

Das große Duell

Mercedes 280 E kontra Audi 200 Turbo

Der Audi 200 Turbo mußte sich in einem Vergleichstest über 10000 Kilometer mit dem Mercedes 280 E als härtestem Konkurrenten messen.



Über mangelndes Interesse an seinem guten Stück kann sich der Fahrer eines Audi 200 vorerst nicht beklagen. Er wird auf Parkplätzen, an Tankstellen und wohl auch an Autofahrer-Stammtischen mit Fragen geradezu überschüttet: Ist es wirklich ein Turbo? Was verbraucht er? Wie schnell läuft er? Ist der Turbomotor nicht zu stark für dieses Auto?

Fragen über Fragen also, die beantwortet werden müssen. Der bärenstarke Audi wurde von mot fünf Wochen lang bewegt. Im Mittelpunkt dieses Vergleichstests stand eine Parforce-tour durch Südeuropa, bis zum Cabo de San Vicente an der Südostspitze von Portugal. 

**Alte Windmühle bei Odeceixe
im Südostteil von Portugal –
immer noch täglich zum
Mahlen von Mais in Betrieb**



Ausstattung und Aufpreise in Mark

Modell	Audi 200 5T	Mercedes 280 E
Ausstattung außen		
Bronzegetönte Scheiben	● ¹	—
Halogenscheinwerfer	● ²	●
2. Außenspiegel	●	107,35
Leichtmetallräder	●	1214,75
Seitenschutzleisten	●	●
Metallic-Lack	●	1022,65
Ausstattung innen		
Servolenkung	●	●
Drehzahlmesser	●	N
Öldruckanzeige	—	●
Öltemperaturanzeige	●	—
Ladedruckanzeige	●	—
Höhenverstellung Fahrersitz	●	●
Höhenverstellung Beifahrersitz	—	99,44
Velourspolsterung	●	1615,90
Mittelarmstütze hinten	●	●
Schloß für Handschuhkasten	●	24,86
Türkontakte hinten	●	36,16
Sicherheits-Extras		
Kopfstützen hinten	●	169,50
Scheinwerfer-Wascher	●	—
Scheinwerfer-Wischer/Wascher	—	485,90
Feuerlöscher montiert	N	124,30 ⁵
Warndreieck/Verbandkasten	N	●
Wichtige Extras		
Automatik	1850,—	1887,10
Zentralverriegelung	●	367,25
Zweiklangfanfare	●	214,70
Niveauregulierung der Hinterachse	893,—	898,35
Anhängerkupplung ab Werk	452,—	553,70
Stahlkurbeldach	—	904,— ⁶
Durchladeeinrichtung (Skisack)	148,—	—
Stärkerer Generator	36,—	—
Stärkere Batterie	—	53,11
Stärkere Kühlung	87,— ³	—
Sonderlackierung	—	248,60
Luxus-Extras		
Schiebedach elektrisch	1292,— ⁴	1209,10 ⁶
Heizbare Heckscheibe Verbundglas	—	158,20
Grüngetönte Scheiben	392,—	548,05 ⁷
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	●	1226,05 ⁸
Fahrersitz beheizt	156,—	254,25
Beifahrersitz beheizt	156,—	254,25
Rücksitze beheizt	418,—	508,50
Vordersitze elektrisch verstellbar	892,—	—
Außenspiegel verstellbar/beheizt	256,—	—
Klimaanlage	2289,—	3107,50 ⁹
Geschwindigkeitsregelanlage	480,—	468,95 ¹⁰
Mittelarmstütze vorn	—	175,15
Zusatzheizung	—	1717,60

● = serienmäßig; — = ab Werk nicht lieferbar; N = Nachrüstung beim Händler. Stand der Tabellenangaben: 30. April 1980.
¹ Auf Wunsch ohne Minderpreis ungetönte Scheiben; ² Außen: H4-Licht, innen: H1-Licht; ³ Zweistufiger Kühlerlüfter + 99,— DM; ⁴ Mit Hebe-/Lüftungsstellung; ⁵ Halonlöscher mit 2 kg; ⁶ Mit integriertem Windabweiser; ⁷ Einschließlich Heckscheibe aus Verbundglas; ⁸ Fensterheber nur vorn: 689,30 DM; ⁹ Mit automatischer Regulierung: 3729,— DM; ¹⁰ nur in Verbindung mit Automatik.

Getestet wurde der Audi 200 5T mit Automatik. Bei einem Richtpreis von 32 000 Mark spielen erstens die 1850 Mark Aufpreis für Automatik statt Fünfgang-Schaltgetriebe keine entscheidende Rolle mehr. Zweitens ging es darum, wie die Automatik zum Turbomotor paßt und ob damit auch der letzte Schritt in Richtung Luxusklasse von Audi geschafft wurde. Der Mercedes 280 E mit einem Festpreis von 32 295,40 Mark war zum Vergleich ebenfalls mit Automatik (Aufpreis 1887,10 Mark) ausgerüstet.

Wer allerdings nur die Grundpreise vergleicht, muß zu falschen Schlüssen kommen. Nur durch gründliches Studium der Preisliste und einem Taschenrechner läßt sich ermitteln, was der Mercedes mit vergleichbarer Luxusausstattung gegenüber dem Audi tatsächlich kostet. Metallic-Lack oder Velourspolsterung oder Fensterbetätigung mit Knopfdruck müssen gewiß nicht sein. Wenn jedoch zum Beispiel die elektrischen Fensterheber serienmäßig geboten werden, dann sind sie gerade bei Auslandsfahrten eine Wohltat: beim Fragen nach dem richtigen Weg, zur Entlüftung und nicht zuletzt auf den Autobahnen, wo das flotte Vorwärtskommen häufig von Zahlstellen unterbrochen wird.

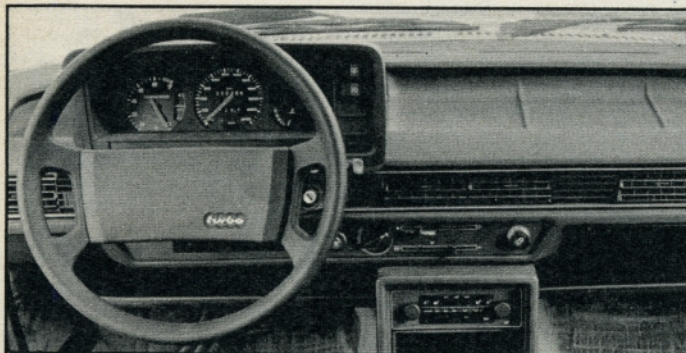
Über den Nutzen einer Zentralverriegelung braucht in der Oberklasse nicht mehr diskutiert zu werden. Der Audi 200 hat sie serienmäßig, der Mercedes 280 E nur als Sonderausstattung. Dabei wird selten ein 280 E gebaut, bei dem jede Tür einzeln und die Gepäckraumhaube getrennt verschlossen oder entriegelt werden müssen. Auf dem Gebrauchtwagenmarkt würde ein 280 E ohne Zentralverriegelung wohl ein Ladhüter bleiben.

Unter dem Strich ist der Mercedes 280 E mit vergleichbarer Ausstattung um rund 7200 Mark teurer als der Audi 200 5T — siehe Tabelle links. Die genaue Differenz läßt sich deswegen nicht beziffern, weil zwar der 280 E-Testwagen mit einem Drehzahlmesser ausgerüstet war, der jedoch — unverständlicherweise — nicht ab Werk eingebaut wird. Rund 300 Mark betragen die Einbaukosten.

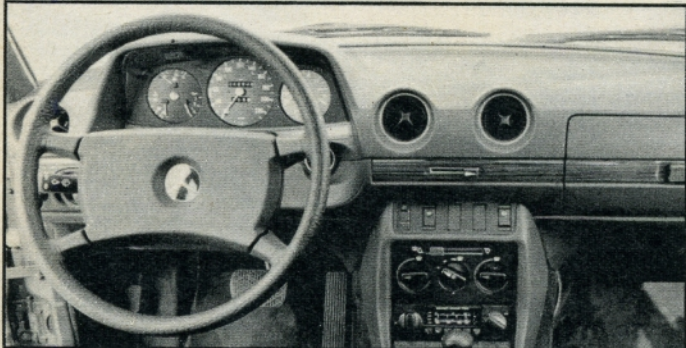
Mercedes um rund 7200 Mark teurer

In ihrem Bemühen, die Käufer zu verwöhnen, sind die Audi-Modellplaner in manchen Details über das Ziel hinausgeschossen. Das gilt für die zwei Sitzkissen im Fond ebenso wie für die Quarzdigitaluhr im Dachhimmel. Letztere soll ein Audi-Gag sein, doch können sich darüber nur die Rücksitz-Mitfahrer freuen — solange tagsüber nicht das Licht eingeschaltet werden muß. Dann blendet sich die Helligkeit automatisch ab, mit dem Effekt, daß die Ziffern fast unsichtbar werden. Für den Fahrer liegt sie ohnehin unglücklich: nur mit Kopfverdrehen abzulesen. Dagegen bereitet die gute, alte Quarzzeigeruhr im Mercedes für den Fahrer keinerlei Ableseprobleme — dafür für die Mitfahrer, weil winzig und in der Instrumentengruppe versteckt.

Uneingeschränktes Lob von allen Testfahrern erhielten die Audi-Sitze mit offenen Rahmen-Kopfstützen — auch hinten. Die Rundumsicht wird dadurch nur minimal eingeschränkt. Über das farbenfrohe Design kann diskutiert werden, nicht jedoch über die Qualität der (Vollschaum-)Polsterung. Im Audi 200 5T war auch eine Tagesstrecke von 1700 Kilometern zu ertragen. Die üb-



Audi: Ladedruckanzeige mit dem serienmäßigen Drehzahlmesser (links) kombiniert; sehr handliches Lenkrad



Mercedes: Drehzahlmesser (rechts) nur bei nachträglichem Einbau; Lenkrad leicht schüsselförmig, aber zu groß



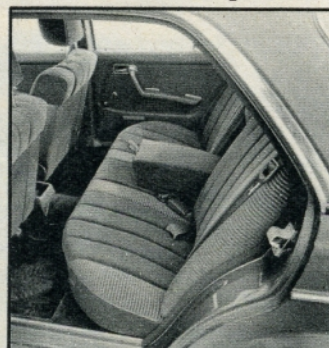
Vordersitze üppig gepolstert, Veloursbezug serienmäßig



Vordersitze nur durchschnittlich, Velours auf Wunsch



Taschen in Vordersitzlehnen, zwei Sitzkissen als Spielerei

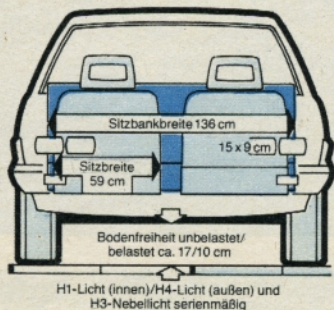


Rücksitzbank kurz und viel zu nachgiebig gepolstert

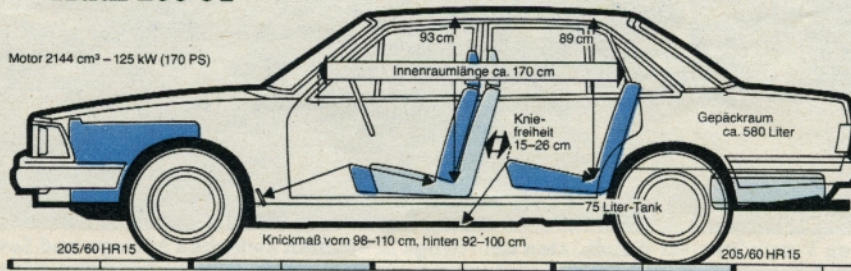
Was bieten die Testwagen an Innen- und Gepäckraum?

Audi 200 5T

Motor 2144 cm³ – 125 kW (170 PS)

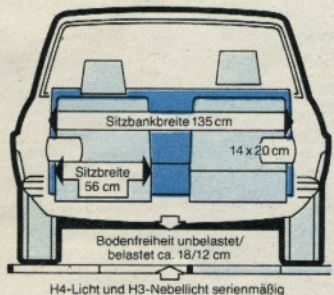


H1-Licht (innen)/H4-Licht (außen) und H3-Nebellicht serienmäßig

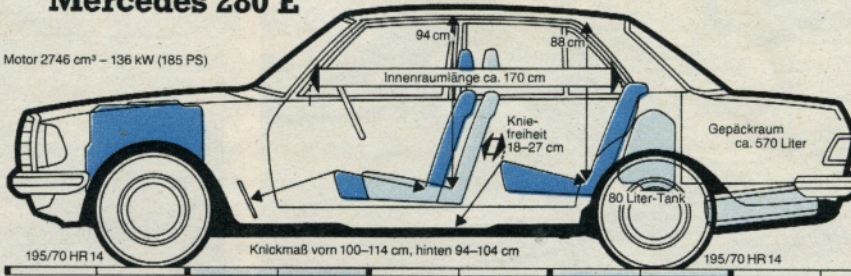


Mercedes 280 E

Motor 2746 cm³ – 136 kW (185 PS)



H4-Licht und H3-Nebellicht serienmäßig





Die beiden Vergleichstest-Kandidaten unterwegs in Spanien zwischen Malaga und Sevilla



Zentimeterarbeit auf der Grenzfähre zwischen Spanien und Portugal, auf dem Weg von Ayamonte nach Faro



Beide Testwagen kamen mit spanischem Superkraftstoff von 96 ROZ aus: kein Klingeln und kein Nachlaufen

Mercedes 280 E kontra Audi 200 Turbo

pige Seitenaufpolsterung der Vordersitze sorgt für vorzüglichen Halt auf Kurvenstrecken. Die Audi-Veloursbezüge erwiesen sich auch bei hochsommerlichen Temperaturen als sehr angenehm; sie regen kaum zum Schwitzen an und zeigten bei Testschluß nach insgesamt 17 000 Kilometern keine Abnutzungserscheinungen.

Das gleiche Lob verdienen die Velourssitzbezüge im Mercedes, die jedoch 16 Hundertmarkscheine als Aufpreis kosten. In der Polsterqualität gibt es dagegen einiges zu bemängeln. Zunächst einmal fehlt es den Mercedes-Vordersitzen an Seitenführung, außerdem ist die Sitzfläche zu kurz und vorn zu nachgiebig. Bei den Rücksitzen war der Unterschied noch größer: erstklassig im Audi, bestenfalls drittklassig im Mercedes (kurze Sitzfläche, allzu nachgiebige Polsterung). Alle Rücksitz-Mitfahrer fühlten sich im Audi besser als im Mercedes befördert.

Beim Innen- und Gepäckraum sind die Unterschiede so gering, daß allein damit eine Kaufentscheidung nicht begründet werden kann. Gerade auf Langstreckenfahrt mit täglichem Fahrerwechsel fielen jedoch

scheinbare Nuancen auf, die im Alltagsbetrieb und deshalb bei der Probefahrt beachtet werden sollten. Für langbeinige Fahrer kann der sehr weite Verstellbereich der Mercedes-Vordersitze ausschlaggebend sein. Selbst Sitzriesen über 1,90 Meter konnten bequem sitzen, mit ausreichendem Kopfraum. Im Audi gab es eher Klagen, weil die straffe Polsterung weniger nachgibt.

Im Abstand Lenkrad zu Pedalen, Vordersitz und Automatik-Wählhebel ist der Mercedes im Urteil aller mot-Testfahrer noch eine Spur besser angelegt als der Audi. Das gilt zum Beispiel auch für den Abstand zwischen Vordersitzkante und Lenkrad, der für kurzbeinige Fahrer(innen) bei weit vorgeschobenen Audisitzen etwas zu knapp wird.

Das Gepäckraum-Volumen ist mit 570 und 580 Litern nach mot-Messung fast gleich. Praktische Vorteile hat der Mercedes jedoch durch die seitlichen Lademulden, die Pannenausrüstung und zum Beispiel auch Schneeketten aufnehmen. Für — serienmäßiges — Warndreieck und Verbandskasten fanden die Mercedes-Konstrukteure ohnehin die idealen Plätze: das Warndreieck stets griffbereit an

Fotos: Binder



- △ Mercedes 280 E auf einer spanischen Autobahn
- ◁ Audi 200 5T auf einer spanischen Landstraße

Mercedes 280 E kontra Audi 200 Turbo

der Innenseite der Gepäckraumhaube, der Verbandkasten im Ablagefach unter der Heckscheibe. Bei Audi wird beides mit Riemen im Gepäckraum festgezurrt.

Für den Audi 200 5T nennt das Werk als Leergewicht je nach Ausrüstung eine Spanne von 1260 bis 1328 Kilogramm. Der Testwagen lag vollgetankt mit 1330 Kilogramm haarscharf über der Obergrenze. Bei einem zulässigen Gesamtgewicht von 1765 Kilogramm betrug die tatsächliche Zuladung 435 statt 505 Kilogramm.

Mercedes um 200 Kilo schwerer

Nach den Papierangaben bringt der Mercedes 280 E mit 1460 Kilogramm volle vier Zentner mehr auf die Waage als der Audi 200 5T. Der Testwagen hielt mit vollgetankt 1530 Kilogramm den gleichen Gewichtsabstand ein. Das zulässige Gesamtgewicht des Mercedes ist zwar mit 1980 Kilogramm wesentlich höher, doch betrug die tatsächliche Zuladung auch nur 450 statt nominell 520 Kilogramm.

Der Einstieg zu den Vordersitzen ist im Mercedes wegen des nicht so schräg gestellten Dachpfostens etwas besser als im Audi. Der größere hintere Türöffnungswinkel des Mercedes fällt gleichfalls positiv auf.

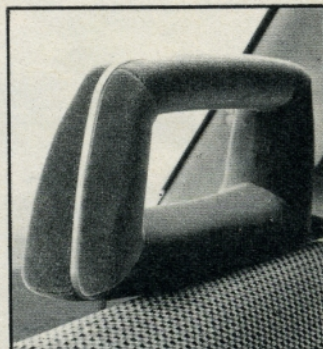
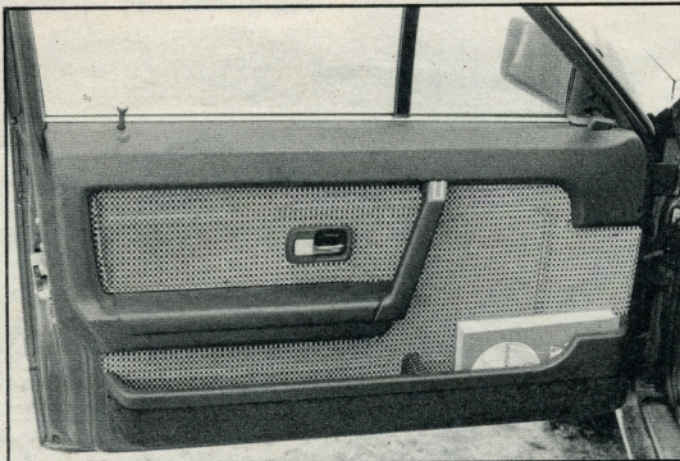
Wer einmal die dreistufige Höhenverstellung der vorderen Automatikgurte in der neuen Mercedes S-Klasse (siehe Test im vorigen Heft) kennengelernt hat, ist fortan mit den Gurten des 280 E nicht mehr voll zufrieden. Vermutlich wird jedoch 1981 der „kleinere“ Mercedes auch diese Dreifach-Höhenverstellung des oberen Gurtpunkts als Modellpflege bekommen. Gurtschlös-

ser an den Vordersitzgestellen gibt es beim 280 E wie beim Audi 200. Zum Aufrollen der Automatikgurte vorn wie hinten hatten die motorisierten Fahrer keine Klagen.

Audi sieht den 200 5T — das so prestigeträchtige Wort „turbo“ steht nur auf dem Lenkrad — als Sportlimousine, auch mit Automatik. Deshalb ist der Drehzahlmesser ebenso serien-

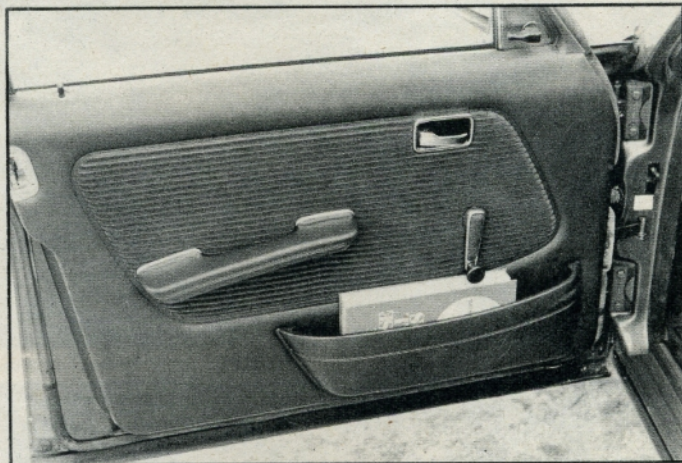
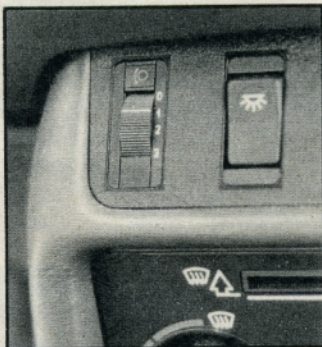
Erst wenn sich der Ladedruckanzeiger über die Mittel- oder Nullstellung hinaus bewegt, schaltet sich der Abgas-Turbolader mit einem Maximaldruck von 0,82 bar bei 3000/min ein. Darüber hinaus fällt — im Interesse der Motorlebensdauer — der Ladedruck bereits wieder ab. Bei Unterdruck, also nach Gaswegnehmen und beim Dahinrollenlassen, fällt die Ladedruckanzeige unter

Wenn bei tatsächlichen 100 der Audi-Tacho 110 km/h anzeigt, so ist diese Schönfärberei zwar noch innerhalb der gesetzlich erlaubten Toleranz (bis zu sieben Prozent vom Skalenendwert), aber in der Luxusklasse doch eine Zumutung. Und der Audi Turbo ist doch wahrhaftig schnell und spritzig genug, daß die Tachonadel nicht mehr vorgaukeln muß. Nach Werksauskunft



Besonderheiten des Audi:
Ablage über die ganze Türbreite, serienmäßig Rahmen-Kopfstützen auch hinten

Positiv beim Mercedes: serienmäßig Leuchtweiten-Regulierung (in drei Stufen).
Negativ: beengte Türablage



mäßig wie eine Anzeigeskala für die Öltemperatur. Die Ladedruckanzeige (links im Drehzahlmesser) muß zur Kontrolle beim Turbomotor ohnehin vorhanden sein. Die Unterteilung der Ladedruckska in 1 als Mittelwert und maximal 2 als Endwert kann jedoch Verwirrung stiften. Der Mittelwert ist nämlich der Normalwert, weil in der Atmosphäre ja der Luftdruck 1 bar beträgt.

die Mittelstellung. Somit läßt sich die Skala auch als Economometer nutzen. Wer den Turbolader häufig einsetzt, darf sich im Audi nicht über hohen Verbrauch wundern. Davon wird im zweiten Teil des Vergleichstests noch ausführlich die Rede sein.

Beim 5T-Testwagen störten zwei Dinge: unzumutbar hohe Tachovoreilung und stark schwankende Tankanzeige.

galt solche Voreilung jedoch nur für die Anfangsserie (Testwagen gebaut im November 1979).

Das Mercedes-Tachometer zeigte dagegen ungewöhnlich exakt an. Ebenso fiel am 280 E-Testwagen wieder einmal die sehr genaue und kaum schwankende Tankanzeige auf. Das hängt vor allem mit der Tankanordnung zusammen. Im Mercedes

steht der 80 Liter fassende Behälter aufrecht über der Hinterachse. Das hat nicht nur Vorteile für leichtes Betanken (durch vorzügliche Entlüftung); auch der Geber für die Tankanzeige kann an der günstigsten Stelle eingebaut werden. Die Reserveleuchte im Mercedes leuchtet immer präzise auf.

Der 75 Liter-Tank des Audi liegt eingequetscht unter dem Rücksitz. Das spart Laderaum, doch sitzt der Geber viel ungünstiger und kann das Schwanken beim Beschleunigen/Bremsen und in Kurven nicht ausgleichen.

Unverständlich ist, warum auch der Luxus-Audi keine Reserveleuchte besitzt. Beim Turbo-Testwagen gab es Motor-Versorgungsprobleme, wenn sich die Anzeigenadel dem Reservefeld näherte. Schon bei

Audi-Testwagen mit Tankproblemen

einer Restmenge von acht bis zehn Litern kamen in Kurven die ersten Motor-aussetzer. Nach Werksauskunft lag es daran, daß im Tank das Sieb durch Alkoholzusätze im Superkraftstoff aufgequollen war. Um dies für die Serie dauerhaft zu beseitigen, wird mittlerweile in der Produktion das Sieb in Sollstellung fixiert.

Wieder einmal tauchten während eines Tests die üblichen Diskussionen zur Mercedes-Fußfeststellbremse auf. Mit Automatik kommen zwar keine Probleme mit dem linken Fuß auf, doch erfolgt das Lösen stets nur ruckartig. Beim Rückwärtsanfahren am Berg, noch dazu bei wiederholten Versuchen auf engstem Raum, läßt sich eben nur die normale Hebelhandbremse des Audi einwandfrei dosieren.

Mit Ablagemöglichkeiten werden die Audi-Insassen wahrhaft verwöhnt. Hier die Aufzählung: Handschuhklappfach mit Schloß, zwei Ablagen unter dem Armaturenbrett, offene Kästen über die ganze Breite der Vordertüren, Klappfächer an der Rückseite der Vordersitzlehnen, Mittelablage zwischen den Vordersitzen. Im Mercedes stehen dafür nur das Handschuhfach, zwei kurze

dem fiel bei langen Regenfahrten die sehr geringe Beschlagneigung aller Scheiben im Mercedes auf.

Die Heizwirkung des Audi setzt auf der gleichen Strecke etwas später ein und erfordert in Fahrt öfter mal ein Nachregulieren. Die elektrischen Fensterheber des Ingolstädter sind zum raschen Entlüften, etwa vor einer Ampel, eine feine Sache.

ten in Frankreich und Spanien fiel das besonders negativ auf – ein Sicherheitsminus.

Über das Audi-Fernlicht gibt es natürlich keine Klagen, doch ist der Mercedes in diesem Punkt kaum schlechter. Die serienmäßige Waschanlage gleicht die Verschmutzungsnachteile der Audi-Scheinwerferhöhlen wieder aus. Bestes Licht bei schlechter Witterung durch Wisch-/Waschanlage ist dagegen zum Mercedes wiederum aufpreispflichtig.

Zwischenwertung: Preise • Ausstattung • Karosserie

Modell	Audi 200 5T Automatic	Mercedes 280 E Automatic
Grundpreis	10	9
Serienausstattung	10	5
Innenraum vorn	9	10
Innenraum hinten	8	10
Ein- und Aussteigen	8	10
Sitze/Gurte	9	5
Instrumente	10	9
Bedienbarkeit	9	9
Ablagen	10	5
Heizung/Lüftung	8	10
Sicht	10	9
Licht	5	10
Gepäckraum	8	10
Zuladung	6	8
Anhängelast	10	8
Zwischenpunkte	130	127

Türkästen und eine offene Mittelablage zur Verfügung.

Lauter Pluspunkte sammelt der Untertürkheimer auf dem Sektor Heizung/Lüftung. Die Heizwirkung läßt sich sehr fein und getrennt für Fahrer wie Beifahrer regulieren. Das Gebläse läuft auch in der dritten Stufe nicht zu laut; die Belüftung reichte auch bei hochsommerlicher Hitze aus. Außer-

Die optische Wirkung des Audi 200 5T steht und fällt mit dem eher klotzigen Bug einschließlich mächtigem Spoiler und Doppelscheinwerfern (außen H4-, innen H1-Licht). Weil jedoch aus stilistischen Gründen die kleinen Rechteck-Scheinwerfer eingebaut werden, kann das Abblendlicht – gerade im Vergleich zum Mercedes – nur mager sein. Bei den nächtlichen Vergleichsfahr-

Audi-Abblendlicht viel zu schwach

Mit dem zugkräftigen 2,8 Liter-Sechszylinder bietet der Mercedes 280 E beste Voraussetzungen für Anhängerbetrieb. Dem entsprechen die Anhängelasten von gebremst 1500 Kilogramm (mit Sondergenehmigung sogar 1900) und ungebremst 750 Kilogramm. Erstaunlicherweise scheuten sich die Audi-Techniker trotz Frontantrieb und nur 2,2 Liter Hubraum jedoch nicht, mit den Anhängelasten sogar noch höher zu gehen: gebremst 1600, ungebremst 850 Kilogramm.

Während der Turbo-Entwicklung wurden auf Berg- wie Wüstenstrecken gewaltige Anhänger geschleppt. Neben der empfehlenswerten Niveauregulierung (bei Audi wie Mercedes) wurden dabei zwei Sonderausstattungen von den Audi-Technikern erprobt und freigegeben: verstärkte Kühlung und ein zweistufiger Kühlerlüfter.

Engelbert Männer

Im nächsten Heft:

- Fahrleistungen ● Straßenlage ● Verbrauch ● Kosten ● Verarbeitung ● Fahrerurteile ● Schlußwertung