

Vergleichstest über 10000 km

Mercedes 280 E kontra Audi 200 Turbo



Im Prestigekampf der oberen Mittelklasse gab es im vorigen Heft eine recht knappe Zwischenwertung: Audi nur drei Punkte vor Mercedes. In diesem Heft entscheidet sich, ob bei den teuren, aber noch kompakten Reisewagen der neue Fünfzylinder-Turbo den bewährten Sechszylinder-Konkurrenten auf Anhieb schlagen kann. ▷



Mercedes 280 E kontra Audi 200 Turbo

Diskussionen über Verbrauchswerte und -einsparungen sind heute das Salz in der Suppe der Autobranche. Um so mehr muß bei Wagen dieser Potenz gefragt werden, ob sie sparsam sind. Nach den Papierwerten, also nach der DIN-Norm, ist der Audi 200 5T gegenüber dem Mercedes 280 E im Vorteil – kein Wunder bei 200 Kilogramm weniger Leergewicht. Hier die Werksangaben mit Automatik für Audi/Mercedes:

- bei 90 km/h 9,1/10,3 Liter
- bei 120 km/h 12,1/13,0 Liter
- Stadtzyklus 15,9/17,1 Liter

Im Vergleichstest zeigte sich jedoch als große Überraschung, daß der Audi im Schnitt deutlich mehr als der Mercedes schluckte. Auf der 5285 Kilometer langen Vergleichsfahrt durch Frankreich, Spanien und Portugal kam der 200 5T im Mittel auf 14,8 Liter, der 280 E je-

doch auf 14,1 Liter Superkraftstoff. Über die gesamte Distanz war der Unterschied sogar noch etwas größer:

- Mercedes 280 E auf 10042 Kilometer mit einem Testdurchschnitt von 15,8 Liter
- Audi 200 5T auf 10449 Kilometer mit einem Testdurchschnitt von 16,8 Liter.

Auch die Extremwerte sprechen zugunsten des Mercedes. Er kam bei verhaltener Fahrweise mit Richttempo 130 km/h auf minimal 11,7 Liter, der Audi jedoch auf 12,5 Liter. Die Maximalwerte wurden auf der Autobahn mit 21,0 und 23,7 Liter erreicht. Auch im Stadt- und Kurzstreckenverkehr lag der Audi-Verbrauch stets etwas höher.

Das hängt mit der Leistungscharakteristik des Turbomotors und mit der Automatik-Abstimmung zusammen und muß

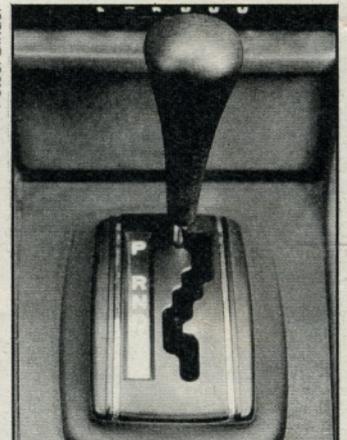
näher erläutert werden. Der 200 5T soll eine Sportlimousine sein. Deshalb wird für Fünfgang-Schaltgetriebe und Automatik die gleiche Übersetzung der Vorderachse mit 3,889:1 verwendet. Dagegen weist der Mercedes eine drehzahlschonende Übersetzung der Hinterachse mit 3,54:1 auf.

Die Automatik des Audi soll die Zugkraftschwäche des Turbomotors im unteren Drehzahlbereich überspielen, da ja die Ladewirkung erst ab 2400/min einsetzt. Das bedingt, daß der Drehmomentwandler mit einem relativ großen Schlupfbereich arbeiten muß – was immer zusätzlich Kraftstoff kostet. Die Kombination von Lader- und Wandlerwirkung macht beim Beschleunigen und Überholen den Reiz des Audi 5T aus, treibt jedoch auch den Verbrauch in die Höhe. Je häufiger mit Turbo-Effekt gefahren wird, um so

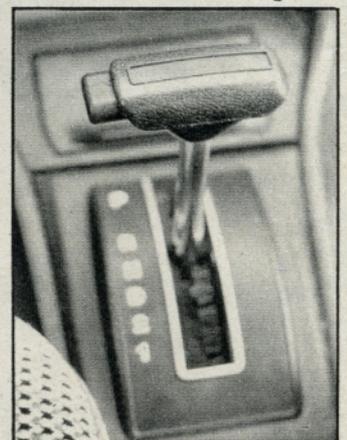
schneller leert sich der Audi-Tank.

Mit konsequenter Beachtung der Ladedruckanzeige kann der 200 5T auch in Verbindung mit Automatik einigermaßen sparsam gefahren werden. Nach längerer Gewöhnung ist es möglich, bei gleicher Fahrleistung gerade auf Land- und Bundesstraßen den Verbrauch um etwa einen Liter abzusenken. Ein ruhiger Fahrer kann schnell sein und trotzdem sparen; ein nervöser oder hektischer Fahrer macht den 200 5T Automatic zum Kraftstoffsäuer – Mehrverbrauch etwa zwei Liter gegenüber dem Fünfgang-Schaltgetriebe. Bei allem Spaß am Turbo-Effekt muß das Werk dagegen etwas tun; das beste Rezept wäre eine „längere“ und drehzahlsenkende Übersetzung der Vorderachse – auch wenn das Überholtemperament darunter leidet.

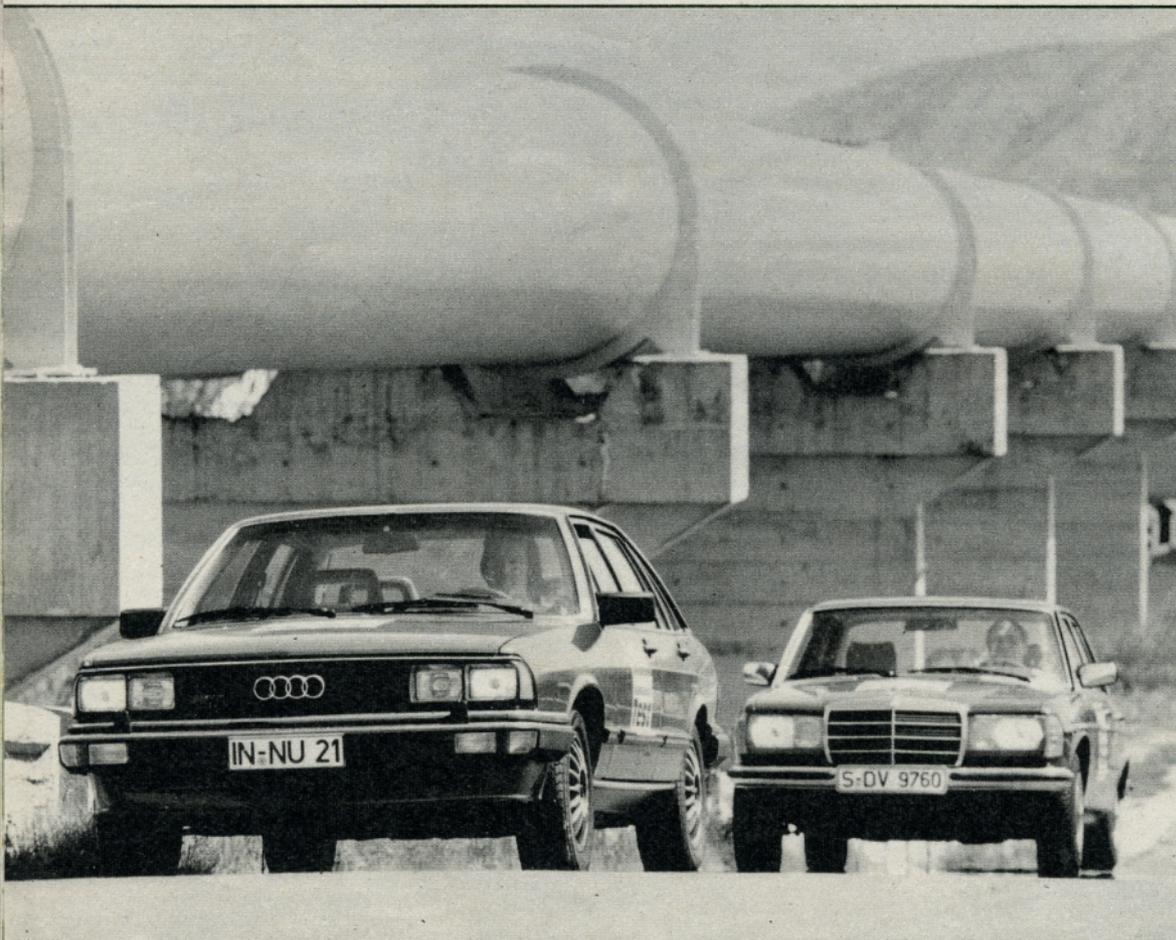
Fotos: Binder



Mercedes: Wählhebel mit exakter Kulissenführung



Audi: Wählhebel mit seitlicher Drucksperre



Riesige Wasserleitung zur Mittelmeerküste in Spanien – keine Anspielung auf den recht hohen Verbrauch der beiden Automatik-Testwagen

Mercedes 280 E kontra Audi 200 Turbo

Auf der Vergleichsfahrt war es immer wieder imponierend, wie der Audi Turbo beim Überholen vorbeizieht und an langen Steigungen eher noch zulegt. Gegenüber dem – keineswegs lahmen – Mercedes waren mit dem Audi noch risikolos Überholmanöver von Lastzügen und Omnibussen möglich, die sonst zu Problemen oder Unfällen geführt hätten. Das zeigt sich in der Zwischenbeschleunigung, etwa mit zwei Personen von 60 auf 120 km/h (Kickdown über den Pedal-Druckpunkt, also Zurückschalten in die zweite Gangstufe mit Vollgas):

- Audi 200 5T 8,5 s
- Mercedes 280 E 10,4 s

Auch in der Beschleunigung aus dem Stand hängt der Audi den Mercedes klar ab. Ohne Eingriff mit dem Wählhebel, also in Fahrstufe D, wurde für den Standardwert von 0 auf 100 km/h gemessen (Klammerwerte als Werksangaben):

- Audi 9,6 (9,5) s
- Mercedes 11,2 (10,8) s

Bei höheren Geschwindigkeiten werden die Differenzen noch größer. Hier die mot-Messungen für 0–140/0–180 km/h in Fahrstufe D:

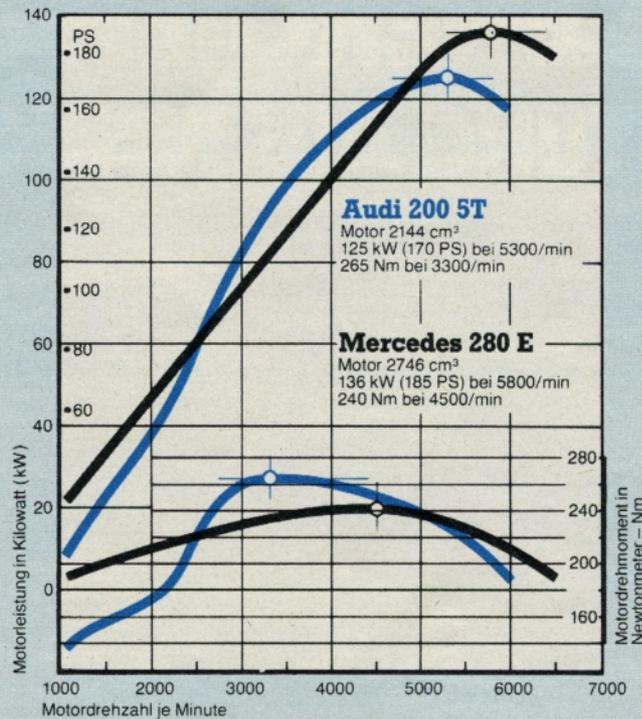
- Audi 18,9/43,1 s
- Mercedes 20,7/45,6 s

Mit entsprechend längerem Anlauf lag jedoch der Unterschied in der Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Meßtoleranzen (Klammerwerte als Werksangaben):

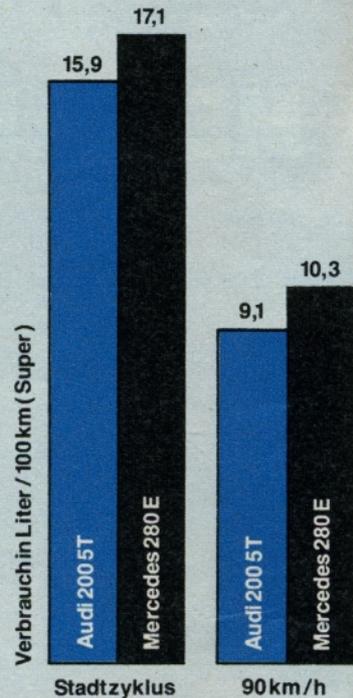
- Audi 196,8 (195) km/h
- Mercedes 196,2 (195) km/h

Durch die irrsinnige Voreilung des Tachometers gaukelte dabei der Audi 200 5T dem Fahrer vor, ein Super-Audi zu sein. In der Ebene pendelte die Nadel als Spitze um 215 km/h, also gut zehn Prozent mehr. Der Mercedes-Tachometer zeigte dagegen bemerkenswert genau an. Auf dem Drehzahlmesser wurde dabei überdeutlich, daß der Audi 200 5T für den Autobahnbetrieb zu hoch übersetzt ist: bei Höchstgeschwindigkeit 6200/min,

Leistung und Drehmoment



DIN-Verbrauch und



Testanalyse: Audi 200 5T • Mercedes 280 E



Motor und Leistung

Technische Daten: Fünfzylinder-Reihenmotor vor der Vorderachse, 125 kW (170 PS) bei 5300/min, 265 Nm bei 3300/min, Verdichtung 7,0 (Superkraftstoff 98 ROZ). Bohrung/Hub 79,5/86,4 mm, Hubraum: Steuerformel 2119 cm³, effektiv 2144 cm³. Ölwechsel jeweils nach 7500 km (zweimal jährlich).

Temperament: Leistungsgewicht (vollgetankt) mit 10,6 kg je kW (7,1 kg/PS) sehr günstig.

Höchstgeschwindigkeit: 196,8 km/h (Werksangabe 195 km/h), Kilometerstand 7180.

Schaltpunkte in Stufe D: Von Stufe 1 in 2 bei 45,8 km/h, von 2 in 3 bei 125,3 km/h.

Fahrleistungen Beschleunigung mit zwei Personen):

0 bis 60 km/h	4,3 s
0 bis 80 km/h	6,4 s
0 bis 100 km/h	9,6 s
0 bis 120 km/h	13,2 s
0 bis 140 km/h	18,9 s
0 bis 160 km/h	26,7 s
0 bis 180 km/h	43,1 s

Tachoabweichung:
Tacho 50: effektiv 43,6 km/h
Tacho 100: effektiv 90,3 km/h

Verbrauch Super (Liter/100 km):
zügig 12,5–15,0
scharf 15,8–23,7
Kurzstrecke 15,5–21,0
Testverbrauch/Mittel 16,8

Fahrwerk und Sicherheit

Handlichkeit: Servolenkung (Serie) leichtgängig und direkt, in Mittellage etwas unpräzise, dennoch guter Fahrkontakt, deutliche Stoßübertragung auf schlechter Fahrbahn. Lenkradumdrehungen Anschlag/Anschlag 3,5. Wende-

kreis li/re: 11,8/11,7 m, Spurradius li/re: 10,9/10,8 m, Spur vorn/hinten: 147,5/145,3 cm, Radstand 267,6 cm.

Eigenlenkverhalten: Im Kurvenbereich leichte, gut beherrschbare Untersteuerneigung, sehr guter Geradeauslauf.

Federung: Karosserieschwingzahlen vorn/hinten: 72/76 je Minute, vorn weiche, hinten mittelharte Federung, grobe Fahrbahnstöße störend, vor allem auf den Rücksitzen.

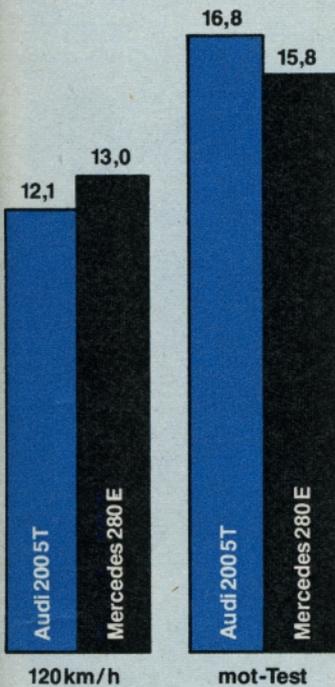
Dämpfung: Vorn straffe, hinten mittlere Dämpfung, starkes Nachschwingen des Vorderwagens.

Abrollgeräusch: Reifen des Testwagens 205/60 HR 15 (Pirelli P6) mit starken Abrollgeräuschen.

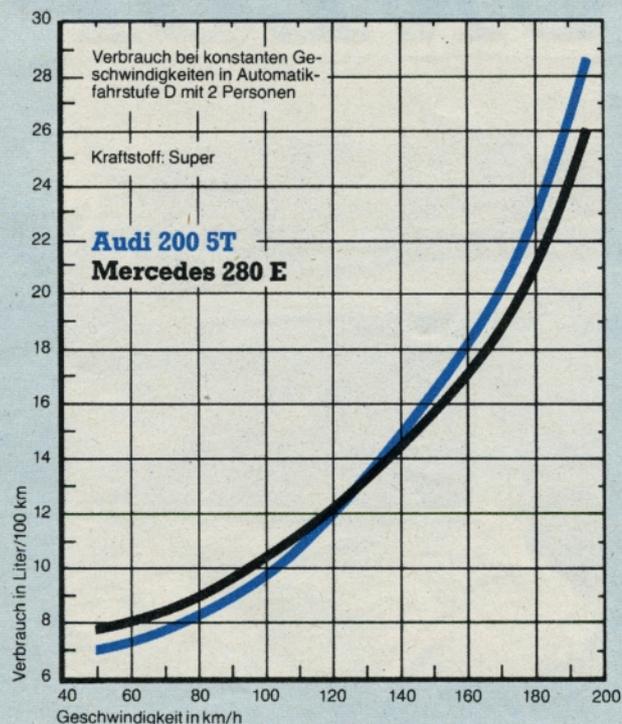
Geräuschniveau: Turbomotor sehr kultiviert, ab 120 km/h stark ansteigende Windgeräusche.

Geräuschwerte in Stufe D:
Leerlauf 58 dB (A)
60 km/h 67 dB (A)
80 km/h 69 dB (A)
100 km/h 72 dB (A)
120 km/h 74 dB (A)
160 km/h 79 dB (A)
Spitze 83 dB (A)

Testverbrauch



Soviel kostet Schnellfahren



während der Mercedes mit 5800/min auskommt.

Gegen den Fünfzylinder-Turbo sprechen auch die Verbrauchswerte in Fahrstufe D bei konstanter Geschwindigkeit auf der Autobahn (siehe Grafik). Die Werte für 130 km/h:

- Mercedes 13,2 Liter
- Audi 13,6 Liter

In hohen Geschwindigkeitsbereichen werden die Unterschiede noch größer. Die Verbrauchswerte bei konstant 160/180 km/h:

- Mercedes . 17,2/20,8 Liter
- Audi 18,3/23,1 Liter

Mit vier statt drei Gangstufen ist die Mercedes-Automatik den technischen Voraussetzungen nach besser angepaßt. Sie hat – im Falle des Falles – außerdem den Vorteil, daß der Mercedes auch mit der Automatik angeschleppt und, über Strecken bis zu 50 km, auch abgeschleppt werden kann. Die Aufteilung des unteren Bereichs auf zwei Gangstufen (mit maximal 36,5/61,4 km/h bei Kickdown) hilft bei Anhängerbetrieb und Bergfahrten, während die Audi-Automatik mit einer Gangstufe (maximal 45,8 km/h) auskommen muß.

Im Mercedes-Testwagen gingen jedoch die Gangstufenwechsel härter als beim Audi vor sich; bei Kickdown gab es kräftigere Rucke. Auch der 280 E soll in absehbarer Zeit – aber nicht vor Frühjahr 1981 – die modernere Automatik der S-Klasse bekommen, die weicher schaltet. Rund 74 Prozent der 280 E, die 1979 in Deutschland neu zugelassen wurden, hatten eine Automatik. Beim Audi 200 5T liegt der Anteil vorläufig bei rund 20 Prozent, dürfte allerdings noch kräftig steigen.

Ein Turbomotor bietet akustisch stets etwas günstigere Voraussetzungen als ein Saugmotor, weil die Auspuffgeräusche auf dem Umweg über das Turbinenrad zusätzlich gedämpft werden. Das sonore, stets angenehme Geräusch

Testanalyse: Randoth Umrath



Mercedes 280 E

Motor und Leistung

Technische Daten: Sechszylinder-Reihenmotor über der Vorderachse, 136 kW (185 PS) bei 5800/min, 240 Nm bei 4500/min, Verdichtung 9,0 (Superkraftstoff 98 ROZ). Bohrung/Hub: 86,0/78,8 mm, Hubraum: Steuerformel 2717 cm³, effektiv 2746 cm³, Ölwechsel jeweils nach 10000 km (zweimal jährlich).

Temperament: Leistungsgewicht (vollgetankt) mit 11,3 kg je kW (8,3 kg/PS) günstig.

Höchstgeschwindigkeit: 196,2 km/h (Werksangabe 195 km/h), Kilometerstand 14567.

Schaltpunkte in Stufe D: Von Stufe 1 in 2 bei 36,5 km/h, von 2 in 3 bei 61,4 km/h, von 3 in 4 bei 128,2 km/h.

Fahrleistungen (Beschleunigung mit zwei Personen):

- 0 bis 60 km/h 4,8 s
- 0 bis 80 km/h 7,7 s
- 0 bis 100 km/h 11,2 s
- 0 bis 120 km/h 15,1 s
- 0 bis 140 km/h 20,7 s
- 0 bis 160 km/h 29,6 s
- 0 bis 180 km/h 45,6 s

Tachoabweichung:

- Tacho 50: effektiv 49,6 km/h
- Tacho 100: effektiv 98,8 km/h

Verbrauch Super (Liter/100 km):

- zügig 11,7–14,0
- scharf 15,7–21,0
- Kurzstrecke 17,3–20,2
- Testverbrauch/Mittel 15,8

Fahrwerk und Sicherheit

Handlichkeit: Servolenkung (Serie) direkt wirkend, leichtgängig und auch in Mittellage zielgenau, guter Fahrbahnkontakt, keine Stoßübertragung auf schlechter Fahrbahn. Lenkradumdrehungen Anschlag/Anschlag 3,3. Wendekreis li/re:

11,3/11,1 m, Spurbereich li/re: 11,0/10,8 m, Spur vorn/hinten: 148,8/144,6 cm, Radstand 279,5 cm.

Eigenlenkverhalten: Im Kurvenbereich leichtes Übersteuern, guter Geradeauslauf.

Federung: Karoserieschwingzahlen vorn/hinten: 72/88 je Minute, vorn weiche, hinten harte Federung, Federungskomfort gut, grobe Stöße werden sehr gut aufgenommen.

Dämpfung: Vorn und hinten straff gedämpft, kein Nachschwingen der Karosserie.

Abrollgeräusch: Reifen des Testwagens 195/70 HR 14 (Pirelli CN 36) sehr gut gedämpft.

Geräuschniveau: Motor trotz hoher Leistung leise, auch bei hohen Geschwindigkeiten sehr geringe Windgeräusche.

Geräuschwerte in Stufe D:

- Leerlauf 44 dB (A)
- 60 km/h 65 dB (A)
- 80 km/h 67 dB (A)
- 100 km/h 69 dB (A)
- 120 km/h 71 dB (A)
- 160 km/h 78 dB (A)
- Spitze 82 dB (A)

Mercedes 280 E kontra Audi 200 Turbo

des Audi-Turbomotors untermauert diesen Eindruck. Er wird auch bei vollem Ausdrehen niemals lästig-laut, während der 280 E-Motor oberhalb 5000/min kräftig-kernig klingt.

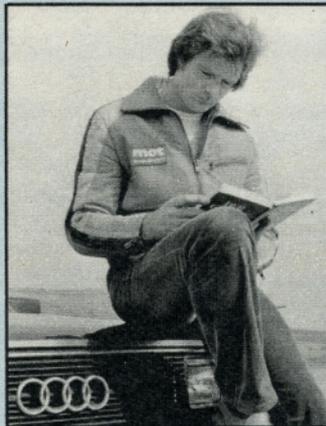
In den gemessenen Geräuschwerten waren beide Testwagen nur bei 140 km/h mit 76 dB (A) genau gleich. Ab 120 km/h steigen eben die Windgeräusche des Audi viel stärker an und übertönen den leisen Turbomotor bei weitem. Die Meßwerte bei 180 km/h in Ohrenhöhe zwischen den Vordersitzen: 81 dB (A) für den Audi, 80 dB (A) für den Mercedes. Lange Autobahnfahrten waren im Mercedes angenehmer, weil hohe Windgeräusche auf Dauer mehr nerven.

In der Abstimmung der Servolenkung war jedoch der Audi geringfügig präziser; schnelle Richtungswechsel führten im Mercedes eher dazu, daß der Fahrer die Lenkung „überzieht“, also stärker als notwendig einschlägt.

Lange Strecken auf schlechten, welligen Straßen in Spanien und Portugal gaben reichlichen Aufschluß zu den Fahrwerksqualitäten. Der Audi fühlte sich durch die starken Auf- und Abwärtsbewegungen des Vorderwagens stets unruhiger, unkomfortabler an als der Mercedes, der Unebenheiten besser wegbügelt. Bei groben Bodenwellen gerät der 200 5T an die Grenze des Federwegs; dann kommen die Schläge bis in das Lenkrad und damit in die Hände des Fahrers durch. Am Ende des Vergleichstests fühlte sich der Audi mit insgesamt 17 000 Kilometern etwas schwammiger als vorher an, während der Mercedes den Test unbeeindruckt überstand. Keinen Tadel gab es zur Wirkung der Fußbremsen. Beide Testkandidaten überstanden selbst forcierte Bergabfahrten ohne Fading.

Vom Mercedes 280 E (einschließlich Coupé und Kombi) der heutigen W 123-Serie wur-

Urteile der mot-Testfahrer



Rainer Boss

Der erste Eindruck dieser hochkarätigen Limousinen ging bei mir klar zu Gunsten des Audi 200 5T aus. Sein protziges Aussehen durch Frontspoiler, Doppelscheinwerfer mit Waschanlage, getönte Scheiben und Leichtmetallräder mit breiten Reifen lassen den Mercedes 280 E eher bieder aussehen. Auch im Innenraum gefiel mir der Geschmack der Ingolstädter besser als der ihrer Untertürkheimer Kollegen.

Auf der Vergleichsfahrt nach Portugal, mit allen erdenklichen Straßenverhältnissen, war meine persönliche Meinung über Leistung, Getriebe und Fahrverhalten bald gefallen. In puncto Leistung ließ mich der Turbomotor des Audi in Entzücken geraten. Er lief sehr weich und zeigte dem Mercedes in der Beschleunigung klar das Hinterteil. Die Automaten beider Testwagen waren sehr gut abgestimmt, doch hatte der Mercedes die exaktere Wählhebelführung. Im Fahrverhalten hatte der Mercedes die Nase weit vorn. Der Mercedes mit seinem konventionellen Fahrwerk lief wie auf Schienen durch die Kurven, während der Audi durch Poltern und starke Bewegungen des Vorderbaues unangenehm auffiel.

Nach zirka 5500 Kilometern mit jedem der beiden Kandidaten ist für mich der Mercedes 280 E der klare Sieger, da er das ausgewogenere Fahrzeug ist.



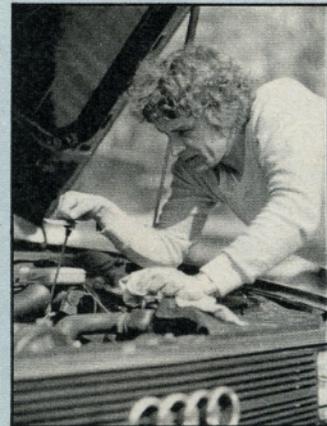
Wolfgang Hecht

So verschiedenartig sich diese Autos in Motor und Fahrwerk darstellen, so zwiespältig sind auch die Fahreindrücke. Zunächst: Wenn Turbokräfte, wie beim Audi 200-Testwagen, per Automatikgetriebe gezügelt werden – warum nicht diesen Trick anwenden, um Elastizität und Zugkraft eines hubraumstärkeren Mercedes 280 E zu simulieren?

Nur, fürs Klassegefahr der 35 000 Mark-Kategorie fehlt es dem Turbo-Audi doch am sanften Motorlauf; im Grunde ist das ein rauher Bruder. Da stehe ich zum 280 E – und denke auch in Sachen Fahrwerk lieber konventionell, zumindest in dieser Wagenklasse. Das hochklassig gefederte und geführte Fahrwerk des 280 E mit Antrieb über die Hinterräder halte ich unter stark wechselnden Fahrbedingungen und Wagenlasten für den besseren Kompromiß als Frontantrieb.

In dem Zusammenhang sind die Niederquerschnittreifen im 60er Format am Audi auch keine unumstrittene Wahl. Das Auto läuft zwar wie auf Schienen durch die Kurve, lenkt sich exakt und der Reifen reagiert auf kleinste Lenkwinkel spontan mit größerer Seitenkraft. Doch der flach gebaute Reifen federt auch knochiger als der höher gebaute 70er am 280 E.

Fazit: Mir kommt der gutbürgerliche Audi 200 5T vor wie ein Jogger, der die Füße ins supersportliche Schuhwerk zwängt und oben herum mit Hosenträgern antritt. Meine Wahl: der Mercedes 280 E.



Bruno Heil

Wenn ich mich als Vielfahrer zwischen Audi und Mercedes entscheiden müßte, würde ich den Mercedes 280 E wählen. Dabei bin ich mir durchaus darüber im klaren, daß der 200 5T nicht nur besser beschleunigt, sondern auch in den Kurven eine Idee schneller ist.

In der Summe aller Eigenschaften jedoch ist der Mercedes harmonischer; beim Audi wirkt vieles aufgemotzt. Das fängt mit dem beim zügigen Anfahren unnötig hochdrehenden Motor an (zuviel Wandler-schlupf bis 3000/min, damit die Laderwirkung früher einsetzt), setzt sich mit dem miesen Fahrlicht der pseudo-sportlichen Doppelscheinwerfer fort und endet mit der Plüsch-Atmosphäre im Innenraum. Zu den überflüssigen Kissen hinten paßt weder das selbstgestrickte Toilettenpapier-Abdeckhäubchen noch das Kissen mit aufgestickter Autonummer. Und auch die zwar durchsichtigen, aber zu weit hinten liegenden, harten Kopfstützen können mich ebensowenig begeistern wie die aufgepolsterten Sitze; im Audi 100 sitze ich besser.

Daß der 2,2 Liter-Turbomotor trotz geringerem Gewicht und weniger Leistung einen Liter auf 100 km mehr verbraucht als der 2,8 Liter-Saugmotor, gab schließlich den Ausschlag für den Mercedes. Denn dessen höherer Anschaffungspreis müßte über den besseren Wiederverkaufswert wieder hereinzuholen sein.



△ Mit Krafteinsatz übersteuert der Mercedes.

▽ Ein kurzer Ruck an der Handbremse: Das Audi-Heck bricht aus.



Mercedes 280 E kontra Audi 200 Turbo

den seit Dezember 1975 bis Ende März 1980 genau 73482 Stück gebaut – ein Anteil von 5,8 Prozent an der gesamten Modellreihe. Das ist natürlich ein gewaltiger Erfahrungsschatz, den der Audi 200 5T – in Produktion seit November 1979, derzeit täglich rund 100 Stück – erst noch holen muß.

In der Gesamtverarbeitung machte der Mercedes 280 E über 10000 Kilometer jedenfalls den viel gediegeneren Eindruck. Als einzige Detailbearbeitung war zum Schluß der wacklig gewordene Handgriff des Deckels für den Handschuhkasten zu vermerken. Am Audi gab es schon mehr Beanstandungen: zum Beispiel starkes Knacken der Fahrertür beim Öffnen (ein Spannstift fehlte), Tür hinten rechts schwer zu schließen (Einstellsache), Schwirrgeräusche im Armaturenbrett, Knarren aus dem rechten mittleren Dachpfosten (zuviel Spiel in der Gurtumlenkung).

Bei den Betriebskosten wirkt sich der hohe Audi-Verbrauch negativ aus. Deshalb sind schon die laufenden Kosten pro 100 Kilometer höher:

- Mercedes 34,-DM
- Audi 36,15DM

Das hängt freilich auch mit dem höheren Preis der Audi-Breitreifen zusammen. Ein Pirelli P 6 der Größe 205/60 HR 15 steht mit rund 350 Mark in der Liste. Der Mercedes-Reifen 195/70 HR 14 kostet dagegen pro Stück „nur“ 260 Mark. Der Reifenverschleiß war mit durchschnittlich 40 Prozent nach insgesamt 16000 Kilometern zwar gleich, doch zeigten die Audi-Vorderreifen – wie bei einem so starken Fronttriebler nicht anders zu erwarten – fast den doppelten Profilabrieb gegenüber den Hinterreifen.

Auf gleiches Kostenniveau bei Blechreparaturen deutet die Einstufung der HUK-Klassen bei der Vollkasko-Versicherung hin. Dagegen treibt das unverändert hohe Diebstahl-

Wer wird Sieger nach Punkten?

Modell	Audi 200 5T Automatic	Mercedes 280 E Automatic
Zwischenwertung: Preise – Ausstattung – Karosserie	130	127
Motorleistung	8	10
Motorelastizität	10	8
Spitze	10	10
Beschleunigung	10	6
Fahrgeräusche	7	10
Automatik	8	8
Straßenlage	8	9
Lenkung	9	8
Federung/Dämpfung	6	10
Bremsen	10	10
Verarbeitung	6	10
Verbrauch	5	8
Betriebskosten	6	8
Ersatzteilpreise	7	7
Wiederverkauf	6	10
Zwischenpunkte	116	132
Schlußwertung	246	259

Schlußwertung

1. Platz: Mercedes 280 E 259 Punkte



2. Platz: Audi 200 5T 246 Punkte



Der Mercedes gewinnt klar: Verbrauch niedriger, Fahrverhalten ausgeglichener, Detailverarbeitung besser. Die überlegene Beschleunigung des Audi Turbo kann das nicht ausgleichen.

risiko die Prämien für Teilkasko beim Mercedes in die Höhe:

- Audi 23/23
- Mercedes 23/32

Das gesamte Betriebskostenniveau liegt beim Audi trotzdem höher. Die Monatskosten bei jährlich 15000 Kilometer nach der mot-Musterrechnung ohne/ mit Wertverlust:

- Mercedes . . . 661/1174 DM
- Audi 680/1301 DM

Bei den Ersatzteilpreisen steht fest, daß die Karosserieteile praktisch gleich viel kosten. Auf dem Motorensektor fehlen noch wichtige Angaben. Jedoch soll als Beispiel der Turbo-Austauschmotor mit rund 8200 Mark kaum billiger als der Mercedes-Austauschmotor mit 8400 Mark sein.

Das größte Fragezeichen zum Audi taucht jedoch auf, wenn der spätere Wiederverkauf bewertet werden soll. Nach den bisherigen Erfahrungen mit dem Audi 100 5E, speziell in der CD-Ausstattung, ist ein für diese Klasse überdurchschnittlicher Wertverlust zu erwarten – unabhängig von den allgemeinen Schwierigkeiten mit Autos über 66 kW (90 PS) auf dem deutschen Gebrauchtwagenmarkt. Aber der 280 E steht unter seinesgleichen als begehrter Zweitkauf da, mit geringerem Wertverlust als sonst in der 2,8 Liter-Klasse.

Ob der Audi Turbo später Anklang als Gebrauchtwagen findet oder nicht, muß die Zukunft zeigen. Auf jeden Fall steht zu befürchten, daß mindestens die Hälfte der realen Preisdifferenz beim Neuwagen – rund 7200 Mark zugunsten des Audi – beim Wiederverkauf verlorengeht. Der Audi 200 5T gewinnt wohl das Prestige eines starken und begehrten Reisewagens. Ob er allerdings Fahrer oder Interessenten vom Mercedes 280 E abziehen kann, erscheint – bei so unterschiedlichem Charakter in Optik, Ausstattung und Fahrwerk – nach diesem Vergleichstest als zweifelhaft.

EM