

# Vergleichstest Der neue Audi 90 Turbo Diesel



## Turbo-Audi auf dem

**Noch ist der Mercedes 190 D Publikumsliebbling in der Diesel-Mittelklasse. Aber wie lange noch? Audi schickt jetzt den neuen 90 Turbo-Diesel zum Titelkampf in den Verkaufs-Ring. Die Unterschiede: 2 PS und 2650 Mark.**

**D**ie erste Runde: Die neue Dieselsonne des Audi 90 ist dank Turbolader besser austrainiert. Er ist reaktionsschnell und fink. Die ersten beiden Gänge sind kurz übersetzt. Das läßt ihn dem Mercedes 190 D vor allem im Stadtverkehr davonspurten. Die Meßuhren bestätigen das.

Von Roger Wehde

In 14,4 Sekunden erreicht der 70 PS starke Ingolstädter aus dem Stand die 100er-Marke. Der Untertürkheimer fällt ganze vier Sekunden zurück, obwohl er zwei PS mehr hat. Ein Tribut an die 120 Kilo Mehrge- wicht. Der Daimler bringt satte 1140 Kilo auf die Waage.

Auf der Autobahn liegen beide gleichauf. Bei 163 km/h sind ihre Kraftreserven erschöpft. Wobei der

Audi im Schnitt einen halben Liter Diesel mehr verbraucht. Pro 100 Kilometer genehmigte er sich 7,9 Liter. Immer noch ein guter Wert für diese Klasse.

Den Spitzenwert für Fahrkomfort heimat der Mercedes ein. Sein Vier-

### Der Mercedes ist besser schalldämmt

zylinder-Dieselmotorwerk ist rundum vorbildlich schalldämmt. Lediglich sanfte Vibrationen im Wageninnern melden dem Piloten, daß ein Selbstzunder sein Werk verrichtet. Der Audi ist da unverblümt. Besonders in der Warmlaufphase nagelt sein Vierzylinder-Motor unüberhörbar.

Auf kurvenreichen Landstraßen hat der Ingolstädter die Nase vorn. Er verzeiht Fahrfehler leichter, wenn's dann doch mal zu schnell in die Kurve geht. Einmal kurz den Fuß vom



Der Mercedes 190 D hat seine Vorteile im hohen Fahrkomfort und Wiederverkaufswert. Doch die angenehmen Extras sind teuer. Der reichhaltig bestückte Testwagen von AutoBild kostet 49 000 Mark



Der Audi 90 TD ist spurtstark und gutmütig bei Kurvenfahrten. Für 27 940 Mark gibt's ihn mit Fünfgang-Getriebe, vier Kopfstützen und Zentralverriegelung. Die schicken Leichtmetall-Feigen kosten 967 Mark extra



Das hintere Abteil des 190 D ist knapp bemessen. Beifahrer ab 1,70 Meter finden keine richtige Sitzposition. Sie stoßen mit dem Kopf ans Dach



Beim Audi reicht der Platz im Fond. Mit vier Personen lassen sich auch längere Reisen bequem überstehen. Auf Kurzstrecken sitzen selbst fünf bequem

Der Mercedes 190 Diesel liegt bislang gut im Rennen. Rund die Hälfte aller zur Zeit verkauften 190er nageln. Der Audi 90 Turbo Diesel will diesen Sprung nach vorn auch schaffen



# Sprung nach vorn

Gas, schon liegt der Fronttriebler wieder sicher in der Spur.

Beim heckgetriebenen Daimler weiß man hingegen vorher nie, wohin er in Krisensituationen ausschlägt. Mal schiebt er hemmungslos über die eingelenkten Vorderräder, fährt geradeaus. Mal bricht er mit dem Heck aus und schleudert. Vor allem bei Regen ist er mit Vorsicht zu genießen.

Im Innenraum gehen die Kontrahenten in die Schluß-Runde. Wobei der 190er mit seiner dürtigen Ausstattung unterliegt. Zentralverriegelung, vier Kopfstützen und Fünfgang-Getriebe bietet der Audi von Haus aus. Bei Mercedes müssen derartige Feinheiten mit viel Geld bezahlt werden.

Die höhenverstellbaren Fahrersitze sind bei beiden serienmäßig. Nur die im Audi sind bequemer und geben mehr Seitenhalt.

Ein Vergleich der gut greifbaren Vierspichen-Lenkräder, der kurzen Schalthebel und übersichtlichen Armaturen geht unentschieden aus. Bleibt noch das Platzangebot. Da schlägt Audi wieder zu. Im hinteren Abteil finden selbst großgewachsene Mitfahrer ausreichend Platz. Im

Mercedes können bestenfalls Kinder eine angenehme Sitzhaltung finden.

Eins obendrauf setzen die Ingolstädter Verkaufsplaner mit dem Preis. Mit 27 940 Mark rangiert der 90 TD deutlich unter dem 190er. Bei ihm kostet bereits die spartanische Grundausstattung satte 30 586 Mark. Und angenehme Mercedes-Extras sind teuer. Da kommen schnell 40 000 Mark und mehr auf die Rechnung, wenn man auf Komfort nicht verzichten will.

Den stärksten Konkerschlag verteilt der 190er mit seiner Langlebigkeit. Die gute Verarbeitung und das nahezu unverwüsthliche Triebwerk versprechen Fahrleistungen von über 200 000 Kilometer.

## Der Audi gewinnt nach Punkten

Audi-Fahrer können das nicht erwarten. Aufgeblasenen Turbo-Dieselmotoren geht in der Regel erheblich früher die Puste aus.

Nach Punkten bleibt der Ingolstädter dennoch Sieger, auch wenn er nicht annähernd das Image des Sternschleppers aus Untertürkheim erreichen kann.

## Der Titelverteidiger

**190D**

Technische Daten:

Vierzylinder-Dieselmotor, vorne längs eingebaut, ohc, Reihen-Einspritzpumpe, 1997 ccm Hubraum, 53 kW (72 PS) bei 4600/min, max. Drehmoment 123 Nm bei 2800/min, Verdichtung 22,0:1, Dämpferbein-Vorderachse mit Dreieck-Querlenkern, Raumlener-Hinterachse mit fünf Lenkern pro Rad, vier Scheibenbremsen, zulässige Anhängelast gebremst/ungebremst 1200/605 kg, Höchstgeschw. 163 km/h, 0 - 100 km/h in 18,3 s, 60 - 120 km/h 27,2 s, 1 km m. steh. Start 38,6 s, Testverbrauch 7,3 l Diesel, Tankinhalt: 55 l, Preis: 30 586 Mark.

### Das Urteil

+ Hoher Fahrkomfort, sehr leiser Motor, geringer Verbrauch, gute Verarbeitung, hoher Wiederverkaufswert.

- magere Grundausstattung, kleiner Innenraum, hoher Preis, hohes Gewicht, mäßiger Durchzug, problematisches Kurvenverhalten.

## Der Herausforderer

**Audi 90 turbo diesel**

Technische Daten:

Vierzylinder-Dieselmotor, vorne längs eingebaut, Abgas-Turbolader, 1588 ccm Hubraum, 51 kW (70 PS) bei 4500/min, max. Drehmoment 133 Nm bei 2600/min, Verdichtung 23,0:1, Einzelradaufhängung, vorne Federbeine, hinten Torsionskurbelachse mit Panhardstab, Scheibenbremsen vorne, Trommelbremsen hinten, zul. Anhängelast gebremst/ungebremst 1300/540 kg, Höchstgeschw. 163 km/h, 0 - 100 km/h in 14,3 s, 60 - 120 km/h 21,4 s, 1 km m. steh. Start 36,4 s, Testverbrauch auf 100 km: 7,9 l Diesel, Tankinhalt 68 l, Preis 27 940 Mark.

### Das Urteil

+ großer Innenraum, durchzugstarker Motor, günstiger Preis, gutmütiges Kurvenverhalten, umfangreiches Serienzubehör, sicheres Naßfahrverhalten.

- lauter Motor im Leerlauf, hohe Kofferraum-Ladekante.