



# Das weite Land

## Fahrbericht Audi 200 5T

Dieses Auto ist ideologisch in der Vernunft verankert, gefühlsmäßig aber der Potenz verpflichtet. Neben dieser Definition haben wir noch eine Menge anderer Erkenntnisse über den großen Audi notiert

Die BMW- und Mercedes-Fahrer auf den deutschen Autobahnen haben wohl alle irgendwann einmal gehört, daß der 200er-Audi gegen sie antritt. Sie nehmen es wörtlich und persönlich. Einem Aufsteiger die Füße von der Leiter zu ziehen, gilt ja auch in feinen Kreisen nicht als Fauxpas. Die Technik ist immer dieselbe: Man läßt den von hinten Kommenden erst einmal auflaufen, bleibt noch eine halbe Minute auf der linken Spur, schwenkt dann unter entschuldigendem Blinken nach rechts und gibt Gas. Diese Herausforderung – in Deutschland – nicht anzunehmen, hätte übermenschliche Charakterstärke erfordert. Das Duell dank hervorragender Beschleunigung im Bereich von 140 bis 180 km/h zu gewinnen, macht Freude. Die Dame am Nebensitz, blond, kühl und technisch uninteressiert, lächelt.

\*

Bekanntlich gibt es den Audi 200 in zwei Ausführungen: Als 5 E mit der vom 100er bekannten Fünfzylinder-Einspritzma-

schine (136 PS) und in der hier behandelten 5T-Ausgabe mit 170 PS. Das T steht für Turbolader und all das Gute, das wir damit in Verbindung bringen: Den unglaublichen Schub und den Hang zur Sparsamkeit. Daß diese ausgewachsene Familienlimousine weniger als neun Sekunden für Null-auf-Hundert braucht und in der Spitze die 200 km/h überschreitet, ist wahrscheinlich weniger eindrucksvoll als die kultivierte Manier, in der das alles vor sich geht.

Die von den Audi-Technikern bekanntgegebenen fabelhaften Verbrauchswerte haben wir zum Großteil nachvollziehen können, wenn wir jetzt die Theorie der ECE-Werte auf die Praxis übersetzen. Wir kommen auf folgende Durchschnittswerte: 18 Liter bei möglichst voller Fahrweise auf möglichst leeren deutschen Autobahnen, 16 Liter im Stadtverkehr, 12,8 Liter bei „normalem“ Autobahnfahren (zwischen 130 und 140 km/h), 11 Liter bei gemütlicher Überlandfahrt.

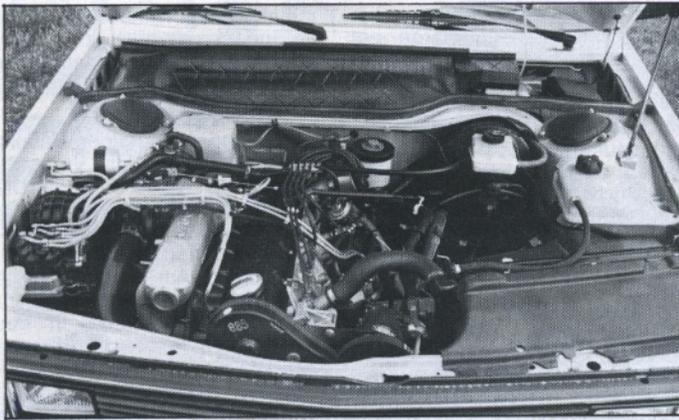
Die sogenannte Vernunft – was beim Autokauf wohl heißen soll: der Zwang der Realität – ist im Vormarsch. So mancher Wohlbestallte klagt im small talk über die Unmöglichkeit, den eigenen Erfolgskörper mittels durchschnittlicher Kraftfahrzeuge an den jeweiligen Ort der Bestimmung zu befördern. Ehrlichere geben zu, in vernünftigen Stunden die Anschaffung einer Sparversion des Golf zu erwägen, in jenen anderen Momenten aber, die für das Leben jedes Menschen wichtiger sind, die innere Größe zum Verzicht auf äußere Symbole und schlichten Luxus nicht übers Herz zu bringen. Ganz Ehrliche gestehen hin und wieder, daß ihnen die Potenz eines starken Triebwerkes und die Gewißheit, mißlichen Situationen durch den Angriff nach vorne entgegen zu können, einfach angenehm ist. Für jenes Gemisch aus Rationalität und Emotion, das gerade die sogenannten Erfolgsmenschen charakterisiert, ist der Audi 200 turbo ein gutes Angebot. Dieses Auto ist ideo-

logisch in der Vernunft verankert, gefühlsmäßig aber der Potenz verpflichtet. Allein die Bezeichnung „turbo“ signalisiert mehr Kraft als jedes „i“ – und die Logik der Auditechniker verhilft zu jeder gewünschten Ausrede.

Die Abgrenzung zu den etablierten Konkurrenten ergibt sich zwangsläufig: Mercedes (mit dem 280 E bei gleicher Ausstattung einiges teurer als der Audi) signalisiert den gesetzten, gewachsenen Aufstieg im Großunternehmen, BMW (mit dem 528i im gleichen Preisniveau) den dynamischen Vordränger. Der 200er Audi könnte den erfolgreichen Vernunftmenschen mit dem latenten Hang zu irrationalen Ausbrüchen charakterisieren und hätte somit die bei weitem größte Zielgruppe für sich. Dem koketten Understatementbedürfnis der angesprochenen Käuferschicht kommt dieses Auto mit der gegenüber dem Audi 100 kaum modifizierten Karosserie ebenfalls sehr deutlich entgegen. Bei den routinemäßigen Handgriffen, die der Tankfüllung dienen, bleiben Zapfstellengehilfen ungerührt. Erst die Bitte um Ölstandskontrolle verhilft den Tankwarten zu glitzernden Augen und dem Audi-200-turbo-Eigner zu seinem Selbstwertenerlebnis. Und das ist schön für alle, die mehr sein als scheinen wollen. Schließlich sollen die Leute auch bemerken, daß man mehr ist.

\*

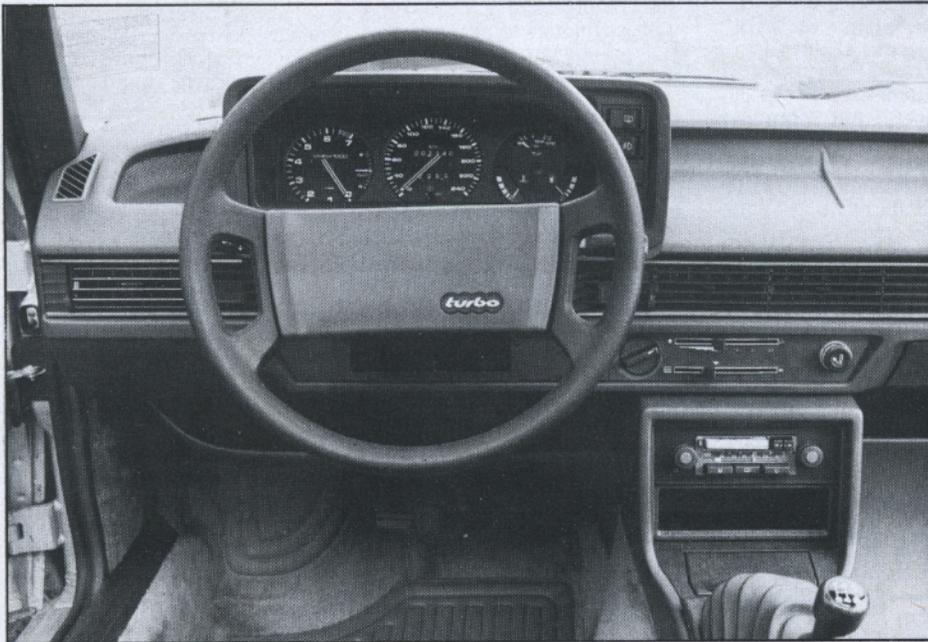
Die Vorteile des Fronttriebs brauchen einem aufgeklärten Publikum nicht extra erklärt werden. Daß ein Fronttrieb in Verbindung mit 170 PS funktionieren kann, ist die eigentliche technische Sensation am 200er turbo. Antriebskräfte, die auf



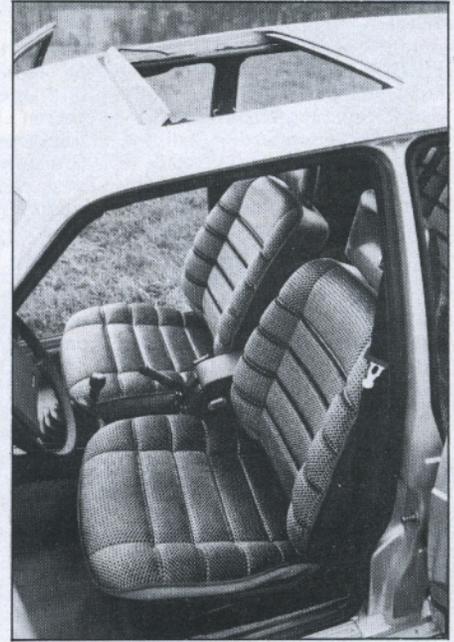
Saubere, seriöse Technik. Trotz seiner Kompliziertheit wirkt der Motor vertrauenerweckend. Die Länge des Triebwerkes machte es nötig, den Kühler seitlich zu montieren



Der Kofferraum erreicht die Ausmaße eines Kinderplanschbeckens, ist voll austapeziert und hat auch noch einen Keller für das Reserverad



Ein Beitrag zur Verkehrssicherheit: Umgeben von soviel Sachlichkeit kommt niemand auf verspielte Gedanken, was bleibt einem übrig, als sich zu konzentrieren?



Die Sitze sind so angenehm wie sie aussehen und geschmackvoll tapeziert



Zusammen mit der Windschutzscheibe werden bei eingeschaltetem Licht auch die Hauptscheinwerfer gereinigt. Der Strahl ist stark, Wischer sind überflüssig



Die Physiognomie des neuen Audi-Gesichtes hat an Ausdruck gewonnen – er sieht aus wie seine eigene Amerika-Version. Gut gelungen: Starkes Spoiler-Kinn, feine Stoßstangen-Lippen



Von der Seite: Keine Ansatzpunkte für Lob oder Kritik, die Karosserie ist einfach vollkommen ausgewogen. Die Felgen ziehen Blicke an wie der Schönheitspunkt einer Inderin

die Lenkung durchschlagen könnten, werden durch das serienmäßige Servoaggregat bis in Grenzbereiche hinein wirkungsvoll weggefiltert. Volle Beschleunigung aus engen Kurven erfordert allerdings einige Konzentration aufs Lenkrad – was ähnliche Manöver jedoch auch bei gleich starken Hecktriebserfordernissen verlangen. Der simple Restvorteil des Frontantriebs: Das Auto fährt dorthin, wohin man es lenkt. Dem freundlichen Frühjahrsverwehter verdanken wir ausreichende Erfahrung auf regenassen Straßen und die Feststellung, daß sich der Turbo samt breiten Niederquerschnittsreifen durch Aquaplaninggefahren wühlt, als existieren sie nicht. Bei entsprechender Fahrweise – soll heißen: in

kritischen Situationen am Gas bleiben – ergeben sich Sicherheitsvorteile, die sich mühelos in fahrerisches Wohlbehagen und Überlegenheitsgefühle umsetzen lassen. Auf normaler, trockener Fahrbahn sind die Grenzen des Fronttriebs und des beeindruckenden Fahrwerks ohnehin nicht zu erforschen.

Bei voller Beschleunigung hebt sich die Frontpartie deutlich. Auf rutschigem Untergrund bedeutet das ein Durchdrehen der Antriebsräder bis in den dritten Gang. Undosiertes Gasgeben in solchen Situationen ist zweifellos unvernünftig, genauso unzweifelhaft aber gefahrlos. Fronttriebler fahren dorthin, wohin man sie lenkt. Aber das hatten wir schon.

Der Generaldirektor im Fond des Wagens würde bei derartigen Beschleunigungsmanövern mehrmals – bei jedem Gangwechsel – mit dem Kopf nicken, was nicht unbedingt Zustimmung bedeuten müßte. Aber wahrscheinlich säße er gar nicht hinten. Selber fahren macht Spaß.

\*

Die Audi-Leute sagen: „Einstieg in die luxuriöse Oberklasse“ und meinen das auch so. Natürlich gibts auch bei den anderen jene lebenswürdigen Kleinigkeiten, die man früher nicht hatte und an die man sich schnell gewöhnt. Dort muß man sie aber zum Teil noch immer zusätzlich bezahlen. Beim 200er (auch beim Einspritzmodell) ist alles serienmäßig: Bronzegetönte Rundumverglasung, Zentralverriegelung, Fensterheber für alle Fenster (mit vom Fahrerseite einschaltbarer Verriegelung für die hinteren Fensterheber), Kopfstützen und automatische Sicherheitsgurte für alle Sitze, von innen verstellbare Außenspiegel auf beiden Seiten, Leseleuchten für alle Beifahrer, höhenverstellbarer Fahrersitz, Zigarettenanzünder in beiden hinteren Türen. Genaueres entnehmen Sie bitte unserer Ausstattungsliste.

Die Plüschtapezierungen mag Geschmackssache sein, hat aber bis jetzt noch allen gefallen, die von Neugier getrieben den Innenraum besichtigten, die Verkleidung des Himmels ist wärmedämmend und ver-

mittelt Gemütlichkeit. Plastik ist im Innenraum auch zu sehen, aber das scheint ja selbst bei viel teureren Modellen nunmehr unvermeidbar zu sein.

Es sind die herzigen Details, die uns verspielten Vernunftmenschen Freude bereiten. Die Digitaluhr über dem Rückspiegel schwächt ihre Leuchtkraft ab, wenn man das Außenlicht einschaltet. Am hinteren Ende der Mittelkonsole entdecken wir noch ein Ablagefach, in das wunderbarerweise die Kassetten für die Stereoanlage passen. Der Deckel dieser Ablage ist mit Ausnehmungen versehen, in die Fondpassagiere ihre Drinks abstellen können.

\*

Zusammenfassung: Ein beeindruckendes Triebwerk, dessen Turboschub durchaus sanft einsetzt, aber ungemein wirkungsvoll ist. Überholvergnügen in jeder Situation, falls man nicht unter 3000 Umdrehungen/Minute abgefallen ist. In den wichtigen Geschwindigkeitsbereichen deutliche Überlegenheit beim Beschleunigen. Alle Vorteile eines ausgereiften Fronttrieblers mit hervorragendem Fahrwerk. Die Möglichkeit, mit einem PS-starken Fahrzeug unwahrscheinlich sparsam unterwegs zu sein. Ein Kofferraum wie ein Plattschinken. Luxus serienmäßig bis ins Detail. □

**Text: Helmut Hanusch  
Fotos: Bernd Schilling**

## Audi 200 5T

### Preis

Audi 200 5 T: öS 291.650,- (Audi 200 5 E: öS 270.530,-)

### Motor

Fünfcylinder-Reihenmotor, längs vor der Vorderachse liegend. Bohrung x Hub 79,5 x 86,4 mm, Hubraum 2144 ccm. Obenliegende Nockenwelle mit Zahnriemenantrieb. Leichtmetall-Zylinderkopf, sechsmal gelagerte Kurbelwelle. Verdichtung 7,0:1. Leistung 170 PS (125 kW) bei 5300/min. Max. Drehmoment 185 Nm bei 3300/min. Bosch K-Jetronic und KKK-Abgasturbolader. Max. Ladedruck 0,82 bar. Batterie 63 Ah. Generator 1050 Watt. Tankinhalt 75 Liter. Oktanbedarf Superbenzin (98 Oktan).

### Kraftübertragung

Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung. Untersetzungsverhältnisse: I. 3,6:1; II. 2,125:1; III. 1,36:1; IV. 0,966:1; V. 0,829:1; R. 3,5:1. Achsuntersetzung 3,889:1.

### Fahrwerk

Selbsttragende Karosserie mit vorderem Hilfsrahmen, vorn (negativer Lenkrollradius) Federbeine mit Querlenker, Schraubenfedern, Kurvenstabilisator. Hinten Starrachse mit Längslenkern, Torsions- und Panhardstab. Schraubenfedern und Teleskopdämpfer. Handbremse wirkt mechanisch auf die Hinterräder. Zahnstangenlenkung mit Servo. Wendekreis ca. 11,3 m. Vorne und hinten Faustsattel-Scheibenbremsen (vorne belüftet). Zusätzliche Trommelbremsen hinten. Diagonal-Zweikreis-Bremssystem. Bremskraftregler, Bremskraftverstärker. Reifen 205/60 HR 15 auf LM-Rädern 6 J x 15.

### Abmessungen

Länge/Breite/Höhe 4695/1770/1390 mm, Radstand 2675 mm. Spur v/h 1475/14555 mm. Bodenfreiheit 150 mm. Leergewicht 1260 kg. Nutzlast 505 kg, zul. Dachlast 75 kg.

### Fahrleistungen

0– 40 km/h	2,3 sec
0– 60 km/h	4,4 sec
0–100 km/h	9,5 sec
0–120 km/h	12,8 sec
0–140 km/h	18,1 sec
0–160 km/h	24,6 sec

Höchstgeschwindigkeit 201 km/h

### Benzinverbrauch

ECE-Werte: Im Stadtzyklus 15,9 Liter, bei konstant 90 km/h 7,8 Liter, bei konstant 120 km/h 12,5 Liter Superbenzin/100 km.

Dagegen unsere Verbrauchswerte: 18 Liter bei voller Fahrweise, 16 Liter im Stadtverkehr, 12,8 Liter beim „normalen“ Autobahnfahren, 11 Liter bei sanfter Überlandfahrt.

### Ausstattung

Bugspoiler, Seitenleisten, Niederquerschnittreifen, Leichtmetallfelgen, Nebelscheinwerfer, Nebelschlußleuchte, Verbundglas-Windschutzscheibe, bronzegetönte Rundumverglasung. Innen: Velours-Sitzbezüge, Rahmen-Kopfstützen vorn und hinten, Ablagefächer in den Sitzlehnen, Dachverkleidung mit Stoffeinlagen und versenkten Sonnenblenden. Digital-Uhr. Sicherheitslenkrad, Mittelkonsole, Sicherheitsgurte für alle Sitzplätze. Von innen verstellbarer Außenspiegel (an der Beifahrerseite). Leseleuchten rundum. Zwei Zigarettenanzünder hinten. Zwei Polsterln.

Außerdem: Servolenkung, elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung, höhenverstellbarer Fahrersitz. Automatikgurte vorn und hinten.

### Aufpreis-Extras

Beheizbarer Fahrer- und Beifahrersitz öS 1.265,-; Anhängerkupplung öS 4.313,-; grüne Wärmeschutzverglasung rundum öS 7.241,-; Schi-Sack öS 1.117,-; Klimaanlage öS 22.075,-; elektrisch betätigtes Schiebe/Ausstelldach öS 13.787,-; Automatik-Getriebe für 5 E: öS 16.800,-, 5 T: öS 18.620,-. Das ABS-System wird erst im Herbst erwartet.