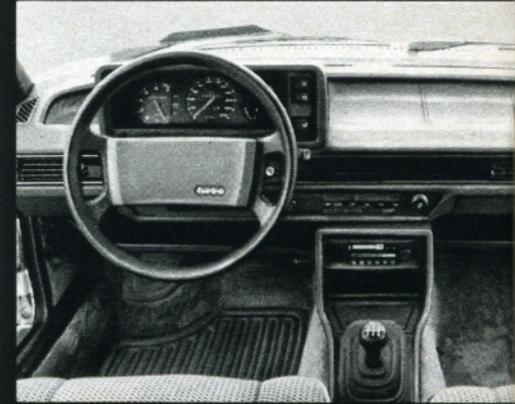
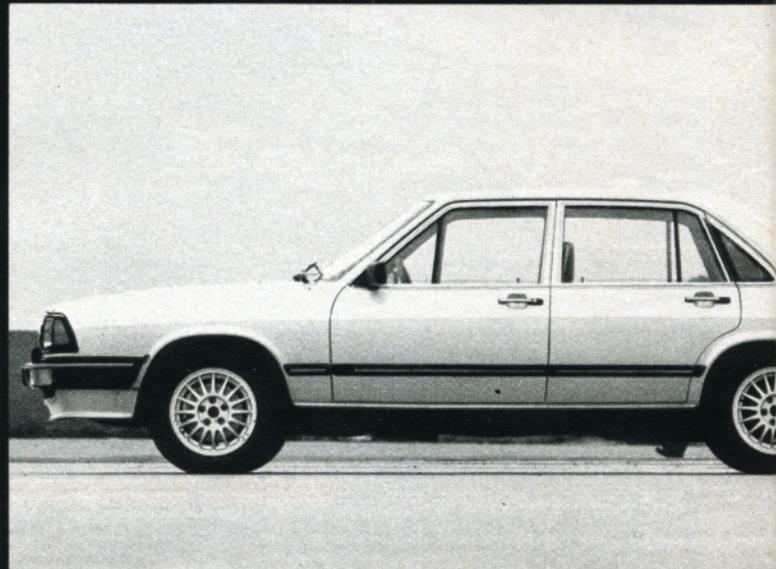
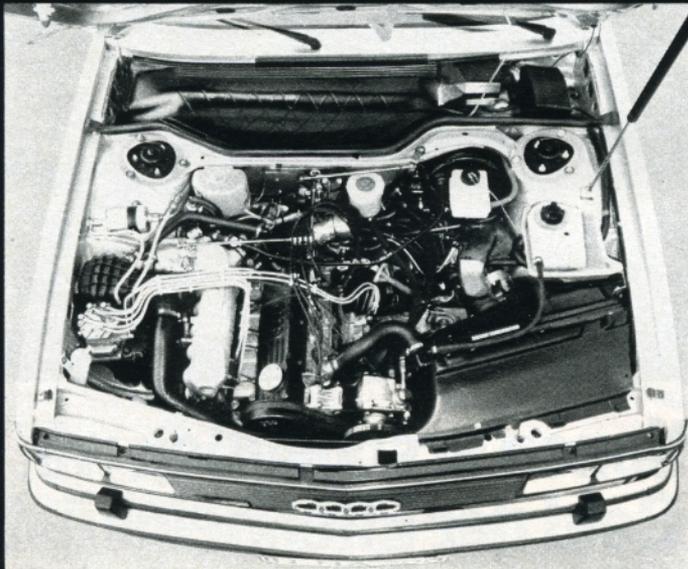


Audi 200

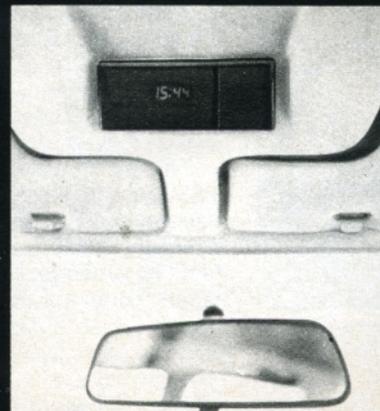
AUDI DIE NEUEN



Eine erlesene Ausstattung, kombiniert mit fein akzentuiertem Interieur kennzeichnen das neue Top-Modell aus Ingolstadt, den Audi 200.



Zwei Motoren stehen beim Audi 200 zur Wahl: entweder der Einspritzer 5E mit 136 PS oder ein Fünfzylinder-Einspritzer plus Abgas-Turbolader und reichlichen 170 PS. Äußere Merkmale des neuen Typs sind unter anderem ein Frontspoiler, Breitreifen der Dimension 205/60 HR 15, vier Hauptscheinwerfer. Kommoderes Gestühl vermittelt auch den Eindruck von Exklusivität.



MODELLJAHR 80

Der Audi 100, etablierte Mittelklasse und überaus gefragt, wurde letzten Erkenntnissen angepaßt. Neu und anspruchsvoll prä-

sentiert sich das zukünftige Top-Modell der Audi-Produkte, der Audi 200, auf Wunsch auch mit Turbolader.

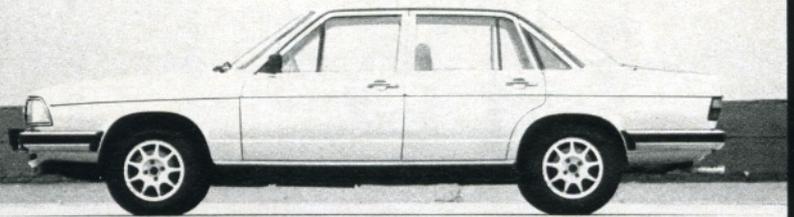
Audi 100



Überraschend kommt die Vorstellung des Audi 200 keineswegs, schon geraume Zeit war die Existenz eines serienreifen Turbo-Motors in Ingolstadt ein offenes Geheimnis. Nun läuft er also. Mit fünf Zylindern, einem Hubraum von 2,2 Liter und einem lange erprobten Leistungsdruckerzeuger von KKK.

Lediglich die Karosserie-Grundform zeigt sich mit der des Audi 100 identisch, auch der Radstand stimmt exakt überein. Darüber hinaus kann der Audi 200 mit wirklich neuen und eigenständigen stilistischen wie technischen Merkmalen aufwarten. Von der recht habhaften Ausstattungsfülle ganz zu schweigen. Der Audi 200 ist das Top-Modell und bietet dafür auch erheblich mehr als die Varianten der Audi 100-Reihe.

Auf den ersten Blick erkennbar wird das neue Modell am großen Frontspoiler, vier Hauptscheinwerfern, dem grünen Farbstreifen am Oberrand der Frontscheibe und den serienmäßigen Breitreifen der Dimension 205/60 HR 15 auf Sechszoll-Felge. Alles, was gut und teuer ist. Weniger gut müssen dabei



Das Gesicht des Audi 100 zeigt sich im Modelljahr 80 gegenüber der bisherigen Ausführung nur milde geändert. Die Hauptscheinwerfer wurden breiter, die Blinkleuchten präsentieren sich mit heller Abdeckung und die Stoßfänger reichen seitlich bis zu den Radausschnitten. Auch die Leuchten am Heck sind neuerdings von der Seite besser erkennbar.

freilich die Scheinwerfer beurteilt werden, ein gemischtes System aus H4 (außen) und H1-Fernscheinwerfern. Das Ablendlicht dürfte bei diesem Scheinwerferformat mit Sicherheit nicht den Gütegrad erreichen wie beim Audi 100, der eben im Zeichen der Modellpflege noch größere Hauptscheinwerfer erhielt.

Serienmäßig sind am Audi 200 so brauchbare Dinge wie Scheinwerfer-Waschanlage, Halogen-Nebelscheinwerfer, Nebelschlußleuchte, Verbundglas-Windschutzscheibe und Profilmulmi-Schutzleisten an der Seite. Der Karosserie-Innenraum erscheint gediegen

DIE NEUEN

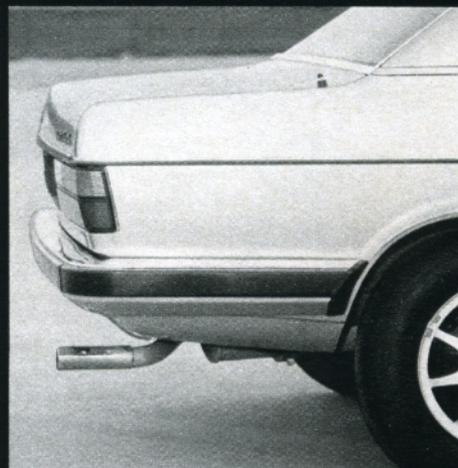
und aufwendig. Über dem Innenspiegel beispielsweise präsentiert sich quartzesteuert eine digitale Zeituhr. Die Instrumententafel ist ebenso übersichtlich wie zweckmäßig. Und der Ausstattungsumfang reicht vom Vierspeichenlenkrad über zwei lose Schlummerkissen bis zur Servolenkung, elektrischen Fensterhebern, Zentralverriegelung und höhenverstellbarem Fahrersitz.

Angeboten wird der Audi 200 mit zwei Motoren. Als Basismodell empfiehlt sich der Typ 200 mit dem vom Audi 100 bekannten Fünfzylinder-Einspritzmotor mit 100 kW (136 PS), dem 5E. Entscheidend dabei ist, daß Karosserie, Ausstattung und Fahrwerk exakt dem stärkeren Modell mit dem Turbomotor, dem 5T, entsprechen. Mit dieser Maschine verfügt der Audi 200 über satte 125 kW (170 PS) bei 5 400/min. Das maximale Drehmoment von 265 Nm stellt sich bei 3 200/min ein. Als Drehzahl limit sind 6 500/min vorgesehen. Der vom Abgasturbolader gelieferte maximale Ladedruck liegt bei 0,7 bar (Überdruck). Die Verdichtung beträgt 7:1. Superkraftstoff ist gefragt.

Wunder vollbringt auch der von Audi entwickelte Turbomotor nicht. Wenn die zur Verfügung gestellte Leistung ständig und voll angefordert wird, liegt der Verbrauch über dem Limit des Fünfzylinder-Einspritzers beispielsweise. Bei etwas vernünftigem Umgang mit dem Gaspedal, ohne allzu deutlichen Leistungsverzicht, zeigt sich der 5T erwartungsgemäß durchaus verbrauchsgünstig. Dazu ein Beispiel: Bei Konstantfahrt, Tempo 120, konsumiert der Audi 200 5E um 9,3 Liter, das Turbomodell 5T um 10,3 Liter.

Um den gebotenen Fahrleistungen gerecht zu werden, hielten die Audi-Techniker ein Hochleistungsfahrwerk (Audi-Jargon) für erforderlich: Leichtmetallräder und Reifen in Breitform, vorne innenbelüftete Scheibenbremsen plus großem Bremssattel, Scheiben hinten und sorgfältig abgestimmte Federn und Dämpfer. Ziel: Absolute Fahrsicherheit, auch bei hohen Geschwindigkeiten und groben Fahrfehlern.

Die Fahrleistungen des Audi 200 5T sind natürlich beeindruckend. Mit dem serienmäßigen Fünfganggetriebe liegt die Beschleunigung (0-100 km/h) nach Werksangaben bei 8,7 Sekunden (Automatik 9,6 s), die Höchstgeschwindigkeit bei 202 km/h (Automatik 195 km/h). Das Schaltgetriebe enthält einen lang übersetzten fünften Spargang, auf geringe Motordrehzahl ausgelegt. Die Preisvorstellungen zum Audi 200; Bis Redaktionsschluß waren keine in Erfahrung zu bringen, unter 30 000 Mark allerdings dürfte sich hier nichts abspielen.



Neu: Die Armaturentafel erhielt einige stilistische Änderungen.
Neu: Höhergelegte Armstützen vorn und eine erfreulich große Türablage.
Neu: Stoßfänger bis zum Radausschnitt und breitere Heckleuchten.

Audi 100-Änderung

Das äußere Bild des Audi 100 hat sich nicht entscheidend verändert. Modifikationen finden sich im Detail. So die seitlich bis zu den Radausschnitten verlängerten Stoßfänger (vorn integrierte Nebelscheinwerfer), die vergrößerten Heckleuchten und die breiter gezogenen Hauptscheinwerfer. Wohl nur aus stilistischen Gründen mußte die gelbe Abdeckung der Blinker vorn einer weißen Kunststoffschale weichen. Gelbe Blinker sind jedoch nach wie vor gewährleistet.

Ein überaus interessantes Merkmal des neuen Modelljahres: das als M-Ausstattung lieferbare Fünfganggetriebe. Die Auslegung der fünften Schaltstufe entspricht einem Spar- und Schongang mit langer Übersetzung. Wenn überwiegend weitere Strecken zu bewältigen sind, lohnt die Anschaffung dieser Getriebeversion unbedingt.

Wintersportlern offeriert Audi nun auch im Stufenheckmodell den Skisack als M-Ausstattung, der bisher auf den Audi 100 Avant beschränkt war. Eine sicher höchstwillkommene Variante. Dasselbe

dürfte wohl für die Kindersicherung gelten, die als Keil zwischen die Vordersitze gesteckt wird.

Das Lenkrad hat sich etwas verändert, große Türablagen sind selbstverständlich geworden, die Armlehnen vorn rückten an die richtige Stelle und neue Polsterstoffe stehen zur Auswahl. Insgesamt Feinarbeit, praxisgerechte und wohlhabgewogene Änderungen im Detail. So auch bei der Fahrwerksabstimmung, der einzigen wesentlichen technischen Änderung. Ziel dieser Modifikation war es, die Aufbaubewegungen noch mehr zu dämpfen, das Fahrverhalten um weitere Nuancen zu verbessern.

Ein Wort noch zum Audi 80. Die 75 PS-Motoren erhalten neuerdings den 1B3-Vergaser, eine Weiterentwicklung. Der bisherige 2B2-Vergaser in den 85 PS-Maschinen wird durch den 2B3-Vergaser ersetzt. Erreichen läßt sich mit diesen Änderungen einerseits die Dämpfung des Lastwechselschlages (abrupte Gaspedaländerung Leerlauf/Vollgas) und das Kaltstartverhalten andererseits. Ansonsten zeigt sich der Audi 80 im gewohnten Bild, einer Form immerhin, die noch nicht allzu lange von den Bändern läuft.

- kpb -