



BMW 732 i



Die Herausforderung

Der neue Audi 200 Turbo im Vergleich
mit BMW 732 i und Mercedes 280 SE.

Von Götz Leyrer und Hans-Peter Seufert (Fotos)



**auto
motor
-sport**

TITEL

Mercedes 280 SE



Audi hat sich viel vorgenommen: Das neue Modell 200 mit einem 182 PS (134 kW) starken Fünfzylinder-Turbomotor soll sich, so hoffen jedenfalls die Ingolstädter Marketing-Strategen, auf dem gleichen Niveau etablieren wie die großen Limousinen von BMW

und Daimler-Benz. Damit haben sich die Audi-Mannen ein hohes Ziel gesteckt, denn im Grunde ist der 200 Turbo ja nichts anderes als ein beträchtlich erstarkter Audi 100 mit einer besonders reichhaltigen Ausstattung. Dennoch scheint die Herausforderung auf den

Vergleichstest

ersten Blick nicht unberechtigt, denn der 200 besitzt nun einmal eine üppig dimensionierte Karosserie, deren Raumangebot durchaus in der Oberklasse angesiedelt ist.

Eine Karosserie zudem, die zu den strömungsgünstigsten der Welt gehört, und genau darin sieht Audi die Chance, in der Oberklasse mitmischen zu können. Denn sie macht, in Verbindung mit dem starken Turbo-Motor, den 200 zu einer ganz ungewöhnlich schnellen

Limousine – in dieser Beziehung konkurriert Audis Spitzenmodell sogar mit dem 500 SE von Daimler-Benz. Vom Preis her gesehen ist der Audi allerdings tiefer angesiedelt; er ist billiger als der Mercedes 280 SE und der BMW 732 i – allerdings nicht so wesentlich, daß

gerade diese beiden Modelle nicht mehr als direkte Konkurrenten gelten könnten. auto motor und sport ist deshalb der Frage nachgegangen, ob mit dem neuen Audi tatsächlich ein Auto entstanden ist, das in dieser Klasse eine echte Alternative darstellt.



Audi 200 Turbo

◁ Wassergekühlter Fünfzylinder-Reihenmotor mit Turbolader vorn längs, obenliegende Nockenwelle, Hubraum 2144 cm³, Bohrung × Hub 79,5 × 86,4 mm, Verdichtungsverhältnis 8,8:1, Leistung 134 kW (182 PS) bei 5700/min, maximales Drehmoment 252 Nm bei 3600/min, 44 950 Mark



Mercedes 280 SE

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor vorn längs, zwei obenliegende Nockenwellen, Hubraum 2746 cm³, Bohrung × Hub 86,0 × 78,8 mm, Verdichtungsverhältnis 9,0:1, Leistung 136 kW (185 PS) bei 5800/min, maximales Drehmoment 240 Nm bei 4500/min, 48 701 Mark (inklusive Fünfganggetriebe)

BMW 732 i

◁ Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor vorn längs, obenliegende Nockenwelle, Hubraum 3210 cm³, Bohrung × Hub 89,0 × 86,0 mm, Verdichtungsverhältnis 10,0:1, Leistung 145 kW (197 PS) bei 5500/min, maximales Drehmoment 285 Nm bei 4300/min, 46 250 Mark

1. Karosserie

Betrachtet man allein die Abmessungen des Innenraums (siehe auch Seite 14), stehen die Chancen des Audi nicht schlecht. Speziell hinten gibt es ein reichliches Raumangebot;

der Knieaum vor den Rücksitzen bleibt selbst dann großzügig bemessen, wenn die vorderen Sessel weit nach hinten geschoben werden. Aber auch bei BMW und Mercedes, bei denen die Kniefreiheit geringfügig knapper ausfällt, fehlt es nicht an Platz; in so großen Au-

tos spielen ein paar Millimeter tatsächlich keine entscheidende Rolle mehr.

Allerdings geht der Einstieg nach hinten bei diesen beiden bequemer vonstatten als beim Audi, dessen hinteres Dreiecksfenster im Wege steht und

der zudem über relativ schmale Türen verfügt. Dennoch gilt für alle drei: Wenn sich nur zwei Personen die Rücksitzbank teilen müssen, können sie sich über mangelnde Bewegungsfreiheit nicht beklagen – der Transport von drei Personen ist selbst in dieser Wagenklasse

Ausstattung			
Fahrzeugtyp	Audi 200 Turbo	BMW 732 i	Mercedes 280 SE
Grundpreis	44 950,-	46 250,-	47 618,-
Außenspiegel von innen einstellbar links	●	●	●
Außenspiegel von innen elektr. einstellbar rechts	150,-	332,-	199,-
Automatisches Getriebe	1805,-	2250,-	2337,-
Antiblockier-System	●	2814,-	2815,-
Bremsbelagverschleißanzeige	●	●	●
Bordcomputer	●	1431,-	○
Checkcontrol	●	●	○
Drehzahlmesser	●	●	●
Fensterheber elektr. vorn betätigt vorn/hinten	750,-	766,- 1428,-	804,- 1425,-
Fünfganggetriebe	●	●	1083,-
Geschwindigkeits-Regelanlage	563,-	540,-	547,-
Halogen-Nebelscheinwerfer	●	●	●
Klimaanlage	○	3525,-	3614,-
Klimatisierungsautomatik	3434,-	4199,-	4343,-
Kofferraumbeleuchtung	●	●	●
Kopfstützen hinten	●	●	200,-
Lederpolsterung	2696,- ¹⁾	2128,-	2267,-
Leichtmetallräder	●	1276,-	1419,-
Leselampen im Fond	●	119,-	117,-
Lenkrad verstellbar	○	●	○
Leuchtwertenregulierung	●	108,-	●
Metallic-Lackierung	895,-	1110,-	1425,-
Mittelarmlehne hinten	●	●	●
Motorhauben-Selbstarretierung	●	●	●
Motorraum-Beleuchtung	●	●	●
Nebelschlußleuchte	●	●	●
Niveauregulierung	1134,-	1221,-	1043,-
Rückfahrcheinwerfer	●	●	●
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	570,-	670,-	559,-
Schiebedach mech. bet.	822,-	1128,-	○
Schiebedach elektr. bet.	1514,-	1517,-	1408,-
Servolenkung	●	●	●
Sitzheizung links links und rechts	○ 500,-	237,- 439,-	336,- 672,-
Sitzhöhenverstellung	●	●	●
Sperrdifferential	●	749,-	○
Verbundglas-Frontscheibe	●	●	●
Vordersitze elektrisch einstellbar	1991,-	1514,-	1870,-
Wärmedämmendes Glas	●	386,-	650,-
Wischergeschwindigkeiten	2+Intervall	2+Intervall	2+Intervall
Zentrale Türverriegelung	●	470,-	●

● = serienmäßig, ○ = nicht lieferbar, ¹⁾ inkl. Seitenverkleidung, alle Preise in DM

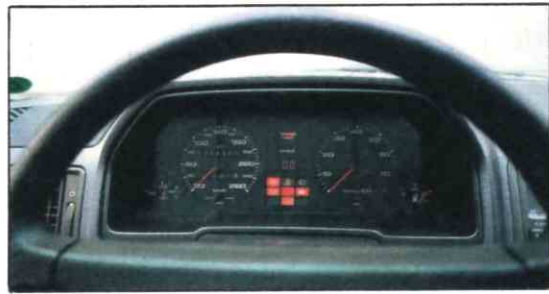
Meßwerte			
Fahrzeugtyp	Audi 200 Turbo	BMW 732 i	Mercedes 280 SE
Radstand	mm 2687	2795	2935
Spur vorn	mm 1468	1502	1545
hinten	mm 1469	1524	1517
Länge	mm 4807	4860	4995
Breite	mm 1814	1800	1820
Höhe	mm 1422	1430	1430
Innenbreite vorn	mm 1470	1520	1500
hinten	mm 1440	1510	1490
Innenhöhe vorn	mm 940	930	930
hinten	mm 910	890	875
Sitztiefe vorn	mm 505	500	500
hinten	mm 505	490	480
Sitzraum von – bis	mm 740 – 950	680 – 930	560 – 840
Normknieaum	mm 275	260	240
Kofferraumvolumen	L 570	480	500
Wendekreis links	m 11,7	11,5	12,2
rechts	m 11,7	11,4	12,1
Lenkradumdrehungen	3½	4	2¾
Leergewicht	kg 1344	1539	1627
Zul. Gesamtgewicht	kg 1790	2010	2080
Zuladung	kg 446	471	453
Gewichtsverteilung			
Vorderachse	% 61,9	51,9	53,9
Hinterachse	% 38,1	48,1	46,1
Leistungsgewicht	kg/kW 10,0	10,6	12,0
	kg/PS 7,3	7,8	8,8
Lenk- und Pedalkräfte in N			
Lenkung im Stand	33	47	29
Lenkung bei Fahrt	22	37	20
Kupplungspedal	110	120	50
Gaspedal	20	30	10
Bremspedal bei 80% Verzögerung	190	150	120
Beschleunigung in s			
0 – 60 km/h	4,0	3,8	4,4
0 – 80 km/h	5,8	5,6	6,4
0 – 100 km/h	8,3	8,1	9,4
0 – 120 km/h	11,6	11,3	13,5
0 – 140 km/h	15,7	15,3	18,4
0 – 160 km/h	21,6	21,4	26,7
0 – 180 km/h	29,6	31,2	39,5
400 m mit stehendem Start	15,9	15,8	16,6
1 km mit stehendem Start	29,2	29,1	30,6
Elastizität in s			
40 – 100 km/h (IV. Gang)	15,3	14,5	21,0
60 – 120 km/h (V. Gang)	19,8	21,3	31,9
Höchstgeschw. km/h	233	214	212
Innengeräusch in dB(A)			
Leerlauf im Stand	51	53	39
Bei 50 km/h	61	61	59
Bei 80 km/h	63	65	64
Bei 100 km/h	66	68	65
Bei 120 km/h	69	70	69
Bei 130 km/h	70	72	69
Bei 140 km/h	73	74	70
Bei 160 km/h	75	77	72
Bei 180 km/h	78	79	74

Vergleichstest

mit spürbaren Komforteinbußen verbunden.

Für die Vornsitzenenden ergeben sich jedoch deutliche Unterschiede, die sich mit nüchternen Zahlen kaum erklären lassen. Denn die bescheidenen dem Audi ähnliche Großzügigkeit wie BMW und Mercedes, sagen aber natürlich nichts aus über das subjektive Raumgefühl, das Fahrer und Beifahrer empfinden. Hier wirkt sich die extrem aerodynamische Form des Audi nachteilig aus: Die stark geneigte Windschutzscheibe hat man dicht vor dem

schneiden allerdings beide nicht so gut ab wie der Audi, in dessen hohem Heck sich ein Staufach von imponierenden Ausmaßen verbirgt. 570 Liter passen nach VDA-Norm hinein – wahrhaftig mehr als genug für den Hausrat einer vierköpfigen Besatzung. Wegen der tief liegenden Ladekante und der weit öffnenden Kofferraumklappe macht zudem das Beladen keine Mühe; allerdings geriet sein Gepäckabteil nicht glattflächig und kann deshalb nicht ganz so gut ausgenutzt werden wie die Kofferräume von Mercedes und BMW. Etwas kleiner sind die zwar schon, aber mit 480 Litern (BMW) und 500 Litern (Mercedes), immer noch so



Audi: relativ sparsame Instrumentierung,



BMW: Armaturenbrett im Cockpit-Look, leichte Übersteuerneigung im Grenzbereich, ausreichendes Raumangebot im Fond



Kopf, und das mächtige Armaturenbrett tut ein übriges, den Audi weniger geräumig erscheinen zu lassen als seine Konkurrenten. Dazu kommt, daß die Innenbreite schlecht genutzt wurde. Die vorderen Sitze sind weit in der Wagenmitte montiert – zwischen Sitz und Tür verbleibt viel ungenutzter Raum. Insgesamt jedenfalls können BMW und Mercedes höhere Ansprüche erfüllen; ihre äußerliche Stattlichkeit setzt sich auch im Innenraum fort und läßt nirgendwo das Gefühl von Enge aufkommen.

Wenn es darum geht, möglichst viel Gepäck unterzubringen,

groß, daß kaum die Gefahr besteht, ein Gepäckstück zu Hause stehen lassen zu müssen.

Zum Punkt Funktionalität, der die Bewertung innerer und äußerer Karosseriedetails wie Scheinwerfer, Schlösser, Scheibenwischer, Stoßleisten, Ablagen, Haltegriffe und Gurtsystem enthält und zudem die Übersichtlichkeit der Karosserie berücksichtigt. Allein letztere sorgte dafür, daß der Mercedes nicht auf die volle Punktzahl kam: Für ein so großes Auto ist sie zwar immer noch erstaunlich gut, erreicht aber nicht ganz das Niveau des BMW und erst recht nicht das des Audi.



Mercedes: besonders klare Instrumentierung,





auf trockener Straße weitgehend problemloses Fahrverhalten, sehr viel Knieraum vor den Rücksitzen



Die Konkurrenz aus dem Feld zu schlagen, gelingt dem Audi dennoch nicht – dafür sorgen beispielsweise die vorderen Sicherheitsgurte, deren oberer Anlenkpunkt für kleine Personen eindeutig zu hoch liegt. Und es gibt auch konzeptionsbedingte Mängel – etwa die fehlende Regenleiste im Dach, die zusammen mit den stark geneigten Seitenscheiben dafür sorgt, daß Regenwasser nach dem Öffnen der Tür ungehemmt auf die Vordersitze tropft. Bei Mercedes und BMW wurden der Aerodynamik weniger Zugeständnisse gemacht, und das wirkt sich rundum positiv aus. Was die praktische Gestaltung von Ka-

rosseriedetails angeht, hat der Mercedes ohnehin die Nase vorn, aber auch beim BMW gibt es allenfalls die unpraktischen äußeren Türgriffe zu bemängeln.

Beide genügen überdies, was die Verarbeitungsqualität angeht, den Ansprüchen, die bei Autos dieser Klasse nur recht und billig sind, während beim Audi Mängel im Detail zu beobachten sind. Den Eindruck, in einer Luxuslimousine für über 40 000 Mark zu sitzen, kann er jedenfalls nicht vermitteln – auch nicht durch seine ungewöhnlich reichhaltige Ausstattung. Abgesehen vom serienmäßigen ABS-System



nahezu neutrales Fahrverhalten, nicht sehr bequeme, stark federnde Rücksitzbank

Vergleichstest

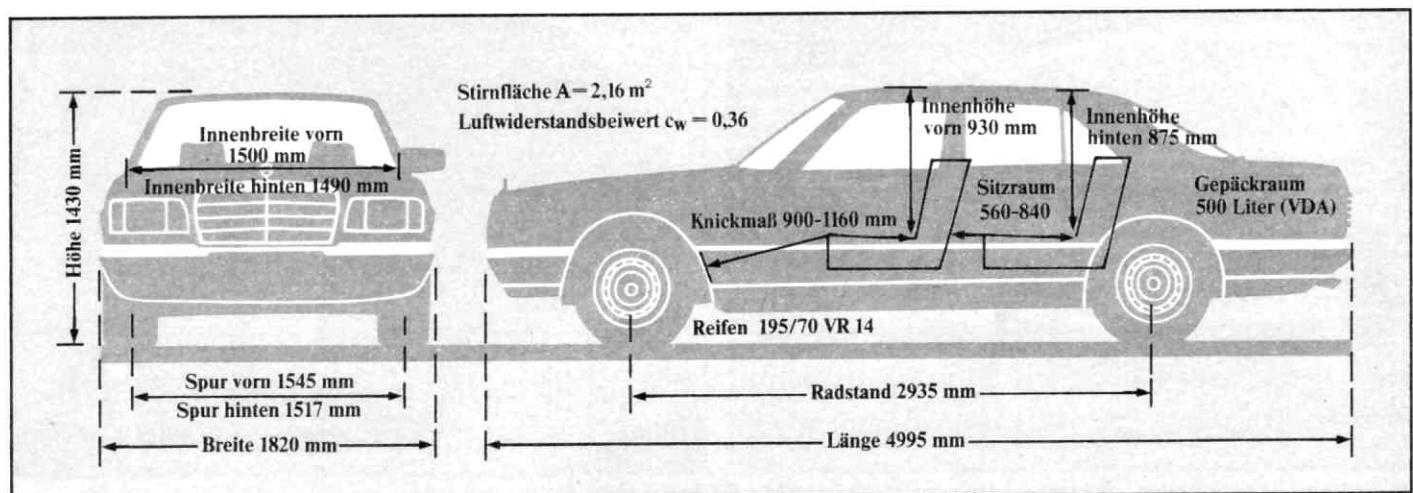
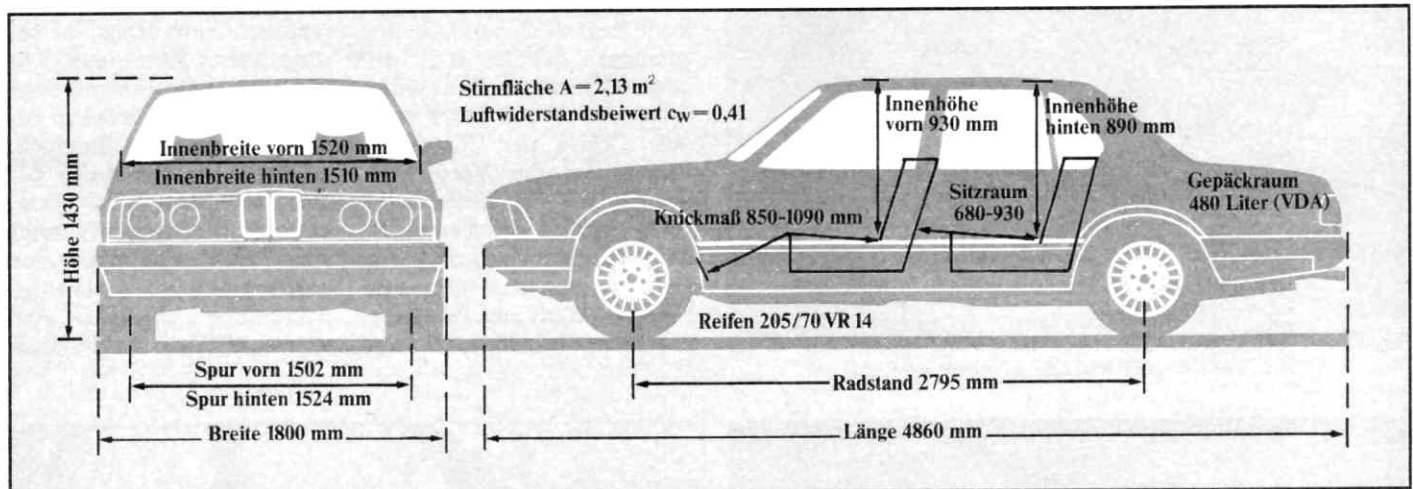
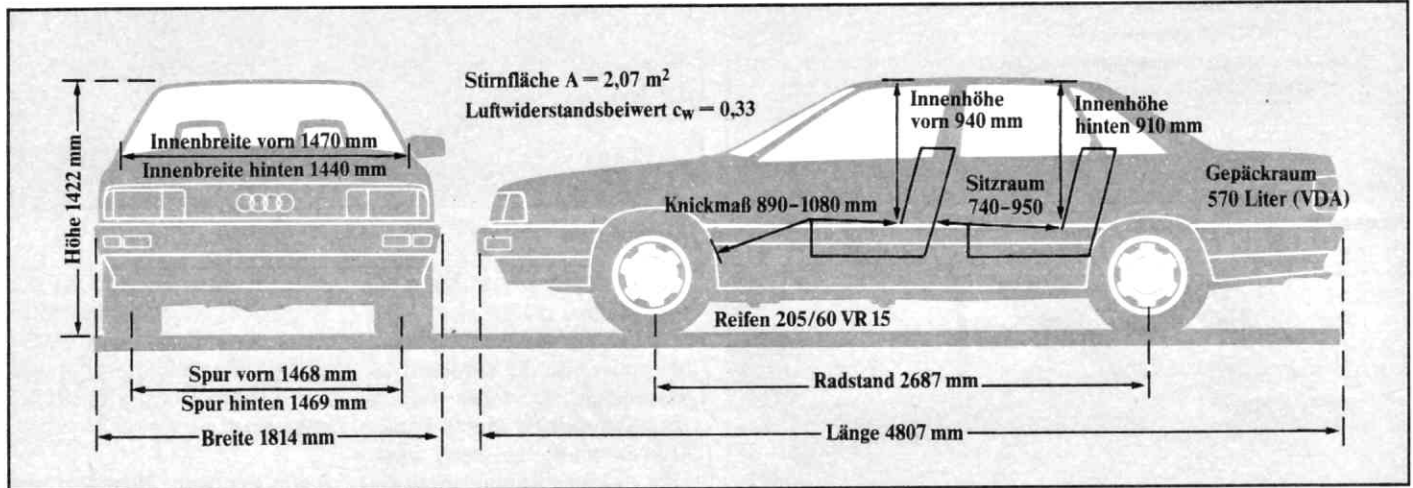
hat er BMW und Mercedes freilich nichts wirklich Wichtiges voraus; beide sind ebenfalls ordentlich ausgestattet und bieten zudem den Vorteil, daß die lange Liste der lieferbaren Extras mehr Möglichkeiten zu individueller Ausstattung offenläßt als beim Audi.

Karosserie

Fahrzeugtyp	Audi	BMW	Mercedes
Raumangebot	16	19	19
Kofferraum und Zuladung	17	16	16
Funktionalität	16	17	18
Ausstattung	18	18	18
Verarbeitungsqualität	15	18	20
Summe (maximal 100 Punkte)	82	88	91

2. Antrieb

Es ist ganz klar, was die Audi-Manager auf ihr neuestes Produkt so stolz macht: Es ist das Fünfzylinder-Triebwerk mit Abgasturbolader, das den Audi so schnell werden ließ, daß der Konkurrenz – zumindest auf dem Papier – keine Chancen bleiben. ▷



Vergleichstest

Tatsächlich läuft der Audi rund 20 km/h schneller als BMW und Mercedes, aber in der Praxis bedeutet das nicht allzuviel, denn um seine Höchstgeschwindigkeit zu erreichen, braucht er einen extrem langen Anlauf, der bei der heutigen Verkehrsdichte selten zur Verfügung steht. Und eines sollte man überdies nicht vergessen: Mehr als 210 km/h bringen auch der BMW und der Mercedes zustande – in allen drei Fällen hat man es also mit Autos zu tun, die unter günstigen Umständen hohe Reisegeschwindigkeiten ermöglichen.

Viel Kraft und gute Aerodynamik jedenfalls, das zeigte der direkte Vergleich, sind nicht alles, wenn unter der Haube eben nur ein aufgeladener Fünfzylinder steckt. Und der kann mit natürlich beatmeten Sechszylindern nur in der Leistung mithalten – die Laufkultur blieb indessen auf der Strecke: Angenehm leise und vibrationsarm läuft das Audi-Triebwerk nur im unteren und mittleren Drehzahlbereich – oberhalb davon setzt lautstarkes Brummen ein, begleitet von Schwingungen, die auch die extrem weiche Motorlagerung nicht unterdrücken kann. Daß diese eine Notlösung ist, um einem von Haus aus ungehobelten Burschen Manieren beizubringen, ist kein Geheimnis, und sie sorgt andererseits auch dafür, daß die Antriebseinheit bei Lastwechseln kräftige Bewegungen vollführt, die bis in den Schalthebel spürbar werden.

Daß dem Audi-Fünfzylinder durch den Turbolader nicht nur leistungsmäßig eingeheizt wird, bleibt ebenfalls nicht verborgen. Obwohl ein separates Gebläse für die Kühlung der Einspritzventile vorgesehen ist, kommt es nach schneller Fahrt zu einem Hitzestau unter der Motorhaube – nach dem Abstellen des heißen Motors kann es vorkommen, daß der Anlasser gut eine Minute lang betätigt werden muß, ehe die ersten Zündungen einsetzen. Selbst den Kaltstart absolviert das Audi-Triebwerk nicht so souverän, wie man das von einem Einspritzmotor erwarten könnte: Der kalte Motor ruckelt und nimmt auf den ersten Metern nur ungern Gas an.

Die Sechszylinder von BMW und Mercedes jedenfalls geben sich da deutlich gesitteter; sie laufen sofort rund und werden selbst bei hohen Drehzahlen nicht unangenehm laut. Besonders der Mercedes-Motor tut sich hervor: Er läuft sogar noch oberhalb von 6000/min wie eine Turbine – frei von spürbaren Schwingungen und mit einem Geräusch, als seien derartige Drehzahlen für ihn keinerlei Anstrengung. Der BMW-Mo-

tor hat es in diesem Bereich etwas schwerer, aber er ist auch weniger auf hohe Drehzahlen angewiesen als die Antriebsquelle des Mercedes. Denn deren Drehmomentschwäche unterhalb von 3500/min läßt sich nicht übersehen – wer mit dem Mercedes schnell vorankommen möchte, kommt um hohe Drehzahlen nicht herum und muß deshalb viel schalten, was angesichts des leicht und exakt bedienbaren Getriebes keinen allzu gravierenden Nachteil darstellen muß.

Der BMW-Motor, obwohl mit einer sehr langen Übersetzung kombiniert, kommt da besser zurecht; er entwickelt schon im unteren Drehzahlbereich ordentlich Kraft und beschleunigt den schweren Siebener so vehement, daß der Mercedes keine Chance hat und der Audi nur unmerklich davonziehen kann.

Eine klare Rangfolge also in diesem Kapitel: Die Sechszylinder geben – mit deutlichem Vorsprung des BMW – den Ton an; der Audi demonstriert, daß zu wenige Zylinder und zu wenig Hubraum auch durch einen Turbolader nicht zu ersetzen sind.

3. Komfort

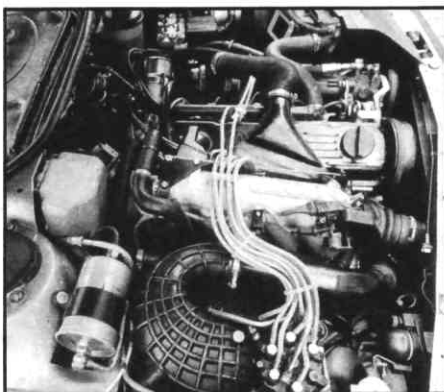
Der Herausforderer Audi ist deutlich leichter als seine Konkurrenz – schon deshalb könnte man annehmen, daß es ihm nicht gelingt, einen gleichwertigen Federungskomfort bereitzustellen. Sorgfältige Abstimmung der Federung aber macht es möglich: Der Audi schluckt Bodenwellen ebenso gut wie der BMW – zudem muß ihm attestiert werden, daß er volle Beladung gut verdaut, ohne daß die Anschläge der Federung in Anspruch genommen werden müssen. Beim BMW kommt dies relativ häufig vor, ansonsten aber gibt er sich so ausgewogen, daß nur minimale Differenzen zum Mercedes festzustellen sind.

Der freilich läßt keine Zweifel daran aufkommen, daß im Fahrwerksversuch von Daimler-Benz Männer sitzen, die ihr Geschäft besonders gut verstehen. Und die daran gewöhnt sind, schnell zu fahren – auch das merkt man dem Mercedes an. Je höher das Tempo, desto besser absorbiert der 280 SE Bodenwellen; langsames Fahren über kleine Unebenheiten macht sich dagegen durch Abrollgeräusche und unziemliche Vertikalbewegungen bemerkbar.

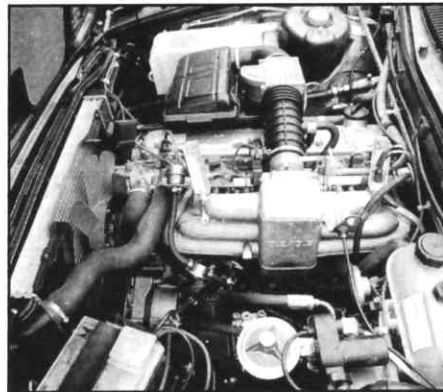
Nicht zu übersehen ist auch, daß die für die Fahrwerksabstimmung zuständigen Daimler-Ingenieure das Lenkrad gern selbst in die Hand nehmen, sonst müßten sie schon lange gemerkt haben, daß die Qualität der Rücksitzbank nicht den sonst bei Mercedes

Antrieb

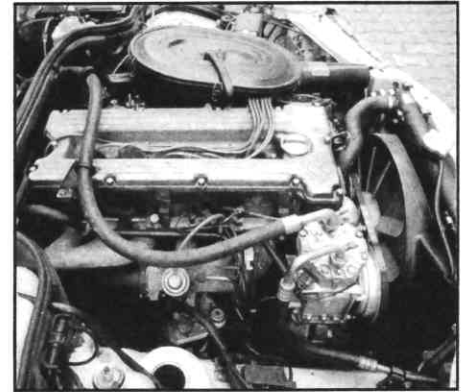
Fahrzeugtyp	Audi	BMW	Mercedes
Motoreigenschaften	9	20	20
Leistungscharakteristik	14	18	16
Kraftübertragung	15	16	18
Fahrleistungen	20	17	9
Verbrauch/Reichweite	16	20	17
Summe (maximal 100 Punkte)	74	91	80



Bei hohen Drehzahlen laut: Audi-Motor



Kultiviert und sparsam: BMW-Motor



Drehfreudig und leise: Mercedes-Motor

üblichen Maßstäben entspricht: Die Federkernsitze sind zu nachgiebig – speziell an den Kanten tauchen sie ab wie ein altes Sofa. BMW verwendet das gleiche Prinzip, jedoch sind hier die Sitze so straff ausgelegt, daß dieser Effekt nicht auftritt. Audi hat sich für eine einfachere Lösung entschieden. Statt kostspieliger Stahlfedern und einer Zwischenlage aus Roßhaar setzte man hier ganz auf moderne Chemie: Unter dem Bezugsstoff verbirgt sich gut geformter Kunststoffschaum, der die Sitze, vorn ebenso wie hinten, zunächst einmal besonders bequem erscheinen läßt.

Was gut ist, kann nicht auch gleichzeitig wenig kosten – so lautet ein geflügeltes Wort bei den Schwaben, und der Audi demonstriert, daß da etwas Wahres dran ist. Bei warmem Wetter nämlich sind seine Vollschaumsitze alles andere als ein Vergnügen; ihre geringe Atmungsaktivität sorgt ganz im Gegenteil dafür, daß die Garderobe durch Schweißausbrüche erheblich in Mitleidenenschaft gezogen wird.

Bei BMW und Mercedes hat man wenig unter Hitze zu leiden, aber das liegt natürlich nicht nur an der Sitzkonstruktion, sondern wirft die schon oft diskutierte Frage auf, ob Audi im Streben nach einem möglichst geringen c_w -Wert nicht doch zu weit ging.

Auch am Beispiel des 200 Turbo kann man diese Frage gestrost mit Ja beantworten. Die Aufheizung des Innenraums

überschreitet tatsächlich die Grenze des Erträglichen, und daran kann auch die mit sehr hohem Durchsatz arbeitende Lüftung nichts ändern. Im Mercedes und besonders im BMW kommt weniger Luft herein, aber dennoch wird man hier nicht so sehr von der Hitze geplagt als im Audi.

Besser durchdacht wirken diese beiden auch, was die Bedienungshebel angeht. Besonders übersichtlich gerieten diese beim Mercedes, der deutlich zeigt, welche Mühe sich die Daimler-Ingenieure gerade auf dem Gebiet der Ergonomie geben. Schon der BMW kann da nicht ganz mithalten. Seine Instrumente sind zwar ebenfalls groß und blendfrei ablesbar; das Beispiel Mercedes indessen zeigt, daß es weniger Striche auf den Skalen auch getan hätten. Dazu kommen eine etwas komplizierte Heizungsbetätigung und ein versteckt angeordneter Lichtschalter – ganz zu schweigen von dem unnötig komplizierten Mechanismus der Sitzhöhenverstellung.

Wer lange genug daran herumspielt, erzielt allerdings eine bequeme Sitzposition – zwar nicht

ganz so perfekt wie im Mercedes, aber immer noch besser als im Audi, bei dem sich die Sitzfläche nur kippen läßt. Gewöhnungsbedürftig sind beim 200 Turbo auch noch andere Details, beispielsweise die zu kurzen Hebel für Blinker und Scheibenwischer an der Lenksäule. Dort sind überdies noch die Schalter für Licht und Warnblinkanlage installiert – leicht zu erreichen zwar, aber weil sie weniger oft benötigt werden, wären sie am Armaturenbrett sicher besser aufgehoben.

Daß der Audi im Komfort-Kapitel insgesamt am schlechtesten abschneidet, geht zu einem beträchtlichen Teil auf das hohe Geräuschniveau im Innenraum bei schneller Fahrt. Schuld daran ist der bei hohen Drehzahlen lärmende Fünfzylinder, denn Windgeräusche – hier zahlt sich die aerodynamische Feinarbeit tatsächlich aus – werden kaum produziert. Beim Mercedes allerdings ebenfalls nicht; nur der BMW demonstriert, daß seine Karosserie mittlerweile in die Jahre gekommen ist. Mit ihren leise laufenden Sechszylindern haben aber beide einen spürbaren Vorsprung vor dem Audi.

4. Fahreigenschaften

Es ist kein Geheimnis, daß angetriebene Vorderräder zu einem Problem werden, wenn sie – bei vergleichsweise geringem Wagengewicht – viel Kraft zu übertragen haben. Auch bei Audi weiß man das natürlich und entwickelt derzeit eine vierradgetriebene Version des 200 Turbo. Vorerst allerdings ziehen die Pferde nur vorn und sorgen dafür, daß das Fahrverhalten von zwiespältigem Charakter ist. Auf trockener Straße gibt es nichts auszusetzen – da bleibt der Audi problemlos und gutmütig. Ein Nachteil des Frontantriebs zeigt sich jedoch schon hier: Die normalerweise sehr leichtgängige und exakte Servolenkung, die bei gemächlicher Fahrt Antriebseinflüsse gut kaschiert, erfordert in schnell gefahrenen Kurven recht hohe Haltekräfte und läßt bei vollem Leistungseinsatz auch spüren, daß viel Kraft an den Vorderrädern zerrt.

Auf nasser Straße werden die Grenzen des Audi sichtbar. Wenn der Turbolader beim Gasgeben auf Touren kommt, schwänzelt der 200 Turbo davon wie eine Natter und will schon auf gerader Strecke durch Lenkkorrekturen auf Kurs gehalten werden. In Kurven ist dann erst recht Vorsicht geboten, denn was beim Beschleunigen an Geradeauslauf vermißt wird, macht er hier wieder wett: Er schiebt kräftig über die Vorderräder geradeaus; der Fahrer hat einige Mühe, den gewünschten Kurvenradius beizubehalten. ▷

Komfort

Fahrzeugtyp	Audi	BMW	Mercedes
Federung	15	15	16
Sitze	15	16	16
Klimatisierung	10	16	18
Bedienung/Instrumente	12	15	20
Geräusch	15	15	20
Summe (maximal 100 Punkte)	67	77	90



Der BMW 732 i beim Wedeltest mit voller Belastung

Fahrversuche

Fahrzeugtyp	Audi 200 Turbo	BMW 732 i	Mercedes 280 SE
Slalom (leer) Pollerabstand 18 m km/h	58,4	55,6	56,6
Slalom (beladen) Pollerabstand 18 m km/h	56,6	55,4	55,9
Wedeln km/h	117,4	110,2	114,9
Seitenwindabweichung (Windgeschwindigkeit 90 km/h, Fahrgeschwindigkeit 80 km/h) m	2,28	2,38	2,15

Vergleichstest

BMW und Mercedes, obwohl nicht so handlich und agil wie der Audi, machen weniger Probleme. Dem BMW wurde seine Neigung zum Übersteuern so weit abgewöhnt, daß eigentlich

nur noch Fahrer in Schwierigkeiten kommen dürften, die normale Straßen mit einer Rennstrecke verwechseln. Dennoch erreicht auch er nicht ganz das Niveau des Mercedes, der sich in jeder Situation so verhält, wie man sich den typischen Mercedes-Fahrer vor-

stellt: gutmütig, gelassen und nur schwer aus der Ruhe zu bringen. Tatsächlich veranlassen den 280 SE selbst grobe Fahrfehler nicht zu unerwarteten Reaktionen; das Kurvenverhalten bleibt stets leicht untersteuernd, und daran kann auch volle Beladung bis zum

zulässigen Gesamtgewicht nichts ändern.

Was die Fahrsicherheit angeht, sind die beiden Hecktriebler also überlegen – sie behalten den ihnen grundsätzlich anerzogenen Charakter unter allen Bedingungen bei und sorgen nicht



Audi: halbversenkte Wischer



Im Kofferraum gibt es nur ein Notrad



Unpraktische Türgriffe



Gutes Licht aus Breitbandscheinwerfern



BMW: konventionelle Wischer



Leichtmetallfelgen nur gegen Aufpreis



Unhandliche Türgriffe



Sehr gutes Fernlicht aus Doppelscheinwerfern



Mercedes: versenkte Wischer



Serienmäßig sind konventionelle Stahlfelgen



Sehr gute Türgriffe



Nebelscheinwerfer serienmäßig

in dem Maße wie der Audi bei verminderten Haftreibungswerten für unliebsame Überraschungen. Selbst bei der Bewertung der Traktion schneiden sie besser ab, denn die hohe Vorderachsbelastung beim Audi kann nichts daran ändern, daß die Antriebsräder auf rutschigem Untergrund haltlos durchdrehen. Und schließlich sollten auch Menschen, die von den Vorzügen des Frontantriebs unter winterlichen Bedingungen überzeugt sind, eines nicht vergessen: Sobald Gepäck im Kofferraum verstaut wird, kommt der Audi schlechter voran, während sich bei BMW und Mercedes die Haftung verbessert.

Gut gerüstet ist der Audi hingegen – zumindest auf dem Papier – beim Bremsen. Denn bei ihm gehört ein Antiblockier-System zur Serienausstattung, während sich BMW und Daimler-Benz diese Einrichtung mit deftigen Aufpreisen bezahlen lassen. Allerdings macht sich die aufwendige Elektronik nur in ausgesprochenen Notsituationen nützlich – und sie vermag auch eine grundsätzliche Schwäche der Audi-Bremsen nicht auszugleichen. Bei starker Beanspruchung nämlich läßt die Wirkung spürbar nach, was auch durch erhöhten Druck aufs Bremspedal nicht kompensiert werden kann.

Die Bremsen des BMW neigen im Extremfall ebenfalls zu Fading; allein der Mercedes scheint solche Probleme nicht zu kennen: Er verzögert immer spurtreu und zuverlässig – keine Frage, daß die Daimler-Ingenieure auch in diesem Punkt für ausreichende Dimensionierung gesorgt haben.

5. Wirtschaftlichkeit

Bisher konnte der Audi noch kein Kapitel als Sieger beenden – seine Stunde schlägt erst bei der Bewertung der Wirtschaftlichkeit. Hier kommt ihm zunächst einmal zugute, daß er

klar günstiger als der Mercedes und erst recht als der BMW. Gleich liegen alle drei in der Haftpflichtversicherung, denn oberhalb von 150 PS werden bekanntlich keine Unterschiede mehr gemacht. Soll darüber hinaus eine Vollkaskoversicherung abgeschlossen werden,

kommt man jedoch mit dem Audi am günstigsten weg.

Eine gewisse Unsicherheit besteht bisher noch, was die Kosten für Wartung und Reparaturen sowie die Preise für Ersatzteile angeht, denn für den ganz neuen Audi standen viele dieser Kosten bei Redaktionsschluß noch nicht fest (siehe auch Tabelle „Ersatzteile und Wartung“). Um ihn nicht zu benachteiligen, erhielt der Audi deshalb in diesem Bewertungskriterium die maximal erreichbare Zahl von 20 Punkten; BMW und Mercedes wurden schlechter bewertet, weil die Werkstattkosten relativ hoch liegen und auch die Ersatzteilpreise nicht von schlechten Eltern sind. Beim Audi wurde schließlich noch positiv vermerkt, daß das Händlernetz der VAG-Organisation größer ist als das von BMW und Daimler-Benz. ▷

Betriebskosten				
Fahrzeugtyp		Audi 200 Turbo	BMW 732 i	Mercedes 280 SE
Grundpreis	DM	44 950,-	46 250,-	48 701,- ³⁾
Kfz-Steuer	DM	317,-	461,-	403,-
Haftpflicht ¹⁾	DM	1 503,-	1 503,-	1 503,-
Teilkasko	DM	271,-	392,-	239,-
Vollkasko ²⁾	DM	2 005,-	3 844,-	2 364,-
Betriebskosten pro 100 km	DM	37,10	37,20	37,70
Gesamtkosten in Pf/km (ohne Abschreibung und Verzinsung) bei jährlich				
10 000 km		58,0	60,7	59,2
20 000 km		47,5	49,0	48,5
30 000 km		44,1	45,0	44,9
40 000 km		42,3	43,1	43,1
50 000 km		41,3	42,0	42,0

* ¹⁾ = Schadensfreiheitsklasse SF1 (100 Prozent), Tarif RS3, Jahresprämie; ²⁾ = Selbstbeteiligung 650 Mark; ³⁾ inklusive Fünfganggetriebe

deutlich weniger kostet als seine beiden Konkurrenten. Bereits der BMW ist 1300 Mark teurer; zum Mercedes in der getesteten Ausführung mit Fünfganggetriebe besteht sogar eine Differenz von 3751 Mark. Noch größer werden die Unterschiede naturgemäß, wenn diese beiden mit ABS-System geordnet werden.

Wenn man den Anschaffungspreis erst einmal verkräftet hat, kommt einem in der Praxis zudem schnell zu Bewußtsein, daß BMW und Mercedes auch im Unterhalt mehr Geld verschlingen. Denn auf die Idee eines Turbofaktors bei der Berechnung der Kfz-Steuer ist bisher noch niemand gekommen – der Audi liegt hier wegen seines kleineren Hubraums also ganz

Kraftstoffverbrauch				
Fahrzeugtyp		Audi 200 Turbo	BMW 732 i	Mercedes 280 SE
Normverbrauch nach DIN 70030				
Bei 90 km/h (V. Gang)		6,9	8,4	8,0
Bei 120 km/h (V. Gang)		8,9	10,2	10,3
Stadtverkehr		12,8	16,8	14,6
Verbrauchswerte im Test in L/100 km				
Autobahn ca. 150 km/h Ø		17,3	16,2	16,7
Autobahn ca. 125 km/h Ø		11,2	12,0	12,1
Landstraße ca. 85 km/h Ø		14,7	13,9	14,4
Landstraße ca. 70 km/h Ø		12,8	12,6	13,3
Testverbrauch		14,8	14,4	14,8
Tankvolumen	L	80	100	90
Reichweite	km	541	694	608

Ersatzteile und Wartung				
Fahrzeugtyp		Audi 200 Turbo	BMW 732 i	Mercedes 280 SE
Teilemotor	DM	–	–	–
Tauschmotor ¹⁾	DM	–	3 973,-	10 081,-
Getriebe neu	DM	–	3 226,-	–
Tausch	DM	1 115,-	2 081,-	1 398,-
Kupplung neu	DM	–	394,-	–
Tausch	DM	333,-	304,-	251,-
4 Stoßdämpfer	DM	–	617,-	467,-
4 Bremscheiben	DM	429,-	444,-	385,-
Lichtmaschine neu	DM	–	678,-	–
Tausch	DM	383,-	352,-	385,-
Anlasser neu	DM	–	656,-	–
Tausch	DM	312,-	299,-	329,-
Inspektion	alle km	15 000	²⁾	20 000
	DM	–	402,- ³⁾	450,- ³⁾
Pflegedienst	alle km	7 500	²⁾	10 000
	DM	–	69,- ³⁾	85,- ³⁾
1 Satz Reifen ⁴⁾	DM	1 431,-	1 347,-	1 244,-
Servicestellen in der BRD		3320	1001	1166

¹⁾ unterschiedlicher Lieferumfang; ²⁾ elektronische Service-Intervallanzeige; ³⁾ Cirka-Preise können regional variieren; ⁴⁾ Serienbereifung

Fahreigenschaften

Fahrzeugtyp	Audi	BMW	Mercedes
Kurvenverhalten	14	16	20
Geradeauslauf/ Windempfindlichkeit	17	18	20
Handlichkeit	18	17	14
Traktion	10	16	18
Bremsen	16	16	20
Summe (maximal 100 Punkte)	75	83	92

Vergleichstest

Zu der Bewertung des Wiederverkaufs. Natürlich ist der neue Audi 200 Turbo noch nicht auf dem Gebrauchtwagenmarkt aufgetaucht, aber die Erfahrungen mit seinem Vorgänger haben gezeigt, daß der Wertverlust beträchtlich größer ist als bei einem BMW oder gar bei einem Mercedes, dem Schätzstellen auch noch in hohem Alter überdurchschnittliche Preise attestieren.

Den Audi auf dem Sektor der Wirtschaftlichkeit zu schlagen, gelingt ihm dennoch nicht – dafür sorgt die Bewertung der Kraftstoffkosten, bei denen nicht nur die im Test ermittelten Verbrauchswerte, sondern auch die nach DIN festgestellten berücksichtigt werden. Diese sind beim Audi besonders günstig – hier schlägt sich seine gute Aerodynamik ebenso nieder wie die Verbesserungen, die Audis Techniker dem Turbomotor gegenüber den Exemplaren der ersten Generation angedeihen ließen. Tatsächlich

ist es gelungen, den im alten Modell als sehr durstig bekannten Fünfzylinder beträchtlich sparsamer zu machen. Nur noch bei sehr schneller Fahrt auf der Autobahn steigt der Verbrauch überproportional an; wird viel im Teillastbereich

gefahren, ist der Audi spürbar sparsamer als der schwergewichtige Mercedes.

Beim Testverbrauch gleicht sich das wieder aus. Beide kamen auf 14,8 L/100 km – ein angemessener Wert für so große

und starke Limousinen. Geringfügig besser kann es, obwohl er den größten Hubraum aufweist, der BMW. Zwar lassen ihn die DIN-Werte gar nicht sonderlich sparsam erscheinen; im Test aber kam er auf nur 14,4 L/100 km.

Wirtschaftlichkeit

Fahrzeugtyp	Audi	BMW	Mercedes
Preis	20	17	15
Wiederverkauf	13	17	20
Festkosten*	20	11	18
Wartung/Reparaturen	20	18	18
Kraftstoffkosten	20	18	18
Summe (maximal 100 Punkte)	93	81	89

*Steuer, Haftpflicht, Teilkasko, Vollkasko

Gesamtwertung

Fahrzeugtyp	Audi	BMW	Mercedes
Karosserie	82	88	91
Antrieb	74	91	80
Komfort	67	77	90
Fahreigenschaften	75	83	92
Wirtschaftlichkeit	93	81	89
Summe (maximal 500 Punkte)	391	420	442

Mercedes 280 SE

442 Punkte

In Funktionalität, Komfort und Fahrsicherheit ist der Mercedes nicht zu schlagen. Er bietet trotz seines hohen Preises in dieser Klasse den besten Gegenwert.

BMW 732 i

420 Punkte

Der BMW offeriert besonders brillante Motoreigenschaften. Ob er als Alternative zum Mercedes in Frage kommt, ist eine Frage des persönlichen Geschmacks.

Audi 200 Turbo

391 Punkte

Die Fahrleistungen des Audi können nicht darüber hinwegtäuschen, daß er als Audi 100 auf die Welt kam und weniger harmonisch ist als die Konkurrenz.

Unter dem Strich

Der Sieger in diesem Vergleichstest heißt Mercedes 280 SE, obwohl dieser keineswegs alle Wertungen für sich entscheiden konnte. Aber er leistete sich auch keine gravierenden Schwächen und sammelte deshalb die meisten Punkte. Was die Qualitäten der Antriebseinheit angeht, ist ihm der BMW überlegen, aber dennoch reichte es dem 732 i, unter anderem wegen weniger ausgewogenen Fahreigenschaften, lauter Windgeräusche und höherer Unterhaltskosten nur zum zweiten Platz. Daß der neue Audi das Nachsehen hat, resultiert aus seinem vergleichsweise unkultivierten Motor und Komfortmängeln, die zu einem großen Teil auf das Konto der extrem aerodynamischen Konzeption gehen. Dazu kommt sein nicht unter allen Bedingungen unkritisches Fahrverhalten. In einigen Kriterien bietet der Audi zweifellos viel fürs Geld, aber er ist nicht ausgewogen genug, um in der großen Klasse mithalten zu können.

