka om när turbon börjar ladda. Dels har han en turbotryckmätare på instrumentbrädan, dels ger turbon ifrån sig ett pipande ljud som i klängden känns irriterande.

Smidig automatlåda

Motor och växellåda är mycket

väl avstämde. Det är sällsynt att Audi 200 överraskar sin förare med plötsliga och oönskade nedväxlingar. I landsvägskörning räcker det i regel med ett lätt tryck på gasen för att göra en omkörning utan nedväxling. Bara i extrema situationer är det nödvändigt att göra en "kick-down" och låta växelautomatiken hjälpa till.

Vissa turbobilar känns "döda" på låga varv, till exempel Saab, men Audi saknar sådana effektsvackor. När turbon sviker tar automatlådan och momentomvandlaren hand om jobbet så att det praktiskt taget alltid finns ett effektöverskott till hands.

Den här bilen har en toppfart i närheten av 200 km/h och att hålla sig till lagstadgade hastigheter är inte så lätt. Vagnen trivs absolut bättre med 140–

150 km/h som marschfart än med 70 eller 90.

En viss hjälp har man av den automatiska farthållaren – "cruise control" som man säger i USA eller "tempostat" som tyskarna kallar den. Du kör helt enkelt upp i den fart du önskar hålla, säg 90 km/h och trycker sedan in en liten knapp på blinkersspaken. Sedan håller bilen automatiskt 90, oavsett upp- och nedförsbackar.

Systemet fungerar bäst på motorvägar med gles trafik. På 70- och 90-vägar blir gången en aning ryckig. Vinterkörning med tempostat avrådes.

Audin är lättkörd för det mesta, men som förare blir man trots allt snart medveten om att här finns två element som vart och ett lever sitt eget liv: turbon och automatlådan.

Även om automatiken är väl



● Audi 200 Turbo är en landsvägskryssare av rang. Största problemet på långresor är att inte köra för fort – men då har man hjälp av tempostaten.



● I bakkörrarna finns både läslampor (svag) och cigarrättändare.



● Förarmiljön är prydlig och lättarbetad. Här finns många fack för småprylar.

● Rejla förvaringsfack i framstolarnas ryggstöd – men benutrymmet blir lidande.



avstämmd kan man, särskilt i stadstrafik, råka ut för en nedväxling som man inte tänkt sig. Och en nedväxling betyder att motorn går upp på ett högre varv, kanske ett varv där turbon börjar ladda.

Risk för hjulspinn

Resultatet blir helt enkelt att bilen skuttar i väg fortare än föraren tänkt sig och i halka betyder det en risk för hjulspinn som man bör se upp med. Turbohästar är temperamentsfulla, de har en tendens att skena i väg.

De behöver mycket näring också. Den här bilen kommer aldrig ner på en liter per mil hur snällt man än kör. Vi parallellkörde en femväxlad Audi 100, som med sina 100 kW (136 hk) också är en snabb bil, och konstaterade att bensinförbruknin-

gen genomgående blev minst tre decilliter högre per mil med den automatväxlade turbobilen.

Jämförelsen skulle säkert bli gynnsammare med femväxlad låda, men den versionen kommer inte till Sverige. Med automatlåda får man räkna med hög bränsleförbrukning genomgående.

Audi 100 är en bil med trygga vägegenskaper. Den har mycket vikt över de drivande framhjulen och ligger stabilt på vägen i de flesta situationer. När det börjar bli kritiskt reagerar den med att luta sig tungt över framhjulen.

200-modellen är i stort sett identisk, även om de bredare hjulen ger den bättre fäste på jämnt hårt underlag – och sämre grepp på löst underlag. Fjädringen är ganska mjuk –

för mjuk, anser testlaget med tanke på den höga motoreffekten. När det går undan visar bilen en svajighet som sällan märks i en vanlig Audi 100. Högfartsegenskaperna är sämre än i Saab 900 Turbo.

Mer komfort än sport

Audi 200 har tonvikten mer lagd på komfort än på sportigt stabila vägegenskaper. En och annan köpare hade kanske hellre sett en satsning på en omgång väl avstämda gastryckstötdämpare än på cigarrättändare åt barnen i baksätet?

Servostyrningen känns också väl lättgående ibland när alla hästkrafterna börjar skjuta på. I stadstrafik är den annars behagligt exakt och lättgående. Audi är ingen svärmanövrerad eller svärparkerad bil trots att den är ganska stor.

I framsätet sitter de flesta mycket bra och har som förare hjälp av rika inställningsmöjligheter av förarstolen – dock har både Volvo och Saab ännu bättre möjligheter till finjustering av körställningen.

Baksätet är något mindre än i en vanlig Audi 100. Det beror på att framstolarna är pösigare och att de på baksidan av ryggstöden har ett par stora fickor för baksätetspassagerarnas tidningar, dokumentportföljer etc.

Detta må liksom de (svaga) läslamporna i dörrarna ge en viss limousinekänsla, men benutrymmet gör det tyvärr inte.

Ljudnivån inne i vagnen är låg även i hög fart – men en femväxlad Audi 100 går faktiskt ännu tystare. Dess utväxlingar tillåter nämligen hög marschfart med lägre motorvarv än den automatväxlade turbon.



● Kraftigare stötfångare och grövre avgasrör än på Audi 100.

Förarmiljön är mycket välplanerad

Audi 100 har också ett litet försprång framför den dyrare 200 när det gäller fjädringskomforten. Förklaringen ligger i att de breda, platta lågprofilsdäcken stöter helt enkelt mer än normala, mjukare däck.

Förarmiljön är utmärkt funktionell och välplanerad. Instrumenten är rejäla och tydliga, reglagen logiska utan möjligheter till farliga förväxlingar. Enda anmärkningen – och den är marginell – gäller dock strömbrytarna till de elektriska fönsterhissarna, som sitter något avigt till. Digitalklockans placering ovanför vindrutans är inte heller idealisk.

De bakre fönsterhissarna har en barnsäkring som manövreras från förarplatsen.

Centrallåset påverkar även luckan till bagageutrymmet – det räcker alltså med en vridning på nyckeln för att låsa alla fyra dörrar plus bakluckan. Det vill vi kalla en praktisk lyx.

Låset är inte, som i vanliga fall, elektromagnetiskt utan vakuumstyrt. På testbilen fungerade det inte riktigt hundra procentigt. Systemet innebär bland annat att om man låst och låst upp bilen några gånger så finns det inget vacuum kvar – du måste starta motorn och "ladda låset".

Detaljarbetet på Audi 100/200 ligger minst en klass över

plastigheten i VW-familjen, men utmärks inte av den omsorg om finishen som fortfarande präglar Mercedes, BMW och Porsche.

Däremot ligger Audi väl i klass med dessa exklusiva konkurrenter när det gäller ljus och trivsamt interiör samt effektiv värme/ventilation.

100/200-modellerna är kanske de jämnast och effektivast ventilerade bilarna på marknaden.

Startproblem i värme

Ventilationen av motorrummet är däremot en punkt där vi åtminstone vill sätta ett frågetecken. Turboinstallationen gör det mycket trångt under huven och värmeutvecklingen är mycket kraftig. Testbilen hade flera gånger startproblem när vi först kört bilen och sedan låtit den stå en stund, detta trots att vagnen naturligtvis var termostatfläkt.

Åtkomligheten i motorrummet är för all del bättre än det ser ut vid första anblicken. Några servicepunkter nås dock bara underifrån bilen.

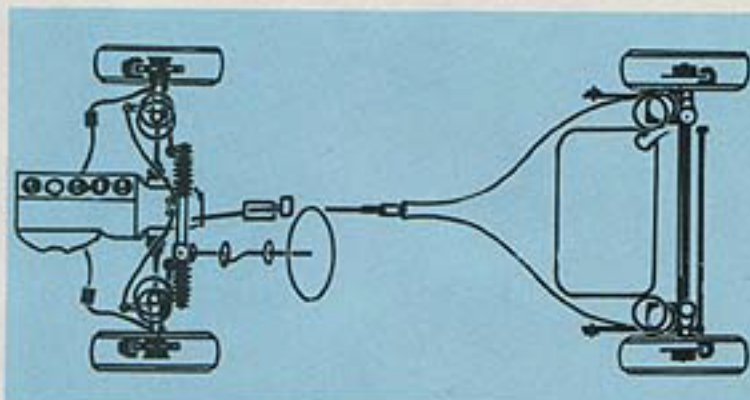
Den serviceärgård som normalbilisten oftast råkar ut för är kanske att byta glödlampor och säkringar – det är i båda fallen ett enkelt och snabbt jobb som klaras utan verktyg.

Audi 200/5 T är för de flesta en bil att bara drömma om – prisklyftan till de svenska turbobilarna är för stor för att många ska ta språnget över den. Hundra tusen är dock hundra tusen även om det ligger mycket godis i paketet.

Riktigt kritisk mot den här bilen kan man annars vara i ett enda avseende: den har en bränsleförbrukning som mera ligger åt V8-hållet än anpassar sig till tidens krav. ■

TEKNIKENS VÄRLD TEST

Audi 200/5 Turbo kostar ca 101 500 kr "på gatan" i Stockholm. Den är framhjuldriven och har en femcylindrig turboladdad radmotor på 2,15 l och 170 hk. Fyra dörrar och fem sittplatser. Den får konkurrens från bl a Saab 900 Turbo, BMW 528i och Audi 100 GL 5E, samma bil fast utan turbo.

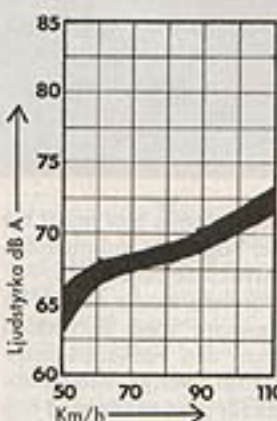


Tekniska data

MOTOR: 5-cyl vätskekylad radmotor med enkel överliggande kamaxel. Insprutning med turboladdning. 6-lagrad vevaxel. Boring/slåg: 79,5/86,4 mm, volym 2 144 cm³. Kompression 7:1. 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: Motor fram, framhjuldrift. 3-steps automatlåda med golvspak.
FJÄDRING/HJULSTÄLL: Fram McPhersonben, enkla tvärlänkar, krängningshämmare. Bak stel axel med längslänkar och Panhardstag, spiralfjädrar.

STYRNING: Kuggstång, servo 3,5 rattvarv.
ELSYSTEM: 12 V, generator 1 260 W. Batteri 63 Ah.
BROMSAR: Skivor fram och bak, servo. Kretsar diagonalt, p-broms mekaniskt på bakhjulen.
HJUL/DÄCK: Fälg 6 tum, däck 205/60 HR15.
MÅTT/VIKT: Längd 470 cm, bredd 177 cm, höjd 139 cm, axelavstånd 268 cm, spårvidd fram/bak 147/145 cm. Tjänstevikt 1 350 kg, maxlast 460 kg varav max 75 kg på taket. Släpvagnsvikt 1 600 kg. Bränsletanken rymmer 75 liter.

Kupébuller

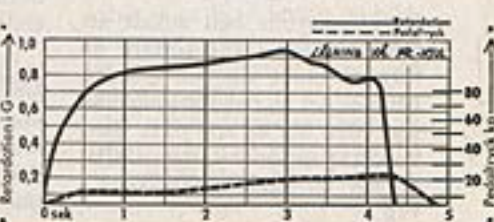


Audi Turbo är en tyst och behaglig bil att åka i – men den billigare släkten Audi 100 GL 5 E är genom högre utväxling genomgående ett par decibel tystare.

Hastighetsmätaren

visade	51	73	94	115 km/h
vid en verklig fart av	50	70	90	110 km/h

Bromsprov från 100 km/h



Plus

Fartresurser
Utrustning
Komfort

Minus

Bränsleekonomi
Något mjukfjädrad
Pris

Audi 200 5 Turbo mot konkurrenterna



Audi 200
5 Turbo



Audi 100
GL 5 E



BMW
528i



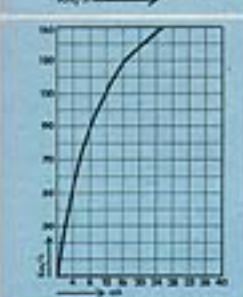
Saab 900
Turbo 5-d

Hur dyr... att köpa?

Ca-pris "på gatan" i Stockholm

... att äga?

	Audi 200 5 Turbo	Audi 100 GL 5 E	BMW 528i	Saab 900 Turbo 5-d	
Vagnskadegaranti (samt sjuhårig)	3 år (1 810:-)	3 år (1 810:-)	3 år (2 171:-)	3 år (1 810:-)	
Årlig skatt	674:-	674:-	824:-	674:-	
Försäkringsexempel Folksam: Helår	Försäkringsklass Trafik-Vagnskada	7-15	6-13	7-20	5-14
Helårsförsäkring om vagnskadegaranti saknas, annars halvårsförsäkring	Zon 1, 50 proc bonus, max 1 500 mil/år	1 938:-	1 706:-	2 289:-	1 693:-
	Zon 4, 75 proc bonus, max 2 000 mil/år	919:-	812:-	1 081:-	804:-
Kostnad för rek service under de första 2 000 milen inkl oljeböten och moms	Ej fastställt	875:-	1 323:-	806:-	
Reservdelar	Komplett avgassystem exklusive grenrör	2 363:-	1 840:-	1 266:-	1 409:-
	Bromsbelägg runt om	685:-	268:-	311:-	202:-
delar	Kopplingslamell	580:-	420:-	296:-	193:-
inkl	Komplett strölkastarinsats	309:-	163:-	149:-	244:-
moms	En sats torkargummin/blad	39:-	39:-	33:-	40:-
	Komplett framskärm	590:-	590:-	554:-	540:-



... att köra?

	Audi 200 5 Turbo	Audi 100 GL 5 E	BMW 528i	Saab 900 Turbo 5-d
Bränsleförbrukning i liter per mil vid konstant fart	50 km/h: 1,10 70 km/h: 1,08 90 km/h: 1,16 110 km/h: 1,26	0,79 5:an 0,85 0,77	1,05 1,06 1,11 1,23	0,71 5:an 0,81 0,72 0,94 0,85 1,12 1,00
Genomsnittsförbrukning vid programstyrd körning, motsvarande normal stadskörning. Medelfart 35 km/h	1,75	1,42	1,78	1,53
Lägsta oktantal	99	99	99	97

Hur snabb?

	Audi 200 5 Turbo	Audi 100 GL 5 E	BMW 528i	Saab 900 Turbo 5-d
Accelerationstid från stillastående i sekunder	0-50 km/h: 3,4 0-70 km/h: 5,4 0-90 km/h: 8,0 0-100 km/h: 9,6 0-110 km/h: 11,7 0-400 m: 16,93	3,9 6,9 9,8 12,5 15,0 18,43	3,1 5,4 7,4 9,2 10,8 16,35	3,3 5,5 8,1 10,0 11,9 17,05
Accelerationstid på högsta växeln	50-70 km/h: automat 70-90 km/h: - 90-110 km/h: -	8,0 5:an 8,1 14,0 9,0 18,0	5,4 5,1 5,7	5,4 5:an 4,3 6,2 3,9 5,4
Toppfart cirka (km/h)	200	175	200	205



Hur rymlig?

	Audi 200 5 Turbo	Audi 100 GL 5 E	BMW 528i	Saab 900 Turbo 5-d
Total kupélängd i cm	188,5	188,5	177	176,5
Maximalt benutrymme fram	106	106	99	98
Återstående benutrymme bak	82	82	76	81,5
Bredd axelhöjd fram	142,5	142,5	137,5	134
Bredd axelhöjd bak	142,5	142,5	135,5	134,5
Takhöjd fram	98	98	96,5	94
Takhöjd bak	93	93	92	97
Bagageutrymme, volymen i dm ³ mätt med hårda paket	360	360	340	355



Hur smidig?

	Audi 200 5 Turbo	Audi 100 GL 5 E	BMW 528i	Saab 900 Turbo 5-d
Minsta vändcirkel i meter mellan trottoarer	11,3	11,3	10,2	10,3
Antal rattvarv mellan fulla hjulslag	3,5	3,5	3,5	3,6
Rattkraft, stillastående framhjul på torr asfalt (kg)	2	3	4	2
Pedaltryck koppling (kg)	-	10	14	12

Testlagets kommentar

Jämförelsetabellerna tyder på att Audi Turbo kan bli ganska dyr att äga. Försäkringen blir inte billig, reservdelarna kostar en hel del - men servicekostnaden blir förmodligen inte särskilt mycket högre än för Audi 100 GL. Turbon blir dessutom dyr att köra, men så går det undan också. Bara den manuellt växlade BMW 528i är något snabbare. Men BMW:n är ganska trång och den är inte särskilt välutrustad med tanke på priset. Audi Turbo är däremot välutrustad för att inte säga lyxutrustad - men så kostar den ju också en hel del.

Hur välutrustad?

	Audi 200 5 Turbo	Audi 100 GL 5 E	BMW 528i	Saab 900 Turbo 5-d
Varvriktare	•	•	•	•
Bältesvarnare	•	•	•	•
Höj/sänkbar förarsstol	•	•	•	•
Värmeits fram/vå/hö	••	••	••	••
Ljusautomatik	•	•	•	•
Övriga stödfjädrare	•	•	•	•
Bernsäkra lös bakdörrar	•	•	•	•
Värmekanaler till baksäte	•	•	•	•
Ljttmetallfälgar	•	•	•	•
Sollucka	•	•	•	•
Fjärrmanövrerade backspeglar	elekt	mek	elekt	elekt
Elmanövrerade fönsterhissar	•	•	•	•
Centrallås	•	•	•	•
Automatisk färdhållare	•	•	•	•
Dinljus	•	•	•	•