





**Der neue Audi 200**

# Mit Turbo gegen Sechszylinder

**Audi will es wissen. Die neuen Modelle 200 5E und 5T (Turbo) stehen gegen die gesamte Sechszylinder-Meute von BMW, Ford, Mercedes, Opel, Peugeot und Volvo. Kann der Audi in der Oberklasse mithalten?**

**N**eue Motoren benötigen viele Reifejahre. Der Fünfzylinder-Benzinmotor lief bei Audi in Ingolstadt ab August 1973 auf dem Prüfstand, seit Anfang 1974 dann in Versuchswagen. Der Fünfzylinder-Benzin-Turbomotor machte die ersten Gehversuche schon im Herbst 1976.

Audi geht also – angesichts der langen Vorbereitungszeit – mit der Turbo-Produktion kaum ein Risiko für jene Käufer der ersten 200 5T-Serie ein, die bald den stärksten Frontantriebswagen europäischer Produktion fahren wollen. Seit 1977 wurden rund 50 Versuchswagen mit Schaltgetriebe und Automatik zum Teil weit über 200 000 Kilometer erprobt.

1978/79 folgten 120 Vorseerienwagen, die von höchsten Herren im Vorstand – Toni Schmücker in Wolfsburg und Dr. Wolfgang R. Habel in Ingolstadt – ebenso intensiv bewegt wurden, wie von den Detailspezialisten in Produktion und Kundendienst.

**Nur am 5T im Grill ist der Audi 200-Turbo in der Frontansicht zu erkennen.**

Nach Meinung aller Beteiligten geht Audi also gut vorbereitet in das Turbo-Zeitalter. Der unermüdliche Promotor, Audi-Entwicklungsvorstand Ferdinand Piëch, schätzte die Entwicklungskosten auf rund fünf Millionen Mark – ohne die Vorbereitung der Serienproduktion, die für den Audi 200 5E und 5T im November 1979 begonnen hat. Die Auslieferung startet im Februar 1980.

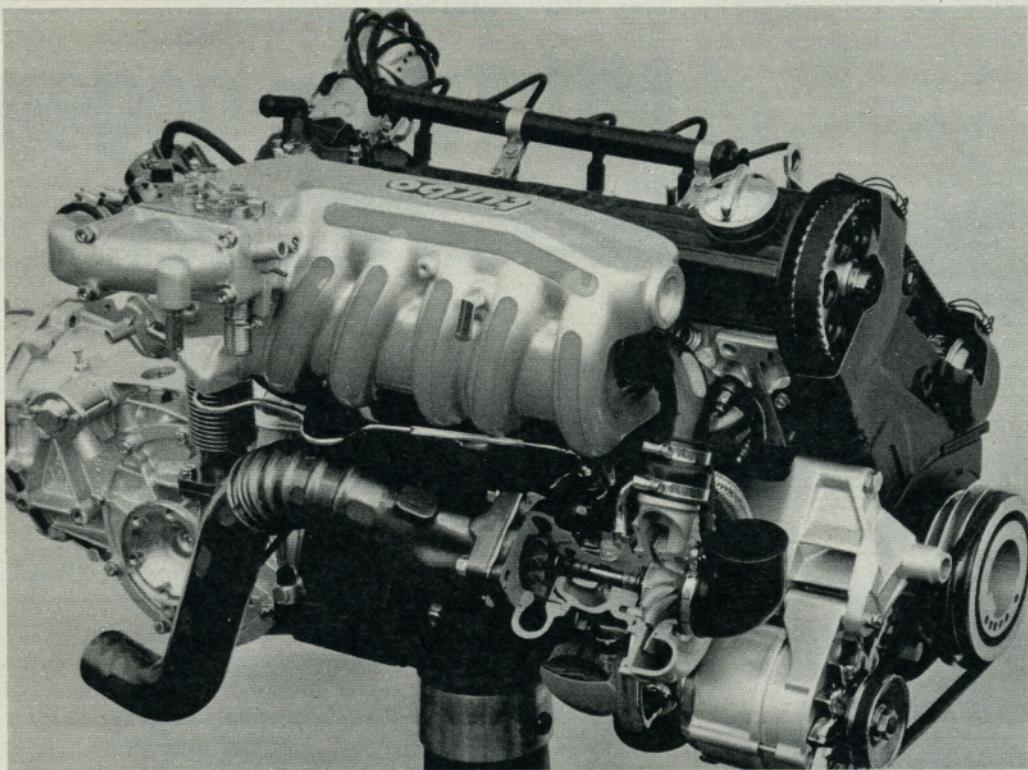
Der gemeinsame VW/Audi-Vertrieb unter Verkaufsvorstand Dr. Werner P. Schmidt steigt beim Audi 200 kräftig ein: Rund 150 Wagen Tagesproduktion sind geplant, die Hälfte mit Turbomotor.

Allenfalls bis zur fast schon traditionellen Preiserhöhung im März oder April 1980 bleiben die Richtpreise auf dem Niveau der ersten Vorstellung (zur Frankfurter Ausstellung im September 1979):

- Audi 200 5E mit Fünfganggetriebe . . . 27 875 Mark
- Audi 200 5E mit Automatik . . . . . 29 640 Mark
- Audi 200 5T mit Fünfganggetriebe . . . 30 550 Mark
- Audi 200 5T mit Automatik . . . . . 32 315 Mark

Diese Preise sind nicht gerade von Pappe. Der neue

## Technische Daten Audi 200 5E und 5T



Der erste Fünfzylinder-Benzinmotor der Welt mit Abgas-Turbolader (rechts vorn, teilweise aufgeschnitten). Leistung für den Audi 200 5T: 125 kW (170 PS) bei 5300/min.

### Motor

Fünfzylinder-Reihenmotor vor der Vorderachse, Zylinderbohrung 79,5 mm, Kolbenhub 86,4 mm, Hubraum effektiv 2144 cm<sup>3</sup>, nach Steuerformel 2119 cm<sup>3</sup>, obenliegende Nockenwelle mit Zahnriemenantrieb, Leichtmetall-Zylinderkopf, sechsfach gelagerte Kurbelwelle.

200 5E: Verdichtung 9,3 für Super, 100 kW (136 PS) bei 5700/min, max. Drehmoment 185 Nm bei 4200/min, Bosch K-Jetronic.

200 5T: Verdichtung 7,0 für Super, 125 kW (170 PS) bei 5300/min, 265 Nm bei 3300/min, Bosch K-Jetronic und KKK-Abgas-Turbolader.

Batterie 63 Ah, Generator 1050 Watt, 75 Liter-Tank unter dem Rücksitz.

### Kraftübertragung

Einscheiben-Trockenkupplung, serienmäßig Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Überset-

zungen beim 200 5E: 3,6 – 1,941 – 1,231 – 0,903 – 0,684 – R. 3,5; 200 5T: 3,6 – 2,125 – 1,36 – 0,966 – 0,829 – R. 3,5; Übersetzung in der Vorderachse (beide Modelle) 3,888. Auf Wunsch VW/Audi-Dreistufen-Automatik mit Wählhebel auf Mittelkonsole.

### Fahrwerk

Radführung vorn an Federbeinen mit Querlenker, Schraubfedern, hinten an Starrachse mit Längslenkern, Torsionsstab und Panhardquerstab, vorn und hinten Stabilisator; serienmäßig Zahnstangenlenkung mit Servo; vorn und hinten Faustsattel-Scheibenbremsen (vorn belüftet), zusätzliche Trommelbremsen hinten, Bremskraftverstärker und -regler; Reifen 205/60 HR 15 auf Leichtmetallrädern 6 J x 15.

### Maße

Länge 469,5 cm, Breite 176,8 cm, Höhe (unbelastet) 139,0 cm, Radstand 267,6 cm, Spurweite vorn/hinten 147,5/145,3

cm, Wendekreisdurchmesser (Werksangabe) 11,3 Meter.

### Gewichte

Leergewicht 1260 kg, Zuladung 505 kg, zul. Gesamtgewicht 1765 kg, Anhängelast gebremst 5E: 1400 kg, 5T: 1350 kg, ungebremst 670 kg, Dachlast 75 kg.

### Fahrleistungen

200 5E: Spitze mit Schaltgetriebe 188 km/h, 0 bis 100 km/h in 10,8 s; Spitze mit Automatik 183 km/h, 0 bis 100 km/h in 12,5 s.

200 5T: Spitze mit Schaltgetriebe 202 km/h, 0 bis 100 km/h in 8,7 s; Spitze mit Automatik 195 km/h, 0 bis 100 km/h in 9,6 s.

### Verbrauch nach DIN-Norm

Jeweils Schaltgetriebe (Automatik): 200 5E Stadtzyklus 14,5 (14,1 Liter), 90 km/h 7,4 (8,7) Liter, 120 km/h 9,3 (11,1) Liter; 200 5T: Stadtzyklus 15,9 (15,9) Liter, 90 km/h 7,8 (9,1) Liter, 120 km/h 12,5 (13,2) Liter – alle Werte Super.

Audi-Turbo ist damit nicht nur das stärkste, sondern auch das teuerste Modell, das es je bei den VW/Audi-Händlern gab; erstmals wurde die 30 000 Mark-Schallmauer durchbrochen.

Das bisherige Audi-Spitzenmodell mit der so umständlichen Bezeichnung 100 CD 5E kostet mit Fünfganggetriebe 25 290 Mark. Der neue 200 5E mit dem gleichen 2,2 Liter-Einspritzmotor und 100 kW (136 PS) steht mit 27 875 Mark in der Preisliste. Ein gewaltiger Aufschlag für das – genau genommen – gleiche Auto, ohne einen Deut mehr an Innen- und Gepäckraum sowie den gleichen Fahrleistungen.

## Audi 200 mit Fünfganggetriebe

Was also rechtfertigt den Mehrpreis von 2585 Mark? Äußerlich kennzeichnet eine völlig geänderte Bugpartie mit eckigen Doppelscheinwerfern und großem Spoiler den Audi 200, die einiges Überholprestige auf der Autobahn bringt. Ein auflaufender Audi-Neuling sieht im Rückspiegel des Vordermanns wuchtig, fast klotzig aus. Da der Audi 200 nicht gerade lahm ist, mag diese respektheischende Front sachlich gerechtfertigt sein; sie wirkt jedoch im Gegensatz zum dezenten Bug der neuen Mercedes S-Klasse etwas zu aufdringlich.

Neues hat der Audi 200 auch im weiterentwickelten Fahrwerk zu bieten: Breitreifen 205/60 auf Leichtmetallrädern, dazu Scheibenbremsen auch hinten. Zur geänderten Innenausstattung gehören Vierspeichen-Lenkrad, Velours-Sitzbezüge, offene Kopfstützen und eine Quarz-Digitaluhr. Das serienmäßige Radio wird allerdings vergeblich gesucht. Für einen korrekten Vergleich mit dem

– vorläufig weitergebauten  
– 100 CD 5E müssen also  
Aufpreise zwischen 852 und  
1197 Mark zusätzlich mit ein-  
kalkuliert werden. Aber die  
Konkurrenz bietet Radios  
auch nur als Extra.

Im Vergleich der Sechszylinder  
(Kasten rechts) ist der  
Audi 200 5E mit seiner se-  
rienmäßigen Luxusausstat-  
tung dennoch ein preiswer-  
ter Einstieg in die Oberklas-  
se. Vor allem die deutschen  
Konkurrenten BMW 525 und  
Mercedes 250 werden bei  
entsprechender Ausrüstung  
durch die leidige Aufpreis-  
politik weit über die 30 000  
Mark-Grenze katapultiert.

Für den Turbomotor im Audi  
200 5T mit 125 kW (170 PS)  
beträgt der Mehrpreis 2675  
Mark: ein faires Angebot  
für die zusätzliche Leistung  
von immerhin 25 Kilowatt  
oder 34 Pferdestärken. Unter  
dem Strich ergibt sich also  
ein Turbo-Zuschlag von 107  
Mark pro Kilowatt oder 78,68  
Mark pro Pferdestärke.

### Turbo-Mehrpri 2675 Mark

Ob ein so hochkarätiges Au-  
to mit der eher schlichten  
Bezeichnung 200 5T nun ein  
Renommierobjekt werden  
wird, ist allerdings fraglich.  
Der so image-trächtige Hin-  
weis „Turbo“ wurde von den  
Marktplanern beinahe mit  
Gewalt unterdrückt. Lange  
Zeit balancierte das gesamt-  
e Projekt am Rande des  
Abgrunds. Intern wurde ge-  
munkelt, daß nur das höchst-  
persönliche Interesse der  
hohen VW- und Audi-Herren  
den 200 5T am Leben hielt:  
Sie fahren nämlich allesamt  
sehr gerne Turbo...

Die unscheinbaren äußer-  
lichen Merkmale allein rei-  
zen wenig zum Kauf. Ledig-  
lich an den Schriftzügen,  
dem Staublech des linken  
Scheibenwischers (für höhe-

## Der Audi 200 5E und seine Konkurrenten



**Audi 200 5E**

2,2 Liter-Fünfzylindermotor mit Bosch K-Jetronic, 2144 cm<sup>3</sup>, 100 kW (136 PS) bei 5700/min, Fünfganggetriebe, auf Wunsch Automatik, Vorderradantrieb. Fahrleistungen (Klammerwerte Automatik): Spitzengeschwindigkeit 188 (183) km/h, 0 bis 100 km/h in 10,5 (12,5) s, Verbrauch Stadtzyklus 14,3 (14,1) Liter, bei 120 km/h 8,5 im fünften Gang (11,1) Liter Super.

Mit kompletter Ausstattung kostet der Audi 200 5E mit Fünfganggetriebe 27 875 Mark ab Werk. Für die Automatik wird ein Aufpreis von 1765 Mark berechnet, Gesamtpreis 29 640 Mark. Der Aufpreis für das elektrische Schiebe- und -hebedach beträgt 1230,90 Mark. Weitere Extras: beheizte Vordersitze 296,62 Mark, Tempomat 457,04 Mark.



**BMW 525**

2,5 Liter-Sechszylindermotor mit Vergaser, 2494 cm<sup>3</sup>, 110 kW (150 PS) bei 5800/min, Vierganggetriebe, auf Wunsch Fünfgang oder Automatik, Hinterradantrieb. Fahrleistungen (Klammerwerte Automatik): Spitze 193 (185) km/h, 0 bis 100 km/h in 10,1 (13,5) s, Verbrauch Stadtzyklus 14,3 (14,4) Liter, bei 120 km/h 10,4 (11,2) Liter, 5-Gang 14,3/9,7 Liter Super.

Der BMW 525 mit einem Grundpreis von 24 950 Mark ist nur nominell billiger als der 200 5E. Aufpreis für Fünfganggetriebe 870 Mark, für Automatik 1720 Mark. Mit vergleichbarer Ausstattung zum Audi 5E kostet der BMW 525-Fünfgang jedoch 31 922 Mark. Das Fünfgang-Sportgetriebe kostet für den BMW 1450 Mark.



**Mercedes 250**

2,5 Liter-Sechszylindermotor mit Vergaser, 2525 cm<sup>3</sup>, 103 kW (140 PS) bei 5500/min, Vierganggetriebe (Fünfgang ab Herbst 1980), auf Wunsch Automatik, Hinterradantrieb. Fahrleistungen (Klammerwerte Automatik): Spitzengeschwindigkeit 185 (180) km/h, 0 bis 100 km/h in 11,3 (12,2) s, Verbrauch Stadtzyklus 16,4 (16,0) Liter, bei 120 km/h 12,1 (12,9) Liter Super.

Der Mercedes 250 mit einem Festpreis von 26 023,90 Mark ab Werk ist auch nur nominell billiger als der 200 5E. Aufpreis für Fünfganggetriebe noch nicht bekannt; Automatik kostet 1830,60 Mark Aufpreis. Mit vergleichbarer Ausstattung zum Audi 200 5E kostet der Mercedes 250 – ohne Fünfganggetriebe – jedoch 30 543,90 Mark.



**Peugeot 604 TI**

2,7 Liter-V6-Motor mit Bosch K-Jetronic, 2664 cm<sup>3</sup>, 106 kW (144 PS) bei 5500/min, Fünfganggetriebe, auf Wunsch Automatik, Hinterradantrieb. Fahrleistungen (Klammerwerte Automatik): Spitzengeschwindigkeit 185 (181) km/h, 0 bis 100 km/h in 10,0 (11,5) s, Verbrauch Stadtzyklus 16,8 (16,9) Liter, bei 120 km/h 10,8 im fünften Gang (12,6) Liter Super.

Der Peugeot 604 TI kostet mit serienmäßigem Fünfganggetriebe 27 475 Mark, Aufpreis für Automatik 1435 Mark. Für die Luxusausstattung „Grand Comfort“ einschließlich Zentralverriegelung, elektrischem Schiebedach und Fensterheber vorn/hinten beträgt der Aufpreis 2285 Mark. Das vergleichbare Peugeot-Modell vom 604 TI kostet 30 425 Mark.



**Volvo 264 GL**

2,7 Liter-V6-Motor mit Bosch K-Jetronic, 2664 cm<sup>3</sup>, 109 kW (148 PS) bei 5700/min, Vierganggetriebe mit Overdrive, auf Wunsch Automatik, Hinterradantrieb. Fahrleistungen (Klammerwerte Automatik): Spitzengeschwindigkeit 180 (174) km/h, 0 bis 100 km/h in 11,5 (12,0) s, Verbrauch Stadtzyklus 17,4 (18,3) Liter, bei 120 km/h 10,2 (14,5) Liter Super.

Der Volvo 264 GL mit serienmäßigem Overdrive kostet 28 900 Mark, Aufpreis Automatik 1100 Mark. Mit vergleichbarer Ausstattung zum Audi 200 5E beträgt der Gesamtpreis des Volvo 264 GL jedoch 31 140 Mark. Der 264 GLE mit gleichem Motor kostet mit kompletter Ausstattung 32 900 Mark.

## Der neue Audi 200

ren Anpreßdruck) und dem dickeren Auspuffrohr gibt sich der potente 200 5T zu erkennen. Auch innen sind der Turbo-Schriftzug im Lenkrad und die Ladedruckanzeige links (im Drehzahlmesser) recht spärliche Hinweise.

Das Fahren im neuen Audi 200 5E unterscheidet sich nur in Nuancen vom 100 5E. Bei höherem Autobahntempo, spürbar ab 130 km/h, liegt der Vorderwagen satter auf der Straße — Resultat der Breitreifen, geänderter Vorderachsabstimmung und natürlich des großen Bugspoilers. Der Audi 200 vermittelt keinen Pseudo-Komfort, kein wiegend-weiches Dahinschaukeln bei Stadt- oder Landstraßentempo.

Eher ist er straff gefedert und schluckt auch jenseits 160 km/h tückische Autobahnwellen. Die straffe Dämpfung unterdrückt jegliche Neigung der Karosserie zum Nachschwingen und Aufschaukeln.

Mit dieser sportlichen Abstimmung ist der Audi-Turbo von der Fahrsicherheit her gewiß kein Risiko. Beim ersten Probegalopp bestand für mot schon Gelegenheit, den 200 5T einmal voll aus-

### Fahrsicherheit erstklassig

zufahren. Im leichten Gefälle kletterte die Tachonadel bis auf 220 km/h, ohne daß ein Gefühl der Unsicherheit, geschweige denn der Instabilität aufkam. Solche Fahrsicherheit bei Höchsttempo entspricht bestem Mercedes-Niveau.

Einer gewissen Gewöhnung bedarf eher die Turbo-Motorcharakteristik. Der Ladedruck setzt bei 2500/min ein und erreicht das Maximum mit 0,82 bar bei 3000/min. Darüber fällt die

Ladedruckkurve wieder langsam ab, zum Beispiel auf 0,7 bar bei 4600/min.

Für zügiges Beschleunigen muß der Turbomotor also auf Drehzahl gehalten werden. Unter 2000/min wirkt der 5T-Motor saft- und kraftlos, müder als der 5E-Motor. Das ist im Vergleich mit der Konkurrenz der wichtigste Unterschied etwa zum BMW 528i, der bereits ab 1500/min guten Durchzug bietet — dafür aber auch 2,8 statt 2,2 Liter Hubraum aufweist.

### Turbomotor nichts für Schaltfaule

Deshalb erhielt der Audi 200 5T ein anders gestuftes Fünfganggetriebe, so daß mit häufigem Schalten ein Turbo-gemäßer Fahrspaß aufkommt. Ruckfreies Dahinrollen mit 40 km/h im vierten Gang ist zwar möglich, doch reagiert dieser Turbomotor auf Vollgasgeben dann zunächst aufreizend gemächlich. Wer die starken Sechszylinder-Konkurrenten (Kasten Seite 10) kennt, wird in dieser Beziehung vom stärksten Audi enttäuscht.

Bei Licht betrachtet ist also der Audi 200 5T mehr Sport als Luxuslimousine; die engen Gangstufen sollen zum häufigen Schalten und Ausnutzen der Drehzahlen animieren. Dafür zieht der Turbo auch im fünften Gang an langen Autobahnsteigungen nicht schlechter als ein BMW 528i, während der normale Audi-Einspritzmotor im 200 5E — durch die drehzahlschonende Auslegung des fünften Gangs — hier deutlich abfällt.

Wer den häufigen Griff zum Schalthebel und die Behä-

**Beide Audi 200-Modelle  
haben serienmäßig 60er-  
Reifen und Leichtmetallräder**



Gut ausgeformte Vordersitze mit angenehmen Veloursbezügen



Kopfstützen hinten serienmäßig, dazu zwei Kissen



Fotos: Hehl



**Tasten für elektrische Fensterheber beiderseits der Handbremse**



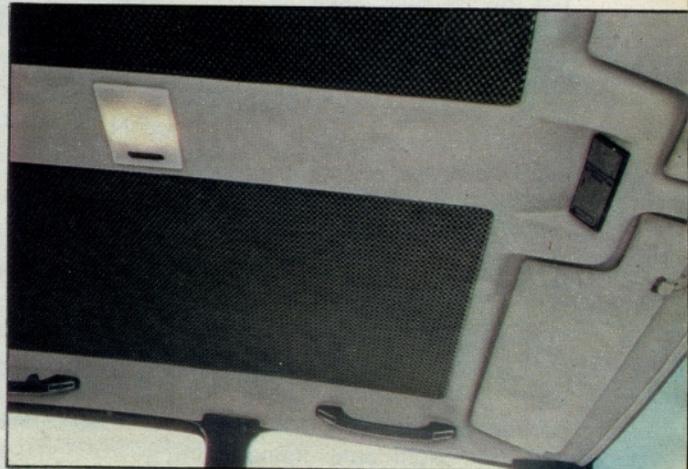
**Zigarettenanzünder und Leseleuchten auch in den hinteren Türen**



**Neues Vierspeichen-Lenkrad, im Drehzahlmesser (links) die Anzeige für den Ladedruck**



**Vorbildlich: Audi 200 mit offenen, die Rundumsicht nicht behindernden Kopfstützen**



**Oben: Quarz-Digitaluhr zwischen den Sonnenblenden  
Unten: Audi 200 nur als viertürige Limousine**



## Der neue Audi 200

bigkeit im unteren Drehzahlbereich vermeiden will, ist mit der verstärkten Automatik – mit vier statt drei Planetenradsätzen – besser bedient. Sie schaltet übers Gaspedal beispielsweise bei 40 km/h in die erste Gangstufe zurück, und dann schießt der Turbo wie ein Sportwagen vorwärts.

### Verstärkte Automatik für 200 5T

Da Audi keinen Sechszylinder im Programm hat und so schnell auch nicht haben wird, gelang auf dem Umweg über den Turbo dennoch der Zugang zur automobilen Oberklasse. In der Spurtkraft kann es der Audi 200 5T jedenfalls mit allen Sechszylindern von 2,8 bis 3,0 Liter Hubraum aufnehmen. Und die Verbrauchswerte sind nicht schlechter – im Schnitt eher besser als bei der Konkurrenz.

Wie gut der Audi 200 5T abschneidet, werden bald die ersten Tests und später die Zulassungszahlen zeigen. Zunächst einmal muß er sich ein dauerhaftes Prestige in der Sechszylinderklasse erobern. Sein großes Plus: Hinter ihm steht das weitaus dichteste Händlernetz aller Marken.

Zwischen dem Audi 100 GL 5E und dem neuen 200 5E klafft eine Preislücke von 6000 Mark. Das 100 CD-Modell wird wohl bald keine Rolle mehr spielen. Was fehlt, ist ein schlichterer Audi 200 für 24 000 bis 25 000 Mark, der auch in der Preisoptik gegenüber dem BMW 525 oder Mercedes 250 besser dastehen würde. Nicht jeder potentielle Käufer macht sich die Mühe, stundenlang die Preis- und Ausstattungslisten zu vergleichen – auch wenn der Audi im Endeffekt billiger ist.

Engelbert Männer

## Der Audi 200 5T und seine Konkurrenten



**Audi 200 5T**

2,2 Liter-Fünfzylindermotor mit Bosch K-Jetronic und Abgas-Turbolader, 2144 cm<sup>3</sup>, 125 kW (170 PS) bei 5300/min, Fünfganggetriebe, auf Wunsch Automatik, Vorderradantrieb. Fahrleistungen (Klammerwerte Automatik): Spitze 202 (195) km/h, 0 bis 100 km/h in 8,7 (9,6) s, Verbrauch Stadtzyklus 15,9 (15,9) Liter, bei 120 km/h 10,3 (12,1) Liter Super.

Mit kompletter Ausstattung kostet der Audi 200 5T mit Fünfganggetriebe 30 550 Mark. Der Automatik-Aufpreis entspricht mit 1765 Mark dem 200 5E, Gesamtpreis 32 315 Mark. Alle Sonderausstattungen – künftig auch Anti-Blockier-System (ABS) – sind bei 200 5E und 5T gleich, ebenso die Liefertermine.



**BMW 528i**

2,8 Liter-Sechszylindermotor mit Bosch L-Jetronic, 2788 cm<sup>3</sup>, 135 kW (184 PS) bei 5800/min, Vierganggetriebe, auf Wunsch Fünfgang oder Automatik, Hinterradantrieb. Fahrleistungen (Klammerwerte Automatik): Spitze 208 (200) km/h, 0 bis 100 km/h in 9,3 (11,7) s, Verbrauch Stadtzyklus 17,1 (16,1) Liter, bei 120 km/h 10,4 (11,3) Liter, 5-Gang 17,1/9,5 Liter Super.

Mit Vierganggetriebe kostet der BMW 528i ab Werk 29 150 Mark. Aufpreis für Fünfganggetriebe 870 (als Sportgetriebe 1450) Mark, für Automatik 1720 Mark. Mit vergleichbarer Ausstattung zum Audi 200 5T beträgt der komplette Preis des BMW 528i einschließlich Fünfganggetriebe 34 654 Mark (jedoch beiderseits mit elektrischen Außenspiegeln).



**Ford Granada 2.8i**

2,8 Liter-V6-Motor mit Bosch K-Jetronic, 2792 cm<sup>3</sup>, 118 kW (160 PS) bei 5700/min, Vierganggetriebe, auf Wunsch Automatik, Hinterradantrieb. Fahrleistungen (Klammerwerte Automatik): Spitzengeschwindigkeit 193 (188) km/h, 0 bis 100 km/h in 9,9 (12,9) s, Verbrauch Stadtzyklus 15,1 (15,4) Liter, bei 120 km/h 10,9 im vierten Gang (11,8) Liter Super.

In der teuersten Ausführung, als 2.8i S Ghia, kostet der Ford Granada ab Werk 28 693,92 Mark; Aufpreis für Automatik für diese Größenklasse mit 1276,29 Mark gering. Die Ghia-Ausstattung enthält bereits viele Luxusdetails. Entsprechend dem Audi 200 5T würde ein Ford Granada 2.8i – ohne Fünfganggetriebe – 30 156,85 Mark kosten.



**Mercedes 280 E**

2,8 Liter-Sechszylindermotor mit Bosch K-Jetronic, 2746 cm<sup>3</sup>, 136 kW (185 PS) bei 5800/min, Vierganggetriebe, auf Wunsch Automatik, Hinterradantrieb. Fahrleistungen (Klammerwerte Automatik): Spitzengeschwindigkeit 200 (195) km/h, 0 bis 100 km/h in 9,9 (10,8) s, Verbrauch Stadtzyklus 18,3 (17,1) Liter, bei 120 km/h 12,1 im vierten Gang (13,0) Liter Super.

Der Mercedes 280 E hat mit Vierganggetriebe einen Festpreis von 31 075 Mark ab Werk; Fünfganggetriebe wird erst ab Herbst 1980 geliefert. Der Automatik-Aufpreis beträgt 1 830,60 Mark. Mit vergleichbarer Ausstattung zum Audi 200 5T kostet der Mercedes 280 E komplett 35 595 Mark.



**Opel Senator 3.0 E**

3,0 Liter-Sechszylindermotor mit Bosch L-Jetronic, 2969 cm<sup>3</sup>; 132 kW (180 PS) bei 5800/min, Vierganggetriebe, auf Wunsch Fünfgang oder Automatik, Hinterradantrieb. Fahrleistungen (Klammerwerte Automatik): Spitze 210 (205) km/h, 0 bis 100 km/h in 9,0 (10,5) s, Verbrauch Stadtzyklus 16,0 (15,6) Liter, bei 120 km/h 11,2 (12,3) Liter, 5-Gang 16,0/10,5 Liter Super.

Mit der meistverkauften C-Ausstattung kostet der Opel Senator 3.0 E ab Werk 27 290,52 Mark; Aufpreis für Fünfganggetriebe 870 Mark und für Automatik 1750,42 Mark. Mit vergleichbarer Ausstattung zum Audi 200 5T kostet der Opel Senator 3.0 E-Fünfgang komplett 31 445,90 Mark.



Audi 100

## Die besten Argumente für den Audi 100 fallen im Winter.

10 Grad minus. Der Motor des Audi 100 startet problemlos. Die Scheibendefrostung wirkt sofort. Die kraftvolle Heizung wärmt schnell. Das Frischluft-System tauscht die verbrauchte Luft alle 20 Sekunden aus. Das fördert die Kondition.

Der erste Schnee. Kein Problem. Der Audi 100 hat Frontantrieb. Der bringt ihn auch da weiter, wo viele Hinterräder schon durchdrehen. Matsch und Eis.

Der Audi 100 liegt sicher auf der Straße. Der spurstabilisierende Lenkrollradius hilft dem Audi 100 auch dann weitgehend sicher die Spur zu halten, wenn zwei Räder einer Seite auf Glatteis geraten. Und der Wagen auszubrechen droht.

Eine Technik also, mit der die Fahrer eines Audi 100 den Winterfreuden gelassen entgegenfahren.

Gelassen fahren mit perfekter Technik.



6 Jahre Karosserie Garantie gegen Durchrostung.

Audi 100: Basispreis DM 16.435,-. Abb.: Audi 100 L (63 kW/85 PS) DM 18.466,09, inkl. DM 461,09 Metallic-Lackierung. Unverbindliche Preisempfehlung ab Werk ohne Überführungskosten. Sparsamer Verbrauch. 12,6 l bei Stadtzyklus, 7,0 l bei konstant 90 km/h, 9,2 l bei konstant 120 km/h, nach DIN 70030 auf 100 km. Mischwert 9,6 l/100 km. Der Mischwert ergibt sich anteilig aus jeweils einem Drittel der angegebenen DIN-Werte.