



Die Preisfrage

Der Audi 100 CC stellt sich in einem Vergleichstest dem BMW 520 i und dem Mercedes 230 E.

Von Wolfgang König

An Vorschußlorbeeren hat es dem neuen Audi 100 nicht gefehlt. Er ist, vier Monate nach seiner Präsentation, der unumstrittene Star in der oberen Mittelklasse. Journalisten aus verschiedenen Ländern erkoren ihn zum Auto des Jahres 1982, Laien ergötzen

Fotos: Seufert



Vergleichstest

sich an den offensichtlichen aerodynamischen Qualitäten der Karosserie, als könne man nun ungehindert durch den Fahrtwind schlüpfen.

Hat der Audi das verdient, erweist er sich den Preisen, die ihm von Publikationsorganen jeglicher Couleur verliehen wurden, würdig oder ist er nichts

weiter als ein Windei? auto motor und sport ging dieser Preisfrage nach und stellte den neuen 100 direkt seinen zwei wichtigsten Konkurrenten gegenüber. Beide sind vom Erfolg verwöhnt und kommen aus noblen Haus: Der 520i von BMW und der 230 E von Daimler-Benz. Angesagt ist ein Dreikampf, wie er härter sicher kaum sein könnte, zumal sich die Konkurrenten im Preis nicht viel nehmen.

Billigster ist der BMW mit 27 400 Mark, der jedoch kaum weniger kostet als ein Audi 100 mit Einspritzmotor in der für die Test-Bewertung gewählten CC-Ausstattung (27 560 Mark).

Ein leichtes Handicap trägt der Mercedes, für den knapp 30 000 Mark bezahlt werden müssen. Bei allen genannten Preisen sind Servolenkung und Fünfganggetriebe inbegriffen.

1. Karosserie

Reichlich Platz für vier, ausreichend für fünf Personen und ein familientauglicher Kofferraum, der auch entsprechend beladen werden kann – das alles darf bei einer Limousine der oberen Mittelklasse vorausgesetzt werden. Im Audi 100 kommt der Käufer in dieser Beziehung voll auf seine Ko-



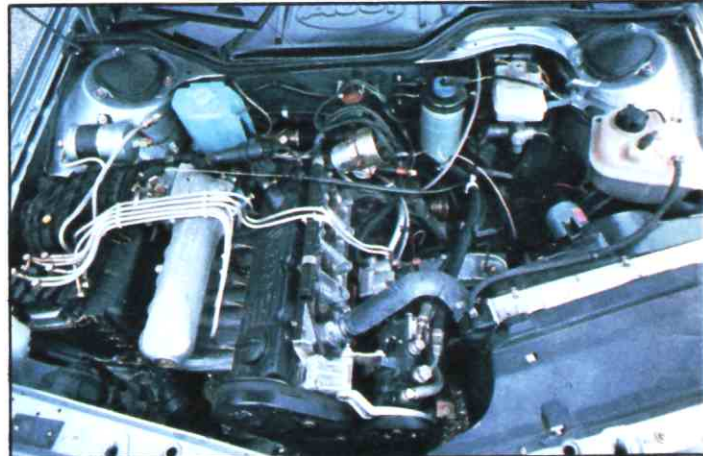
Audi 100 CC, besondere Kennzeichen: strömungsgünstige Karosserie



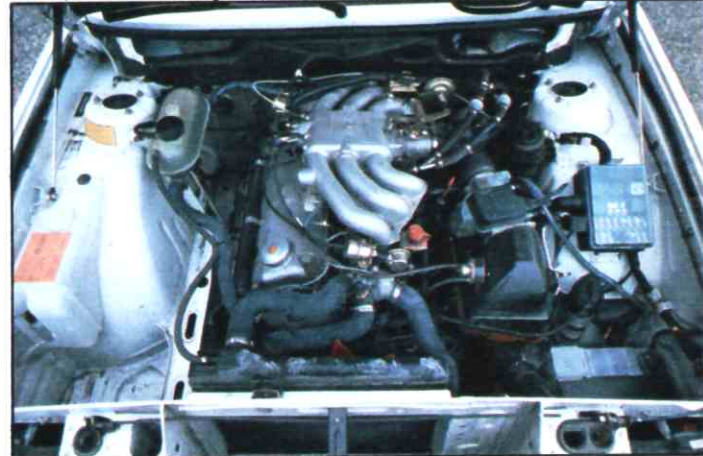
BMW 520i, besondere Kennzeichen: kompakte Karosserie



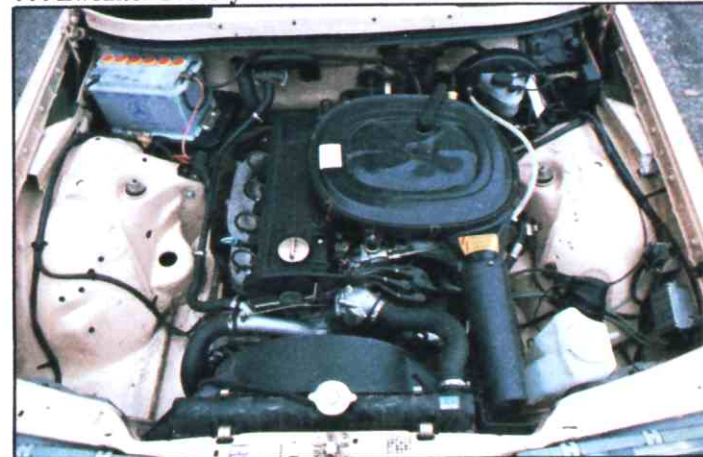
Mercedes 230 E, besondere Kennzeichen: konservative Karosserie



... 2,1 Liter-Fünfzylindermotor mit 136 PS



... Zweiliter-Sechszylindermotor mit 125 PS



... 2,3 Liter-Vierzylindermotor mit 136 PS

sten. Platz gibt es vorne wie hinten in Hülle und Fülle, wobei im Fond auch drei Erwachsene noch recht bequem Unterschlupf finden und für lange Beine reichlich Bewegungsfreiheit zur Verfügung haben. Da sich die Fahrgastzelle zum Dach hin ungewöhnlich stark verjüngt, entspricht vor allem der subjektive Raumeindruck nicht ganz dem in den Meßwerten zum Ausdruck kommenden Angebot.

Auch an Kofferraum wurde bei Audi nicht gespart. Mit 570 Liter nach VDA-Norm schluckt er mehr als jeder andere in dieser Runde, ist dank tiefliegender Ladekante gut zugänglich und darf mit 459 Kilogramm angemessen beladen werden.

Kaum weniger bietet allerdings die Karosserie des Mercedes. Abstriche müssen nur auf dem Rücksitz gemacht werden, wo

hochgewachsene Mitfahrer weniger Abstellraum für ihre Beine vorfinden als im Audi. Auch das Kofferraumvolumen erreicht mit 500 Liter nicht ganz das Maß des Spitzenreiters, wobei das Ladegut oben drein über eine relativ hohe Bordwand gehievt werden muß. Ein Vorteil: die hohe Zuladung von 495 Litern.

Eher für die kleine Familie eignet sich dagegen der BMW, der

an innerer Größe gegenüber seinen Widersachern deutlich abfällt. Die geringere Innenbreite macht die Unterbringung dreier Erwachsener im Fond auf Dauer zur Quälerei, vorne mangelt es im Vergleich an Ellbogenfreiheit und das weit in den Innenraum ragende Lenkrad geht auf Kosten der nutzbaren Innenraumlänge. Auch das Fassungsvermögen des relativ schwer zugänglichen Gepäckraums ist geringer als bei



... Armaturenbrett mit sparsamer Instrumentierung



... üppiges Raumangebot hinten, bequeme Sitze



... attraktives, funktionell gestaltetes Armaturenbrett



... beengter Fondraum mit geringer Innenbreite



... übersichtliche Instrumente, griffgerechte Schalter



... hinten viel Platz, aber geringer Sitzkomfort

Audi 100 CC

Wassergekühlter Fünfzylinder-Reihenmotor vorn längs, obenliegende Nockenwelle, Hubraum 2144 cm³, Bohrung x Hub 79,5 x 86,4 mm, Verdichtungsverhältnis 9,3:1, Leistung 100 kW (136 PS) bei 5700/min, maximales Drehmoment 180 Nm bei 4800/min, 27 560 Mark

BMW 520i

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor vorn längs, obenliegende Nockenwelle, Hubraum 1990 cm³, Bohrung x Hub 80,0 x 66,0 mm, Verdichtungsverhältnis 9,8:1, Leistung 92 kW (125 PS) bei 5800/min, maximales Drehmoment 165 Nm bei 4500/min, 27 400 Mark

Mercedes 230 E

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor vorn längs, obenliegende Nockenwelle, Hubraum 2299 cm³, Bohrung x Hub 95,5 x 80,25 mm, Verdichtungsverhältnis 9,0:1, Leistung 100 kW (136 PS) bei 5100/min, maximales Drehmoment 205 Nm bei 3500/min, 29 985 Mark

Charakteristische Stilmerkmale machen jeden der drei Publikums-Lieblinge in der oberen Mittelklasse zu einer unverwechselbaren Erscheinung. Ältester ist der bereits 1975 präsentierte Mercedes, für den Ende 1984 ein Nachfolger erwartet wird.





Doch immer noch ist der Mercedes der wichtigste Konkurrent des 1981 aktualisierten BMW und des brandneuen Audi. Daß er stilistisch in die Jahre gekommen ist, erscheint gerade im direkten Vergleich unverkennbar



Vergleichstest

der Konkurrenz (460 Liter), kann aber dank hoher Zuladung (512 kg) gut genutzt werden.

Während mancher sich aber auch mit dem Raumangebot des BMW durchaus zufrieden geben dürfte, sind andere wichtige Anforderungen an eine Karosserie, nämlich ihre Funktionalität und Verarbeitungsqualität, von universellem Interesse. Gerade die Funktionalität, deren Bewertung sich aus einer Summe von Details zusammensetzt, entscheidet im Alltag zu einem großen Teil über den Zufriedenheitsgrad beim Besitzer. Einstiegscomfort und Übersichtlichkeit zählen ebenso dazu wie die Qualität von Scheinwerfern, Schließern oder der Wischer/Wascher-Anlage. Auch die praxisgerechte Ausrüstung des Interieurs, wichtig sind hier unter anderem das Gurtsystem, Ablagen, Griffe oder die Anordnung des Radios, gilt als Kriterium.

Zieht man alles ins Kalkül und wägt sorgfältig ab, dann verdient hier eindeutig der Mercedes die meisten Pluspunkte. Die Konkurrenten, obwohl sie im Vergleich mit dem acht Jahre alten Mercedes als Newcomer dastehen, leisten sich unnötige Schwächen. Beim BMW stört zum Beispiel der vorne beengte Einstieg, die unhandlichen Türgriffe und das schlecht sitzende Gurtsystem für die Vordersitze.

Im Audi haben die Insassen vor allem unter der windschlüpfigen, glatt in die Außenhaut eingefügten Verglasung zu leiden. Sie neigt nicht nur ungewöhnlich stark zum Verschmutzen, sondern beeinträchtigt indirekt, auf Grund der starken Türwölbung, auch etwas den Einstieg und führt, offenbar aus konstruktiven Gründen, zu relativ schwergängigen Fensterkurbeln. Hinzu kommen beim Audi zu klein dimensionierte Ablagen und die unübersichtliche Anordnung des Radios. ▷

Vergleichstest

Auch in den verbleibenden Bewertungen der Verarbeitungsqualität und der Ausstattung kann der schwäbische Senior der Vergleichsrunde die meisten Punkte einheimsen. Sein lupenreines Finish und der

allzeit spürbare Eindruck von Solidität machen klar, daß der Mercedes nicht umsonst mit 1385 Kilogramm (leer) das Schwergewicht seiner Klasse darstellt. Auch mit dem Umfang der Serienausstattung kann man mittlerweile zufrieden sein, zumal er den beiden Konkurrenten sogar noch ge-

ringfügig überlegen ist. Ein weiterer Vorteil ist nicht zuletzt die ungewöhnlich breite Palette der Sonderausstattungen, die auch so Ausgefallenes, wie einen Airbag oder orthopädisch geformte Sitze einschließt.

Benfalls von guter Qualität, wenn auch nicht ganz auf

dem Niveau des Mercedes, präsentiert sich in diesen Kriterien der BMW, bei dem jedoch in der Serienausstattung einige wichtige Details, etwa eine Leuchtweiten-Regulierung für die Scheinwerfer oder die gerade hier dringend notwendige Sitzhöhenverstellung, vermißt werden.

Ausstattung

Fahrzeugtyp	Audi 100 CC	BMW 520i	Mercedes 230 E
Grundpreis	27 560,-	27 400,-	29 985,- ⁵⁾
Airbag	○	○	1763,-
Antiblockiersystem	3343,-	2840,-	2712,-
Außenspiegel von innen einstellbar links	●	● ²⁾	●
Außenspiegel von innen elektr. einstellbar rechts	193,-	162,-	192,-
Automatisches Getriebe	1740,-	1430,-	2107,-
Automatikgurt hinten	●	●	●
Bremsbelagverschleißanzeige	●	●	●
Dachhaltegriff vorn	●	●	●
Dachhaltegriffe hinten	●	●	●
Drehzahlmesser	237,-	340,- ³⁾	226,-
Elektrisch betätigte Fensterheber vorn	○	726,-	774,-
Elektrisch betätigte Fensterheber vorn und hinten	1214,-	1328,-	1373,-
Fünfganggetriebe	●	●	1040,-
Geschwindigkeitsregelanlage	536,-	○	525,-
Halogen-Nebelscheinwerfer	332,-	205,-	●
Heizbare Heckscheibe	●	●	●
Klimaanlage	2650,- ¹⁾	3092,-	3480,-
Kofferraumbeleuchtung	●	●	●
Kopfstützen hinten	●	187,-	192,-
Lederpolsterung	2567,-	1916,-	2181,-
Leichtmetallräder	798,-	1300,-	1362,-
Leuchtweitenregulierung	●	○	●
Metallic-Lackierung	595,-	900,-	1124,-
Mittelarmlehne hinten	●	●	●
Motorhauben-Selbstarretierung	●	○	●
Motorraum-Beleuchtung	○	○	○
Nebelschlußleuchte	●	●	●
Niveauregulierung	1080,-	1158,-	1006,-
Rückfahrscheinwerfer	●	●	●
Scheinwerfer-Waschanlage	543,-	635,-	537,-
Schiebedach mechanisch bet.	729,-	1070,-	1017,-
Schiebedach elektrisch bet.	1442,-	1439,-	1356,-
Servolenkung	●	●	●
Sitzheizung links/links u. rechts	174,-/348,-	277,-/468,-	311,-/622,-
Sitzhöhenverstellung links rechts	93,- ○	324,- ⁴⁾ 146,-	● 111,-
Tankschloß	●	●	●
Verbundglas-Frontscheibe	●	●	●
Wärmedämmendes Glas	437,-	328,-	622,-
Wischergeschwindigkeiten	2+Intervall	2+Intervall	2+Intervall
Zentrale Türverriegelung	371,-	464,-	412,-

● = serienmäßig, ○ = nicht lieferbar, ¹⁾ nur zusammen mit leistungsstärkerem Kühler, ²⁾ elektrisch betätigt, ³⁾ zusammen mit Digital-Zeituhr, ⁴⁾ zusammen mit Lenkradverstellung, ⁵⁾ inklusive Fünfganggetriebe

Karosserie

Fahrzeugtyp	Audi	BMW	Mercedes
Raumangebot	19	13	18
Kofferraum und Zuladung	19	17	18
Funktionalität	13	13	19
Ausstattung	16	17	20
Verarbeitungsqualität	15	17	20
Summe der Punkte	82	77	95
maximal erreichbare Punktzahl 100			

Meßwerte

Fahrzeugtyp		Audi 100 CC	BMW 520i	Mercedes 230 E
Radstand	mm	2687	2625	2795
Spur vorn	mm	1476	1430	1488
hinten	mm	1459	1470	1446
Länge	mm	4793	4620	4725
Breite	mm	1814	1700	1786
Höhe	mm	1422	1415	1438
Innenbreite vorn	mm	1480	1390	1450
hinten	mm	1470	1380	1460
Innenhöhe vorn	mm	960	970	920
hinten	mm	900	900	910
Sitztiefe vorn	mm	520	490	480
hinten	mm	480	470	460
Sitzraum von - bis	mm	680-890	640-870	510-760
Normknieraum	mm	260	210	220
Kofferraumvolumen	L	570	460	500
Wendekreis links	m	11,8	10,7	11,2
rechts	m	11,5	10,8	11,1
Lenkradumdrehungen		3 1/2	3 1/2	3 1/4
Leergewicht	kg	1262	1218	1385
zulässiges Gesamtgewicht	kg	1710	1730	1880
Zuladung	kg	448	512	495
Gewichtsverteilung				
Vorderachse	%	61,0	53,1	51,1
Hinterachse	%	39,0	46,9	48,9
Leistungsgewicht	kg/kW kg/PS	12,6 9,3	13,2 9,7	13,9 10,2

Antrieb

Fahrzeugtyp	Audi	BMW	Mercedes
Motoreigenschaften	14	20	16
Leistungscharakteristik	13	18	17
Kraftübertragung	16	20	19
Fahrleistungen	18	16	11
Verbrauch/Reichweite	20	15	13
Summe der Punkte	81	89	76
maximal erreichbare Punktzahl 100			

An letzter Stelle sowohl im Qualitätseindruck als auch in der Ausstattungswertung rangiert der Audi. Einige billig wirkende, nicht überall solide verarbeitete Details im Innern und das unter dem Niveau der Konkurrenten liegende Angebot an Sonderausstattungen bringen ihm Minuspunkte.

2. Antrieb

Komfort steht in der Klasse des Audi 100 natürlich an erster Stelle – das gilt auch für den Antrieb. Es hängt oft von den Motoreigenschaften ab, ob im täglichen Umgang mit einem

Auto Freude und Zufriedenheit aufkommt. Problemloses Startverhalten und sauberer Kaltlauf können ebenso erwartet werden wie spontanes Ansprechen, Vibrationsarmut und ein stabiler Leerlauf.

Wie sich das in der Praxis optimal darstellt, demonstriert der

BMW-Motor – das einzige Sechszylinder-Aggregat im Vergleich. Denn er bietet in den genannten Punkten derzeit sicher das Optimum seiner Klasse. Weich wie Samt bis in höchste Drehzahlregionen und stets willig bei der Arbeit, prägt er hier mehr als alles andere den Fahreindruck. Bestnoten



Komfortabel reisen läßt es sich in jedem der drei Vergleichskandidaten. Dennoch gibt es in dieser Beziehung Unterschiede

Vergleichstest

verdient der BMW aber auch bei der Bewertung der Kraftübertragung (Schaltung, Übersetzungsanpassung und Gleichförmigkeit), während die Leistungscharakteristik des Sechszylinders, mit zwei Liter zudem hubraumschwächster Motor im Vergleich, im unteren Drehzahlbereich zu wünschen übrig läßt.

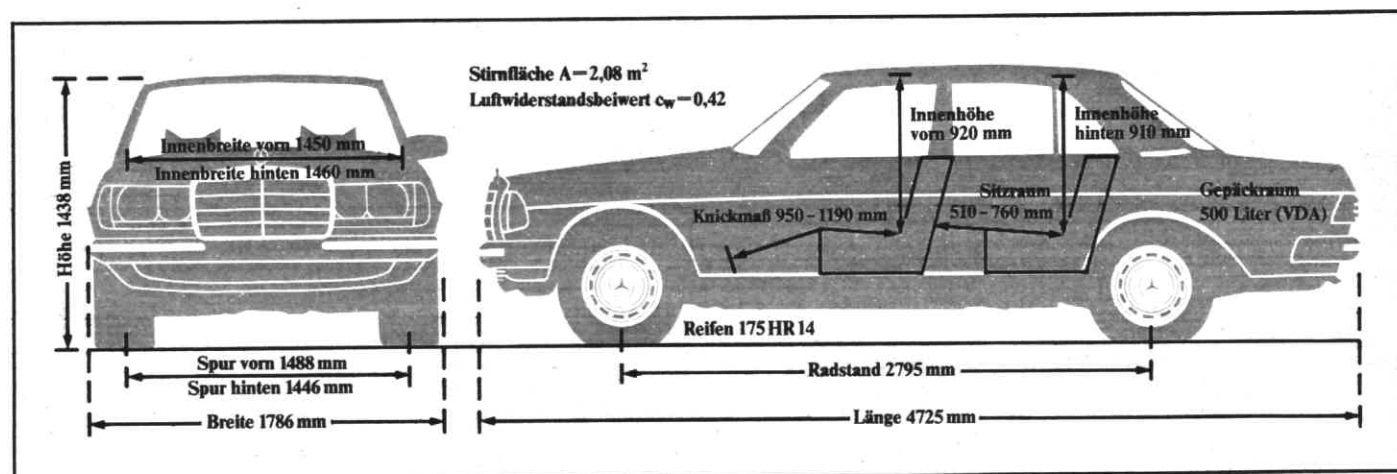
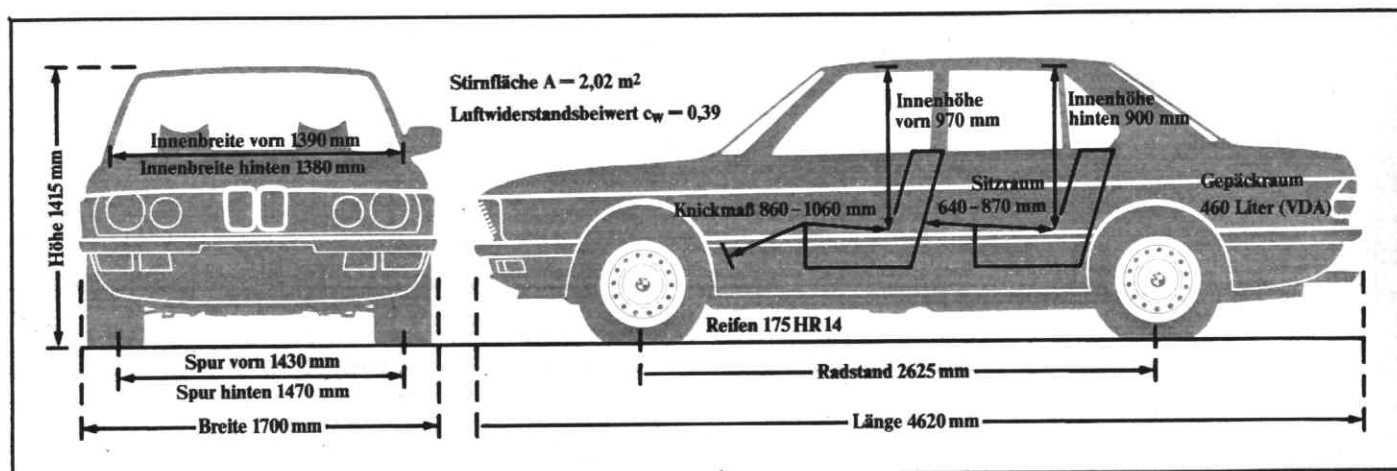
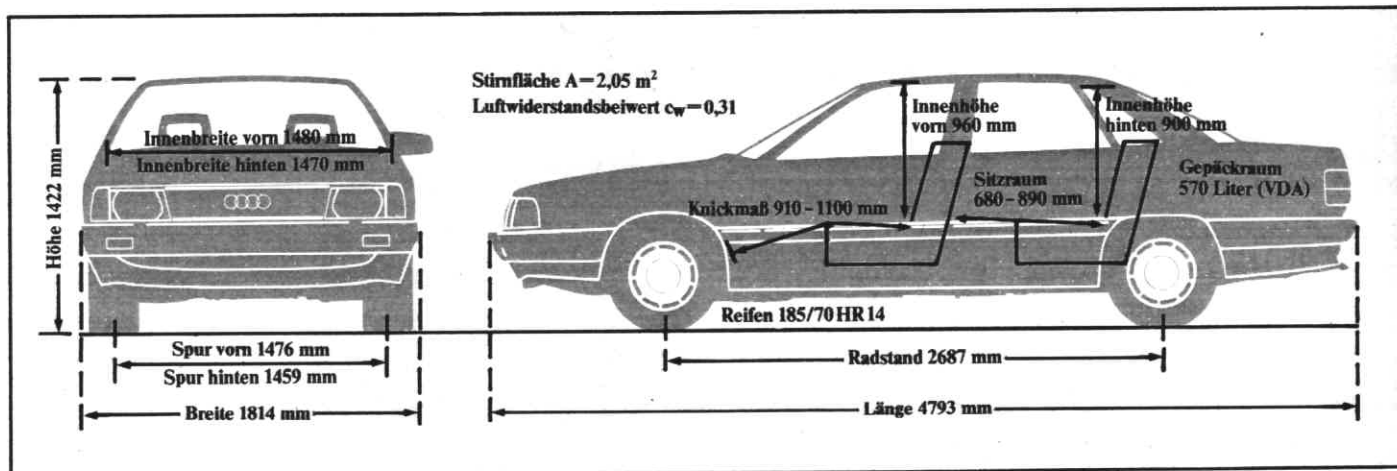
Dem fünfzylindrigen Audi-Motor mangelt es im Vergleich vor allem an Kultur. Besonders bei höheren Drehzahlen nervt er durch unschickliches Dröhnen und rauhen Lauf in einer Art, die einer Limousine der oberen Mittelklasse schlecht ansteht. Seine Motoreigenschaften werden aber auch durch das vor allem bei heißem Motor verbesserungswürdige Startverhalten und dem gegenüber den anderen

etwas schlechteren Kaltlauf beeinträchtigt. Weitere wichtige Minuspunkte des Audi-Antriebs: zu wenig Durchzugskraft bei niedrigen Drehzahlen, vergleichsweise schwammige Schaltung mit starken Eigenbewegungen bei Lastwechseln.

Auch der Motor des Mercedes muß sich angesichts der hier gezeigten Brillanz des BMW geschlagen geben. Er bietet zwar am meisten Hubraum, dafür

aber die wenigsten Zylinder (vier), was der Laufkultur im Vergleich zum BMW eine eher rustikale Note verleiht, ohne freilich auf das Niveau des Audi abzusinken.

Das etwas trägere Ansprechen auf Gaspedalbewegungen und die geringere Drehwilligkeit sorgen auch in Sachen Temperament für eine klare Unterlegenheit des Mercedes gegenüber dem bayri-



Vergleichstest

schen Konkurrenten. Dafür bietet er andere Vorzüge: So ist er zwar kein Sprinter, dafür aber ein Bulle mit viel Durchzugskraft und stattlichem Drehmoment schon bei niedrigen Drehzahlen.

Doch seine Fahrleistungen sind vergleichsweise bescheiden. Beim Beschleunigen mit stehendem Start muß er sich nicht nur vom Spitzenreiter BMW, sondern auch vom Audi klar geschlagen geben. Die Höchstgeschwindigkeit von 184 km/h dürfte zwar den meisten Autofahrern genügen. Gleichwohl laufen sowohl der BMW als auch der Audi deutlich schneller, wobei der Audi bei nominell gleicher Leistung (136 PS/100 kW) dank angewandter Aerodynamik den Mercedes um 19 km/h übertrifft.

Pluspunkte verdient der Audi auch bei der Beschleunigungselastizität, gemessen in den beiden oberen Gängen. Hier kommt dem Testwagen das wahlweise angebotene, sogenannte Sportgetriebe zugute, dessen engere Abstufung mit kürzeren Übersetzungen bei den Fahrleistungen klare Vorteile bringt, die andererseits mit Komfort-Nachteilen auf Grund des höheren hier besonders geräuschvollen Drehzahl-Niveaus bezahlt werden müssen.

Den Verbrauch beeinträchtigt diese sportliche Getriebeauslegung offenbar nur wenig. Der Audi 100 erzielte im direkten Vergleich die mit Abstand besten Verbrauchswerte und liegt mit durchschnittlich 10,0 L/100 km auf einem Niveau, das bei Autos dieser Klasse noch vor kurzer Zeit dem Reich der Träume zugeordnet wurde. Das bringt ihm indirekt auch Vorteile bei den Fahrleistungen, denn mit seinem großen 80 Liter-Tank schafft der Audi knapp 800 km ohne Tankpause.

Die anderen Vergleichskandidaten können da nicht

mithalten, am wenigsten der Mercedes, der mit 12,0 L/100 km den höchsten Verbrauch und mit 542 Kilometer die geringste Reichweite bietet.

3. Komfort

Nichts ist für den Automobil-Ingenieur schwieriger als die Darstellung von Fahrkomfort. Er läßt sich nicht in ein Auto hineinkonstruieren sondern setzt sich aus einer Unmenge von Eigenschaften zusammen, die sich gegenseitig beeinflussen und oft schwer zu analysieren sind.

Eines der wichtigsten Komfort-Elemente ist natürlich die Federung, die kleine und große Bodenwellen bei schneller wie bei langsamer Fahrt gleich gut schlucken sollte, gleichzeitig aber keinen störenden Karosseriebewegungen in Kurven oder beim Bremsen Vorschub leisten darf und obendrein ihre Qualitäten auch bei voller Beladung nicht einbüßen sollte.

Am besten gelingt ihr das insgesamt im BMW, dessen Federung allenfalls von langen Bodenwellen gelegentlich überfordert wird und bei voller Beladung etwas an Schluckvermögen verliert.

Doch auch der Audi und der Mercedes bieten in dieser Beziehung nicht viel weniger. Beim Audi stört das vom Wagenbug ausgehende Stuckern, etwa beim Überfahren kurzer Querwellen, und der geringe Abrollkomfort. Der Mercedes neigt ebenfalls zum Stuckern, verdaut große Unebenheiten schlechter als der Audi und quittiert volle Beladung hinten mit starken Vertikalbewegungen bei mitunter durchschlagender Federung.

Das belastet natürlich vor allem die Fondpassagiere, die im Mercedes auch von den Sitzen nicht gerade verwöhnt werden. Ungeachtet der zum Modelljahrgang 1983 durchgeführten Modifikationen leiden dort die Insassen auf schlechten Wegen

Meßwerte

Fahrzeugtyp	Audi 100 CC	BMW 520i	Mercedes 230 E
Beschleunigung in s			
0-60 km/h	4,6	4,4	4,5
0-80 km/h	7,2	6,7	7,3
0-100 km/h	10,8	9,9	11,3
0-120 km/h	15,2	14,4	16,0
0-140 km/h	21,9	20,2	23,8
0-160 km/h	31,6	29,9	37,0
400 m mit stehendem Start	17,4	16,9	17,5
1 km mit stehendem Start	32,2	31,4	32,7
Elastizität in s			
40-100 km/h im IV. Gang	17,7	19,0	19,6
60-120 km/h im V. Gang	26,8	30,0	30,7
Höchstgeschwindigkeit km/h	203	193	184
Innengeräusch in dB(A)			
Leerlauf im Stand	47	45	44
Bei 50 km/h	65	63	63
Bei 80 km/h	68	66	66
Bei 100 km/h	69	68	69
Bei 130 km/h	74	71	74
Bei 160 km/h	78	75	78

Komfort

Fahrzeugtyp	Audi	BMW	Mercedes
Federung	15	16	14
Sitze	17	11	16
Klimatisierung	9	17	18
Bedienung	17	17	18
Geräusch	11	18	14
Summe der Punkte	69	79	80
maximal erreichbare Punktzahl 100			

Fahrversuche

Fahrzeugtyp	Audi	BMW	Mercedes
Kurvenverhalten	20	14	13
Geradauslauf/Windeempfindlichkeit	20	18	16
Handlichkeit	13	20	17
Traktion	18	14	17
Bremsen	17	15	19
Summe der Punkte	88	81	82
maximal erreichbare Punktzahl 100			

Fahreigenschaften

Fahrzeugtyp	Audi 100 CC	BMW 520i	Mercedes 230 E
Slalom (leer)			
Pollerabstand 18 m km/h	59,5	55,4	54,2
Slalom (beladen)			
Pollerabstand 18 m km/h	54,7	54,2	51,4
Wedeln km/h	112,5	105,9	105,9
Kreisbahn 65 m Ø (Asphalt, trocken) km/h	57,4	56,6	53,7
Kreisbahn 65 m Ø (Asphalt, naß) km/h	54,5	53,3	49,7
Seitenwindabweichung (Windgeschwindigkeit 90 km/h, Fahrgeschwindigkeit 80 km/h) m	2,18	2,73	2,55

Vergleichstest

Lastwechseln gut beherrschbar und kennt auch bei voller Beladung keine Tücken. Bei Geradeausfahrt gefällt er durch Richtungsstabilität, auch bei kräftigem Seitenwind.

Die Vergleichsgegner, beide mit Hinterradantrieb, erfordern bei schneller Fahrt deutlich mehr Konzentration. Der BMW, eindeutig übersteuernd ausgelegt, erfreut zwar durch sportliches Handling, verlangt aber im Grenzbereich etwas mehr Gefühl und Fahrkönnen.

Der Mercedes wirkt vergleichsweise träge, verhält sich in Kurven weniger ausgewogen und wechselt vor allem bei höherer Beladung mitunter vom stabilisierenden Untersteuern ins Übersteuern, dem mit dosiertem Gegenlenken begegnet werden muß. Hohe Zuladung geht hier auch stärker als bei den beiden Konkurrenten auf Kosten der Richtungsstabilität, was durch die in der Mittellage etwas unexakte Lenkung noch akzentuiert wird.

Davon abgesehen steht die leichtgängige und guten Fahrbahnkontakt vermittelnde Lenkung des Mercedes der vorbildlichen BMW-Lenkung kaum nach. Sie macht das voluminöse Schwergewicht in Verbindung mit dem relativ kleinen Wendekreis sogar zu einem recht wendigen Auto – auf jeden Fall handlicher als der noch ausladendere Audi, der mit dem größten Wendekreis und mit einer etwas giftig wirkenden, bei Leistungseinsatz zerrenden Lenkung aufwartet.

Bester in dieser Disziplin ist erwartungsgemäß der BMW, denn schließlich bietet er nicht nur die angenehmste Lenkung, sondern auch die kompaktesten Außenabmessungen.

Geht es um sicheres Bremsen und Beschleunigen, tut sich der BMW allerdings deutlich schwerer als seine Widersacher. An Traktion mangelt es ihm in

engen Kurven sogar schon bei trockener Fahrbahn. Bei Regen oder gar Schnee ist es mit dem Kraftschluß zwischen Antriebsrädern und Straße nicht mehr weit her. Wenig effizient arbeiten auch die Bremsen (er hat als einziger hinten Trommelbremsen), denn ihre Wirkung läßt bei harter Beanspruchung schon frühzeitig nach.

Die beste Traktion und beste Winterfahreigenschaften sichert, begünstigt durch die hohe Belastung der Antriebsräder, normalerweise der Audi – bei voller Beladung verschlechtert sich die Situation für den Fronttriebler allerdings drastisch, während dann die Chancen der Hecktriebler, auf glattem Untergrund voranzukommen, wachsen. Das trifft vor allem auf den Mercedes zu, der generell seine Kraft besser auf den Boden bringt als der BMW.

Der Mercedes verfügt aber auch über die kräftigeren Bremsen und übertrifft in dieser Beziehung auch den Audi, dessen Bremsen zum Rubbeln neigen und ein weiches, etwas gewöhnungsbedürftiges Bremsgefühl vermitteln.

5. Wirtschaftlichkeit

Könnte der Audi 100 im Kapitel „Fahreigenschaften“ einen insgesamt klaren Sieg erringen, gelingt es ihm bei der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit, sich erneut von seinen Konkurrenten zu distanzieren – wenn auch mit deutlich geringerem Vorsprung. Hier profitiert er in erster Linie von seinem geringen Benzinverbrauch, der dem Besitzer die mit Abstand geringsten Kraftstoffkosten beschert.

Preisvorteile bietet der Audi aber auch bei der Anschaffung, denn die Aufpreise für die in dieser Klasse viel gefragten Sonderausstattungen liegen meist etwas günstiger als bei den beiden Wettbewerbern. Hinzu kommt das besonders dichte Service-Netz und die re-

Betriebskosten

Fahrzeugtyp		Audi 100 CC	BMW 520i	Mercedes 230 E
Grundpreis	DM	27 560,-	27 400,-	29 985,-
Kfz-Steuer	DM	317,-	288,-	332,-
Haftpflichtversicherung	DM	1 272,-	1 272,-	1 272,-
Betriebskosten/100 km	DM	26,-	28,-	28,90
Gesamtkosten in Pf/km (ohne Abschreibung und Verzinsung) bei jährlich				
10 000 km		42,9	44,9	45,8
20 000 km		34,5	36,4	37,4
30 000 km		31,6	33,6	34,5
40 000 km		30,2	32,2	33,1
50 000 km		29,4	31,4	32,3

Ersatzteile

Fahrzeugtyp		Audi 100 CC	BMW 520i	Mercedes 230 E
Teilemotor	DM	1 703,-	1 452,-	–
Tauschmotor	DM	2 926,-	2 955,-	5 605,- ³⁾
Getriebe neu	DM	2 555,-	2 740,-	–
Tausch	DM	2 097,-	1 706,-	1 910,-
Kupplung neu	DM	398,-	333,-	–
Tausch	DM	252,-	260,-	306,-
4 Stoßdämpfer	DM	405,-	527,-	436,-
2 Brems Scheiben	DM	250,-	134,-	158,-
Lichtmaschine neu	DM	763,-	627,-	–
Tausch	DM	419,-	350,-	215,-
Anlasser neu	DM	695,-	408,-	–
Tausch	DM	288,-	200,-	356,-
Inspektion	alle km DM ¹⁾	15 000 189,-	– ²⁾	20 000 256,-
1 Satz Reifen	DM	872,-	713,-	713,-
Servicestellen in der BRD		2 075	1 001	950

¹⁾ Arbeitszeit einschließlich Ölwechsel, ²⁾ nach Service-Intervallanzeige.

³⁾ einbaufertiger Motor ohne Anlasser, Lüfter und Kupplung.

Kraftstoffverbrauch

Fahrzeugtyp		Audi 100 CC	BMW 520i	Mercedes 230 E
Normverbrauch nach DIN 70030	in L/100 km			
Bei 90 km/h		6,5	6,6	7,7
Bei 120 km/h		7,9	8,7	9,6
Stadtverkehr		13,8	12,5	12,7
Verbrauchswerte im Test	in L/100 km			
Stadtverbrauch		9,3	10,6	11,0
Landstraße ca. 70 km/h Ø		11,0	12,5	12,9
Autobahn ca. 135 km/h Ø		13,5	15,4	16,7
Durchschnittsverbrauch		10,0	11,4	12,0
Tankvolumen	L	80	70	65
Aktionsradius	km	800	614	542

Wirtschaftlichkeit

Fahrzeugtyp		Audi	BMW	Mercedes
Preis		20	18	15
Wiederverkauf		16	17	20
Unterhaltskosten		18	18	20
Wartung/Reparaturen		19	15	17
Kraftstoffkosten		20	17	14
Summe der Punkte		93	85	86
maximal erreichbare Punktzahl 100				

Vergleichstest

lativ geringen Kosten für Wartung und Reparaturen, wobei der letzte Punkt über den Preis eines umfangreichen, für alle Test-Konkurrenten gleich bestückten Ersatzteilkits ermittelt wurde.

BMW und Mercedes liegen in ihren Kosten unter Be-

Gesamtwertung

Fahrzeugtyp	Audi	BMW	Mercedes
Karosserie	82	77	95
Antrieb	81	89	76
Komfort	69	79	80
Fahreigenschaften	88	81	82
Wirtschaftlichkeit	93	85	86
Summe der Punkte	413	411	419
maximal erreichbare Punktzahl 500			

BMW 520i: 411 Punkte

Sehr gute Fahrleistungen, hervorragende Motorqualitäten und ein ansprechender Gesamtkomfort sind die Stärken des BMW. Dafür müssen Käufer mit einer relativ engen Karosserie vorliebnehmen. Lästig für den Fahrer: die ungünstige Sitzposition.

Audi 100: 413 Punkte

Obwohl Größter und Geräuschigster im Vergleich, glänzt der Audi mit dem geringsten Verbrauch. Lob verdienen auch Fahreigenschaften und Fahrleistungen. Funktionelle Mängel der Karosserie und der relativ unkultivierte Antrieb trüben den Gesamteindruck.

Unter dem Strich

Zumindest in zwei Punkten hat der Audi 100 seine Vorschußlorbeeren verdient: Seine aerodynamischen Qualitäten sorgen für ausgezeichnete Fahrleistungen und einen konkurrenzlos niedrigen Verbrauch. Sie bringen freilich auch empfindliche Nachteile im Karosserie- und Komfort-Kapitel. Ganz anders der Mercedes. Er spielt gerade hier seine Trümpfe aus, kann aber auch in allen anderen Bereichen gut mithalten. So sichert er sich insgesamt einen marginalen Vorsprung. Auch der BMW präsentiert sich erfreulich ausgewogen, wenn auch mit vergleichsweise knappem Raumangebot. Angesichts der hauchdünnen Unterschiede im Gesamtergebnis eine eindeutige Rangfolge abzuleiten scheint allerdings vermessen. Wer in einzelnen Kapiteln seinen eigenen Bedürfnissen entsprechend Akzente setzt, kann dennoch einen klaren, ganz persönlichen Sieger ermitteln.

Mercedes 230 E: 419 Punkte

Ausgewogenheit und Solidität sind Charakteristika des Mercedes. Sein Erfolgsgeheimnis: die funktionelle, ausgefeilte Karosserie und der gute Gesamtkomfort. Abstriche müssen bei den Fahrleistungen und im Verbrauch hingenommen werden.

