



1968 fordert Audi erstmals Mercedes und BMW zum Kräftemessen heraus: Der Audi 100 stellt sich den etablierten Konkurrenten Mercedes 200 und BMW 2000. Heute, genau 40 Jahre später treffen die Rivalen wieder aufeinander - im großen Vergleichstest von AUTO BILD KLASSIK

Die Karosserien Seite 84

Die Antriebe Seite 86

Die Fahrwerke Seite 88

Die Kosten Seite 90



die Oldies von der Waage rollten. Sind die aus Luft und Liebe gemacht? Der Audi 100. immerhin ein Typ der gehobenen Mittelklasse, wiegt leer nur 1056 Kilogramm. Selbst

■ Da staunten wir schon, als BMW und der solide Mercedes zählen nach heutigen Maßstäben mit 1166 und 1336 Kilo zu den Leichtgewichten. Zum Vergleich: Ein Audi A6 von 2008 wiegt mehr als 1800 Kilo. Das hohe Gewicht ist ein Tribut. den

wir für Komfort und Sicherheit tuose der Gewichtsreduziezollen. Klimaanlage, Airbags, ABS und mehr drücken auf die Waage. Das ist aber nicht die ganze Wahrheit. Vor allem Audi gab sich viel Mühe beim Leichtbau. Ludwig Kraus war ein Vir-

rung, er brachte von Mercedes Erfahrungen aus der Silberpfeil-Entwicklung mit. So war der Audi 100 das erste Serien-Automobil mit computerberechneter Karosseriestruktur.

■ Prager Frühling und Studenten auf den Barrikaden. Alexander Dubček und Rudi Dutschke. Politisch war 1968 ein wildes Jahr. Und die 68er-Generation brachte einiges ins Rollen. Gesellschaftlich zumindest.

Das Autojahr 1968 fiel milder aus. Wer erinnert sich schon noch genau? 1968 war Verkaufsstart eines neuen, kleinen Mercedes. Typ W 114/115, auch als Strich-Acht bekannt. Als erstes Stern-Modell brachte er es zum Millionenseller.

Und noch ein populäres Auto stand im Jahr der Revoluzzer zum ersten Mal in den Läden: der Audi 100. Seine anvisierten Konkurrenten: die etablierte Oberklasse - eben Mercedes 200 und auch BMW 2000.

Was sie gemeinsam hatten? Alle drei waren aus technischer Sicht konservativ gestrickt - bis in die letzte Falte ihrer Kleider. Das sah man ihnen schon an: vorn Motor, hinten Kofferraum und dazwischen Kanten.

Sie waren Typen für das Establishment ihrer Zeit. Für Menschen, die sich erlauben konnten, etwas mehr Geld fürs Auto auszugeben: leitende Angestellte, gut verdienende Freiberufler, kleine Unternehmer. Zeitgenossen, denen nichts ferner lag als eine Revolution. Väter, die mit rebellischen Söhnen stritten.

aus dem 2000 CS zum BMW 2000 auf. Ebenfalls mit an Bord: ein moderner gestaltetes Armaturenbrett.

Zum Traumwagen vieler Deutscher wurde aber trotzdem der Mercedes 200. Milde 95 PS, Stern auf der Motorhaube, solide und komfortabel, eine unerschütterliche Burg.

Und natürlich wollte Audi etwas von diesem Ruhm abhaben. Wer sich den Audi 100 einmal genau anschaut, entdeckt in der Linienführung durchaus Ähnlichkeiten zum Strich-Acht. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt. Oder an Zufall glaubt...

1964 an Volkswagen verkaufte, blieb Kraus bei Audi, entwickelte den 100er. Im Geiste hatte er dabei einen kleinen Mercedes vor Augen.

Zu ihrer kantigen Form tragen alle drei übrigens ein glasklares Image ins Blech gepresst: Ein Mercedes ist solide, ein BMW sportlich, und der Audi galt schnell als spießig, ein Typ für Fahrer mit Hut.

Alles Erinnerung. Der Vergleich soll klären, wie es heute um Audi 100, BMW 2000 und Mercedes 200 bestellt ist. Auf der nächsten Seite geht es los. >













Haben Sie es gehört? Gerade ist die Fahrertür mit ihrem typischen Panzerschrank-Plopp ins Schloss gefallen. Willkommen zu Hause. Hier, im 200er-Mercedes, lässt es sich aushalten – auch auf langen Strecken. Es gibt zwar kein Holz im Basis-Benz, dafür aber jede Menge blinkendes Chrom



STD BC 73H



Wie dünn dürfen eigentlich Lenkrad und Lenkstockhebel sein, bevor sie brechen? Im BMW haben die filigranen Teile jedenfalls fast 40 Jahre unbeschadet überlebt. Geradezu riesenhaft groß ist der Kofferraumdeckel, das Gepäckabteil selbst besonders aufwendig verkleidet







Audis Schocker-Design: grüne Zahlen, rote Zeiger. Für Vergessliche: Schaltschema der Gänge

AUDI 100 ABMESSUNGEN in Millimetern Innenbreite v/h: 1430/1420 Testbereifung: Uniroyal Rallye 380 Spurweite v/h: 1448/1425 Breite: 1729 910-1110 640-855 710* -460 -450 Radstand 2675/Länge 4601





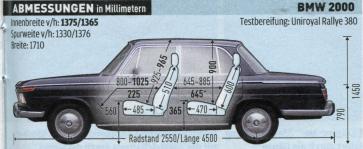
Weiß auf Schwarz lässt sich nun mal am besten ablesen - das war bei Mercedes schon vor 1968 klar

MERCEDES 200 ABMESSUNGEN in Millimetern Innenbreite v/h: 1470/1450 Testbereifung: Uniroyal Rallye 680 Spurweite v/h: 1448/1440 Breite: 1770 900-1115 215 Radstand 2750/Länge 4680





Zarte Zahlen, zarte Zeiger, zarte Chromringe - BMW bleibt bei der Uhrensammlung dem Cockpitstil treu



Die fett gedruckten Anbgaben werden bewertet

* Norm bei 1 m Beinraum vorn

Die Karosserien Ein Hoch auf die Kante

Hier geht es nicht rund, sondern um Ecken. Und darum, dass die 68er ziemlich gemütlich sind

der Motorhaube

Wie man in einem Auto der 68er-Generation sitzt? Herrlich luftig, wie im Wintergarten. Steile Scheiben, niedrige Gürtellinien und filigrane A- und B-Säulen lassen viel Licht ins Innere. Und der Kante sei Dank: Vor allem BMW und Mercedes sind wahre Wunder der Übersicht. Wozu Rückfahrkamera oder Radarstrahlen? Die Spiegel richtig eingestellt, und jede Ecke ist vom Fahrersitz aus zwar nicht aus wie im modernen einsehbar.

Dafür spielten die Der Stern thront Ergonomie-Experten über dem Horizont der späten 60er-Jahre gern mit uns Verstecken. Vor allem

das BMW-Cockpit wirkt wie von sitzt rechts vom Lenkrad, die einem Zufallsgenerator zusammengewürfelt. Blinkerhebel mit ihm wird auch die Scheibenwaschanlage in Gang gesetzt rechts vom Lenkrad, die Schalter für heizbare Heckscheibe und Nebelscheinwerfer verbergen sich unter dem Armaturenbrett, um den Scheibenwischerknopf zu drücken, muss der Fahrer seinen Arm weit strecken. Lieb gemeint: ein Mini-Spot neben dem Zündschloss, der die Heizungshebel anstrahlt. Kein Flutlicht, aber ein winziger Lichtblick.

Im Audi 100 findet der Fahrer geordnetere Cockpit-Welten vor. Wischer im Lenkstockhebel rechts, Blinker links. Alles klar. Hübsch bunt: grüne Zahlen und rote Zeiger in den Uhren - Audis Beitrag zum freundlichen Arbeitsplatz im Auto. Vor allem die

Sitze aber unterscheiden den Herrn der Ringe von seinen Konkurrenten. Nicht Federkern-Matratzen schmeicheln hier dem Po, nein - der Fahrer versinkt in kuschelweichen, riesigen Vollschaum-Schwämmen.

Noch strengere Ordnung herrscht im Benz. Selbst unkundige Fahrer finden sich im Benz-Cockpit sofort zurecht. Es sieht

> Mercedes, nahezu alle Bedienelemente sind aber schon am gleichen, korrekten Platz. Alles was mit Heizen zu tun hat,

Lichtfunktionen links. Einziges Unikum: Wer die Windschutzscheibe spülen will, muss zutreten - auf eine damals schon altmodische Gummipumpe im Fahrerfußraum.

Das typische Mercedes-Wohlfühlaroma kann das nicht schmälern. Aufrecht sitzt der Fahrer hinter seinem riesigen Steuerrad, blickt auf den Stern, der über dem Horizont der Motorhaube thront. Ein Mahnmal der Qualität, die den Mercedes weit über Audi und BMW hebt. Hier wirkt alles eine Spur solider, wuchtiger, haltbarer.

Wer unsere drei Oldies heute erlebt, der versteht nun auch, warum früher so viele Menschen vom Mercedes träumten und dafür jeden Groschen auf die hohe Kante legten.

Mercedes fährt einen soliden Sieg in diesem Kapitel ein. Viel Platz für die Passagiere, die einfache Bedienung und die herausragende Qualität sind die Säulen dieses Erfolgs. Audis 100 kann vor allem in Sachen Verarbeitung nicht mithalten. Der Leichtbau fordert mit den Jahren Zugeständnisse. Der BMW 2000 ist nicht nur außen kompakter geschnitten, sondern auch im Innenraum enger.

| DIE KAROSSERIE- WERTUNG | Audi | BMW | MB |
|----------------------------|------|-----|----|
| Platzangebot* | 9 | 7 | 10 |
| Kofferraum/Zuladung* | 10 | 8 | 9 |
| Sitze/Sitzposition* | 8 | 7 | 10 |
| Rundumsicht* | 7 | 10 | 9 |
| Bedienbarkeit* | 9 | 7 | 10 |
| Qualität* | 6 | 7 | 10 |
| Zwischenergebnis | 49 | 46 | 58 |



* Der jeweils Beste im Test erhält 10 Punkte





Klein, aber oho: Nur 1,6 Liter Hubraum reichen dem Audi-Vierzylinder



Schon optisch klassischer Maschinenbau: der Mercedes-Vierzylinder





Kurzer Hebel, kurze Wege: Das Vierganggetriebe im Audi lässt sich am angenehmsten schalten



Ist aus Kunststoff, wirkt hölzern: Mercedes-Schaltung Zufallsgenerator: Führungsschwaches Stochern flutscht nicht wie geschmiert durch die Gänge



mit der BMW-Schaltung durch die Gänge



Etwas schwach auf der Brust: Das BMW-Aggregat enttäuscht im Vergleich



| FAHRZEUGDATEN | AUDI | BMW | MERCEDES | | |
|----------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|--|--|
| Motor Bauart/Zyl./Einbaul. | 4 Zyl., vorn längs | 4 Zyl., vorn längs | 4 Zyl., vorn längs | | |
| Ventile/Nockenwellen | 2 pro Zylinder/1 | 2 pro Zylinder/1 | 2 pro Zylinder/1 | | |
| Nockenwellenantrieb | Zahnriemen | Kette | Kette | | |
| Hubraum | 1577 cm ³ | 1977 cm ³ | 1971 cm ³ | | |
| kW (PS) bei U/min | 63 (85)/5800 | 74 (100)/5500 | 70 (95)/5000 | | |
| Nm bei U/min | 122/3500 | 157/3000 | 156/2800 | | |
| Höchstgeschwindigkeit | 160 km/h | 168 km/h | 160 km/h | | |
| Getriebe | 4-Gang | 4-Gang | 4-Gang | | |
| Antrieb | Vorderrad | Hinterrad | Hinterrad | | |
| Bremsen vorn/hinten | Scheiben/Trommeln | Scheiben/Trommeln | Scheiben/Scheiben | | |
| Testwagenbereifung | 165 R 14 T | 165 R 14 T | 175/80 R 14 T | | |
| Radgröße | 5,0x14" | 5,0 x 14" | 5,5 x 14" | | |
| Abgas CO ₂ | 285 g/km | 308 g/km | 320 g/km | | |
| Verbrauch | 12,01 | 13,01 | 13,5 | | |
| Tankinhalt/Kraftstoffsorte | 58 1/5 | 53 1/5 | 65 1/5 | | |
| Vorbeifahrgeräusch | 82 dB (A) | 80 dB (A) | 80 dB (A) | | |
| Anhängelast gebr./ungebr. | 850/550 kg | ohne | 1200/705 kg | | |
| Kofferraumvolumen | 6501 | 6001 | 5301 | | |

| MESSWERTE | AUDI | BMW | MERCEDES |
|-----------------------------------|------------------|------------------|-------------------|
| Beschleunigung 0-50 km/h | 4,4 5 | 4,9 s | 4,8 5 |
| 0-100 km/h g | 13,8 s | 16,5 s | 16,45 |
| 0-130 km/h | 27,95 | 34,1 5 | 31,3 s |
| Zwischenspurt 60-100 km/h | 14,4 s (4. Gang) | 16,8 s (4. Gang) | 14,2 s (4. Gang) |
| 80-120 km/h | 16,8 s (4. Gang) | 18,7 s (4. Gang) | 16,8 s (4. Gang) |
| Leergewicht/Zuladung | 1056/444 kg | 1166/384 kg | 1336/524 kg |
| Gewichtsverteilung v./h. | 60/40 % | 53/47 % | 53/47 % |
| Wendekreis links/rechts | 11,0/10,9 m | 10,8/10,6 m | 11,1/10,5 m |
| Innengeräusch bei 50 km/h | 68 dB (A) | 67 dB (A) | 63 dB (A) |
| bei 100 km/h | 74 dB (A) | 77 dB (A) | 72 dB (A) |
| bei 130 km/h | 80 dB (A) | 84 dB (A) | 80 dB (A) |
| Testverbrauch I - CO ₂ | 8,4 l - 199 g/km | 8,91-211 g/km | 10,7 l - 254 g/km |
| Reichweite | 690 km | 600 km | 610 km |

Die Antriebe

Ganz von gestern

Brummig und zäh wie Kaugummi - na und? Diese Typen machen trotzdem viel Spaß

Bräsiger alter Audi?

Von wegen...

Unmöglich. Das Gaspedal scheint bereits in die Ölwanne eingedrungen zu sein trotzdem passiert wenig. Es sind 95 PS, die den 200er-Benz antreiben, aber mindestens 15 davon machen gerade Pause. Überlegene Motorisierung können wir dem Mercedes wirklich nicht attestieren. Mit einer Wanderdüne haben wir es aber auch nicht zu tun. 16,4 Sekunden braucht der 200er für den Ritt auf 100

km/h - genug, um heute noch im Verkehr mit-

zuhalten. Nicht mehr, nicht weniger. Die ganze Schwerstarbeit quittiert das alte Eisen stets brummig - im Sound einer gigantischen Bombus terrestris, besser als Erdhummel bekannt. Bei jedem Auf und Ab der Flügel - sorry: Kolben - ist der Fahrer live dabei. Radau, Ruhestörung? Wer es so empfindet, der hat im Oldtimer nichts verloren. Im Gegenteil: Die technischen Geräusche sind ein Teil des Fahrvergnügens. Voll dabei, mittendrin im Geschehen. Und nicht seelenlos abgekapselt wie in einem modernen Auto.

Im 2000er-BMW gesellt sich zum kernigen Vierzylinderton noch Pfeifen. Typisch. Autokundige Knaben erkannten schon früher im Kinderzimmer jeden vorbeifahrenden BMW an diesem Pfeifgeräusch.

Etwas anderes ist mir dagegen ein Rätsel: Wo hat der sportliche BMW nur seine Leistung gelassen? 100 PS bringt der Zweiliter. Auf dem Papier. Im Hinterteil gefühlt, kommen davon bestenfalls 75 an.

In Zahlen: 16.5 Sekunden bis 100 km/h. Das Werk versprach unter 14. Die restlichen Sekunden versickern irgendwo zwischen den Gän-

gen im Getriebe. Erster oder dritter, zweiter oder vierter Gang

welcher getroffen wird, bleibt oft dem Zufall überlassen. Dann doch lieber die hölzerne Mercedes-Schaltung.

Oder gleich in den Audi wechseln. Dieser ist ein 73er, mit Mittelschaltung statt des anfangs häufigen Lenkradhebels. Gute Lösung: Kurzer Hebel, kurze Wege zwischen den Gängen, exakt geführt. Hier schaltet der Fahrer locker aus dem Handgelenk. Überhaupt: Der Audi 100 ist die Überraschung im Antriebskapitel. Sein Motor, mit 1,6 Litern und 85 PS am schwächsten, hängt spontan am Gas, dreht tapfer hoch, liefert die besten Fahrleistungen ab (siehe rechts).

Keine Frage: Mercedes und BMW fahren mit Technik von gestern. Und der Audi zeigt, dass sein Antrieb gestern schon fast von heute war.

Vorurteilen darf man eben nicht glauben. Denn nicht der angeblich so sportliche BMW 2000 kann sich im Antriebs-Kapitel an die Spitze setzen, sondern das Auto mit dem ewigen Hutträger-Image. Audis 100 glänzt mit einem überraschend agilen Vierzylinder. Der Mercedes-Motor ermöglich schaltfaules Fahren, wirkt aber zugeschnürt.

| DIE ANTRIEBS- WERTUNG | Audi | BMW | MB |
|--------------------------|------|-----|----|
| Motoreigenschaften* | 10 | 7 | 8 |
| Beschleunigung* | 10 | 7 | 8 |
| Elastizität* | 10 | 8 | 10 |
| Innengeräusch* | 8 | 6 | 10 |
| Getriebe/Schaltbarkeit* | 10 | 6 | 8 |
| Zwischenergebnis | 48 | 34 | 44 |



Sieger nach Punkten: der überraschend flinke **Audi 100 mit 85 PS**

^{*} Der jeweils Beste im Test erhält 10 Punkte



AUDI 100 MERCEDES 200 BREMSWEGE in Metern aus 100 km/h ab hier wird's kritisch kalt (1. Messung) warm (2.-10. Messung) 42 44 46

Die Fahrwerke

Auf der weichen Welle

Spaß. Sogar

im alten Auto

Die Fahrwerk-Wertung zeigt: Lauter Softies, diese 68er. Aber mit Abstimmungs-Nuancen

Wie bitte, BMW und sport- lichen Ruf, weil seine Fahrer fixer lich? Spätestens jetzt ist die Illusion komplett zerstört. Täuschen uns denn alle Erinnerungen? Fakt ist: Der 2000 steht auf einem echten Schmalspur-Fahrwerk. Nicht nur optisch. Böse Zungen würden nach dem Tanz um die Pylonen, dem Durchfahren des Elchtests, dem Rumpeln über die Rüttelstrecke sogar behaupten: Talent in Sachen Beinarbeit fehlt um die Ideallinie, der Fahrer

ihm. Fahrverhalten in Kurven - hecklastig. Exaktheit der Lenkung - nicht vorhanden. Ansprechverhal-

AUDI

52,7

AllDI

53.7

52

ten der Federung - gleichzeitig gen, geht es Richtung Norden bockig und schaukelig. Objektiv ist also nicht viel los mit dem BMW. Mit seinem Fahrer dafür umso mehr, weil es anders nicht geht. Gegenlenken, weil das Heck ausbricht, das schwergängige Riesenlenkrad dabei fest im Griff halten, auf den flachen Sitzen hin- und herrutschen. Richtig schnell wird der 2000 trotz maximalen Köpereinsatzes seines Benutzers nie. Der hat, gewisse Grundkenntnisse des Fahrens vorausgesetzt, aber eine Mordsgaudi. Vielleicht genießt der alte BMW ja deshalb einen sport-

MERCEDES

MERCEDES

59.8

57,1 58,8

sein müssen.

Mercedes-200-Fahrer erleben eine weniger spektakuläre Welt. Behäbig wie ein Nilpferd begibt er sich ums Eck, gelassen bügelt er die Rüttelstrecke glatt - und alles vollkommen klapperfrei.

Nur mit dem Geradeauslauf fährt der gute Stern in seine Problemzone. Er schlängelt immer **Schaukeln macht**

muss laufend korrigierend eingreifen.

Ganz anders der Audi 100. Von den Vorderrädern gezo-

und dann immer geradeaus. Mit etwas Pech bleibt das auch so, wenn plötzlich und unvermutet eine Kurve auftaucht. Fahrverhalten: stoisch untersteuernd. Selbst Fuß vom Gas hilft im Grenzbereich nicht mehr: Eine helfende Lastwechselreaktion, damit sich der 100er vielleicht doch noch in die Kurve eindreht, war damals wohl nicht erfunden.

Trotzdem: Besser und schneller als der BMW, der sich in glatten Kurven tückisch wie auf Schmierseife bewegt, ist das berechenbare Audi-Fahrverhalten allemal. Und agiler als der schwerfällige Mercedes ist der 100er noch dazu.

Aber am Ende heißt es doch: 200 vor 100. Audis angetriebene Vorderachse trampelt überfordert, und das Heck schaukelt schwer unterdämpft. Fühlt sich lustig an - zumindest dann, wenn die Passagiere seefest sind.

Geht es um den Komfort, zeigt der Stern noch heute Wirkung: Es ist überraschend, wie ausgewogen die Mercedes-Entwickler sein Fahrwerk abgestimmt haben. Dynamisch zieht der Audi vorbei. Der Frontantrieb macht es dem Fahrer im Grenzbereich einfacher. Und bei den Bremsen zeigt er noch einmal, dass weniger Gewicht mehr Leistung ergibt. Er steht deutlich schneller. Und der BMW? Unausgewogen. Seine Konstruktion war schon 1968 nicht mehr up to date.

| DIE FAHRWERK- WERTUNG | Audi | ВММ | MB |
|--------------------------|------|-----|----|
| Lenkung* | 7 | 6 | 10 |
| Bremsen* | 10 | 8 | 7 |
| Fahrverhalten* | 10 | 5 | 9 |
| Federungskomfort* | 7 | 6 | 10 |
| Zwischenergebnis | 34 | 25 | 36 |





Komfortabel an die Spitze des Kapitels: der Mercedes 200

Die Kosten Nicht billig – aber preiswert

Längst geschafft! Der 30. Geburtstag liegt für Audi 100, BMW 2000 und Mercedes 200 lange zurück, sie dürfen sich also mit dem H-Kennzeichen schmücken. Das ist wichtig, denn mit dieser Nummer kommen einige Vorteile an den Wagen: Zum Beispiel die günstige Jahressteuer von 192 Euro. Unabhängig von Hubraum oder Schadstoffklasse. Auch die Versicherung ist abgekoppelt von der ehemaligen Typklassen-Einstufung. Wer maximal 5000 Kilometer pro Jahr fährt und sich auf die Haftpflicht beschränkt, zahlt sogar

Keiner von ihnen kostet wirklich viel Geld. Auch nicht im Unterhalt. Aber einer der drei ihn zu verhätscheln. Es ist aber nicht so teuer, wie viele vielleicht denken



weniger als 100 Euro. Und noch ein der immer noch verramscht. Nur we-Vorteil: Die Typen mit H dürfen sogar in die Umweltzone fahren. Wer sagt's denn: Oldies sind zukunftssicher.

Komplizierter ist eine Prognose für die Wertentwicklung. Momentan ist der BMW am teuersten. Einfach weil er sich rarmacht. Audis 100 wird leinige Fans haben ihn wirklich lieb.

Ob sich da noch was tut? Vermutlich nicht, solange es den Helden der Klasse gibt: den Mercedes 200/8. Fast schon erschütternd, wie gut seine Fangemeinde organisiert ist. Beispiel Ersatzteilbeschaffung: für den BMW manchmal schwer, für den Audi ein mittleres Drama. Nur beim Mercedes gibt es so gut wie keine Probleme. Werk und Klubs helfen weiter. Schon allein deshalb wird der Mercedes-Stern in Zukunft heller als andere strahlen - und mit Sicherheit nicht mehr billiger werden.

alten 68er macht es seinen Freunden besonders leicht,



Gut gepflegte Vorurteile

Da stehen wir nun vor dem Scherbenhaufen unserer Vorurteile. Der BMW 2000 hat mit Sport so gut wie nichts am Hut. Und der Audi 100 ist gar keine lahme Lehrer-Kutsche. Stattdessen überrascht das Erfolgsmodell aus Ingolstadt mit seinem dynamischen Talent. Vor allem durch seinen agilen Motor animiert er zum flotten Fahren. Ein 2000er-BMW wirkt dagegen eher beruhigend: zäher Vierzylinder, unexakte Schaltung, unausgewogenes Fahrwerk. Wie gut, dass wenigstens ein Vorurteil noch passt: Der Mercedes 200 ist ein rundum solider Typ mit ausgewogenen Alltagseigenschaften. Keine Frage: Wer einen alten 68er für alle Tage sucht, ist im Mercedes /8 gut aufgehoben.

| DIE GESAMTWERTUNG | Audi | BMW | MB MB |
|----------------------|------|-----|-------|
| Karosserie | 49 | 46 | 58 |
| Antrieb | 48 | 34 | 44 |
| Fahrwerk | 34 | 25 | 36 |
| Kosten | 45 | 46 | 45 |
| Gesamtergebnis | 176 | 151 | 183 |

Andreas Borchmann, Redakteur

| KOSTEN | Audi | BMW | Mercedes |
|-----------------------------|----------|-----------|-----------|
| Steuern pro Jahr | 192€ | 192€ | 192€ |
| Versicherung (HPF+VK)** | 149€ | 168€ | 168€ |
| Werkstattintervalle | 10000 km | 10 000 km | 10 000 km |
| Kosten Ölwechsel/Inspektion | 120/350€ | 150/450€ | 160/500€ |
| Zeitwert (Zustand 3) | 2000€ | 3600€ | 3400€ |

| DIE KOSTEN- WERTUNG | Audi | BMW | M |
|------------------------|------|-----|----|
| Steuer* | 10 | 10 | 10 |
| Versicherung* | 10 | 10 | 10 |
| Verbrauch* | 10 | 9 | 7 |
| Wartungskosten* | 10 | 9 | 8 |
| Wertentwicklung* | 5 | 8 | 10 |
| Zwischenergebnis* | 45 | 46 | 45 |

Der jeweils Beste im Test erhält 10 Punkte * Würtembergisch Versicherung



Der Kosten-König: BMW 2000