

mot **auto-journal**

Nr. 18 8. September 1976 DM 2.20 E 5939 DX

Dänemark dkr 5.40, Finnland Fmk 3.50, Frankreich FF 4.50, Griechenland Dr 35.-, Italien Lit 850, Jugoslawien Din 20.-, Luxemburg lfr 35.-, Niederlande hfl 2.50, Norwegen nkr 5.30 (inkl. moms.), Österreich öS 17.- (inkl. MwSt.), Portugal Esc 27.50, Schweden skr 4.25 (inkl. moms.), Schweiz sfr 2.70, Spanien Ptas 73.-, USA US \$ 1.25. Printed in Germany

- **Kommt die Schmalspur-Autobahn?**
- **mot fordert: Bessere Gurte**

Benzin oder Diesel?

Welcher Mercedes ist die beste Geldanlage?

Test

**Fiesta kontra Polo und Kadett
Schlußwertung:
Wer wird Punktsieger?**

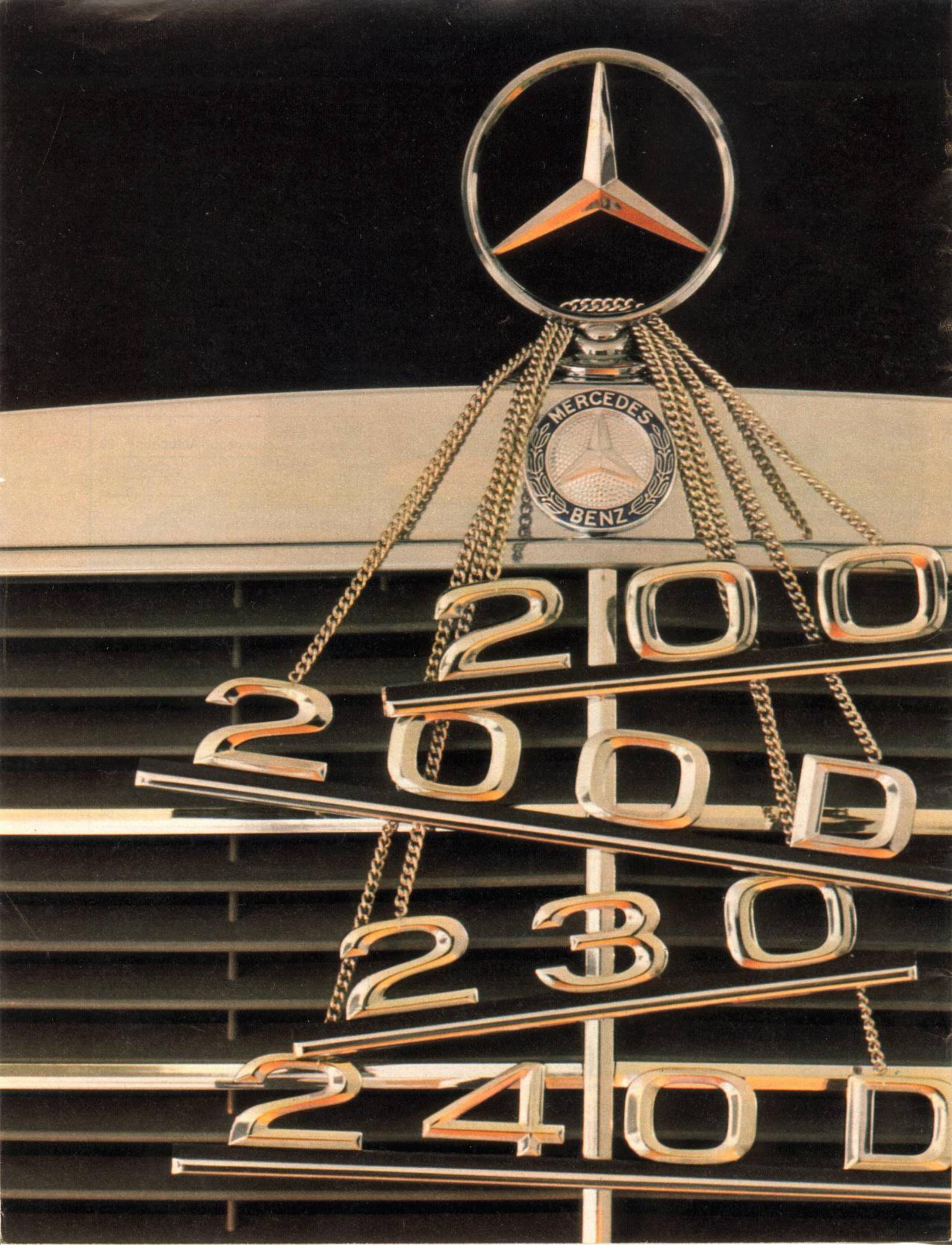
Test

**Princess 2200:
Der Billig-
Sechszylinder**

Test

**Simca 1308:
Nach 20 000 km noch fit?**





Benzin oder Diesel?

Welcher Mercedes ist die beste Geldanlage?

Fast jeder zweite Mercedes-Käufer im Bundesgebiet entscheidet sich gegenwärtig für einen Diesel. Im Ausland ist der Anteil oft noch höher. Ist der Diesel gegenüber dem Benziner stets die bessere Wahl?

Hätten Sie's gewußt? Im Juni 1976 wurden in Deutschland fast so viele Mercedes-Diesel zugelassen wie vom Spitzenreiter VW Polo.

Dabei hat der Sparwagen mit dem Mercedes-Stern ein eher schwächeres Halbjahr hinter sich. Von Januar bis Juni 1976 sank der Diesel-Verkaufsanteil innerhalb des gesamten Mercedes-Programmes (wegen der Umstellung aufs neue Modell) am Heimatmarkt leicht auf 42,7 Prozent; im ganzen Jahr 1975 waren es noch 43,8 Prozent. Es gehört aber keine Sehergabe zu der Prophezeiung, daß im zweiten Halbjahr 1976 der Anteil um einige Punkte steigen wird.

Einer der Gründe ist die Lieferung des neuen 123 D-

Reichhaltige Auswahl im Mercedes-Programm beweisen die Modellschiffzüge, die am Traditionsstern baumeln.

Modells an die Werksangehörigen ab Juni 1976. Für den „Eigenbedarf“ war vor allem der Mercedes 200 D stets klarer Favorit. Etwa 40 000 Wagen verkauft Daimler-Benz jährlich an Mitarbeiter in den Werken und Werksniederlassungen – mit hohen Rabatten bis 21,5 Prozent übrigens. Vier Fünftel dieser Wagen sind Diesel.

Warum bevorzugen die Insider so eindeutig die D-Modelle, obwohl sie ja auch den Mehrpreis schlucken müssen? Trotz Rabatt ist beispielsweise ein 240 D immer noch rund 1500 Mark teurer als der 200 Benziner-Vierzylinder. Der erste Blick auf die Preistabellen für Gebrauchtwagen erklärt, warum der Diesel-Mehrpreis keine vordergründige Rolle spielt. Nach einem Jahr liegen die Durchschnittswerte im Privatverkauf für den 240 D um rund 1800 Mark höher als für den 200.

Nach wenigen Jahren vergrößern sich die Differenzen noch mehr zugunsten des Diesel. Ein fünf Jahre alter 200 D wird durchschnittlich um 900 Mark höher bewertet als ein gleichwertiger 200er, obwohl ersterer damals nur rund 450 Mark teurer war. Auf durchschnittlich rund 150 000 Kilometern verlor der 200 D von 1961 nur rund 37 Prozent seines da-

maligen Neuwertes. Kein vergleichbarer Wagen kann mit einer so niedrigen Wertminderung aufwarten. Selbst der – als Gebrauchtwagen sehr gefragte – 200 vom gleichen Jahrgang hat schon 42 Prozent eingebüßt.

Aber nicht alle Diesel verkaufen sich gleich gut. Der Mercedes 220 D (gebaut seit Januar 1968 und auch heute noch im Programm) liegt im Gebrauchtwagenpreis nicht ganz so hoch, Aufschlag zwischen 100 und 300 Mark. Hier wirkt nach, daß die erste Aufstockung im Programm technisch auf Antrieb nicht hundertprozentig gelang. Die Schwierigkeiten mit dem 220 D-Motor von 1968/69 (hoher Ölverbrauch, oft ungewohnt niedrige Motorlebensdauer) sind also nicht vergessen.

Außerdem hat sich eine klare Zweiteilung auch auf dem Diesel-Gebrauchtwagenmarkt ergeben. Wer konsequent den Mercedes mit den niedrigsten Betriebskosten haben will, wählt den 200 D mit 55 PS. Wer es sich leisten kann und einfach mehr Kraftreserven braucht, greift heute gleich zum 240 D mit 65 PS (in Produktion seit August 1973).

Der „Komfort-Diesel“ erschloß mit dem 80 PS-Fünfzylindermotor als 240 D 3.0 (seit August 1974) bzw. 300

Foto: Binder

Benzin oder Diesel?

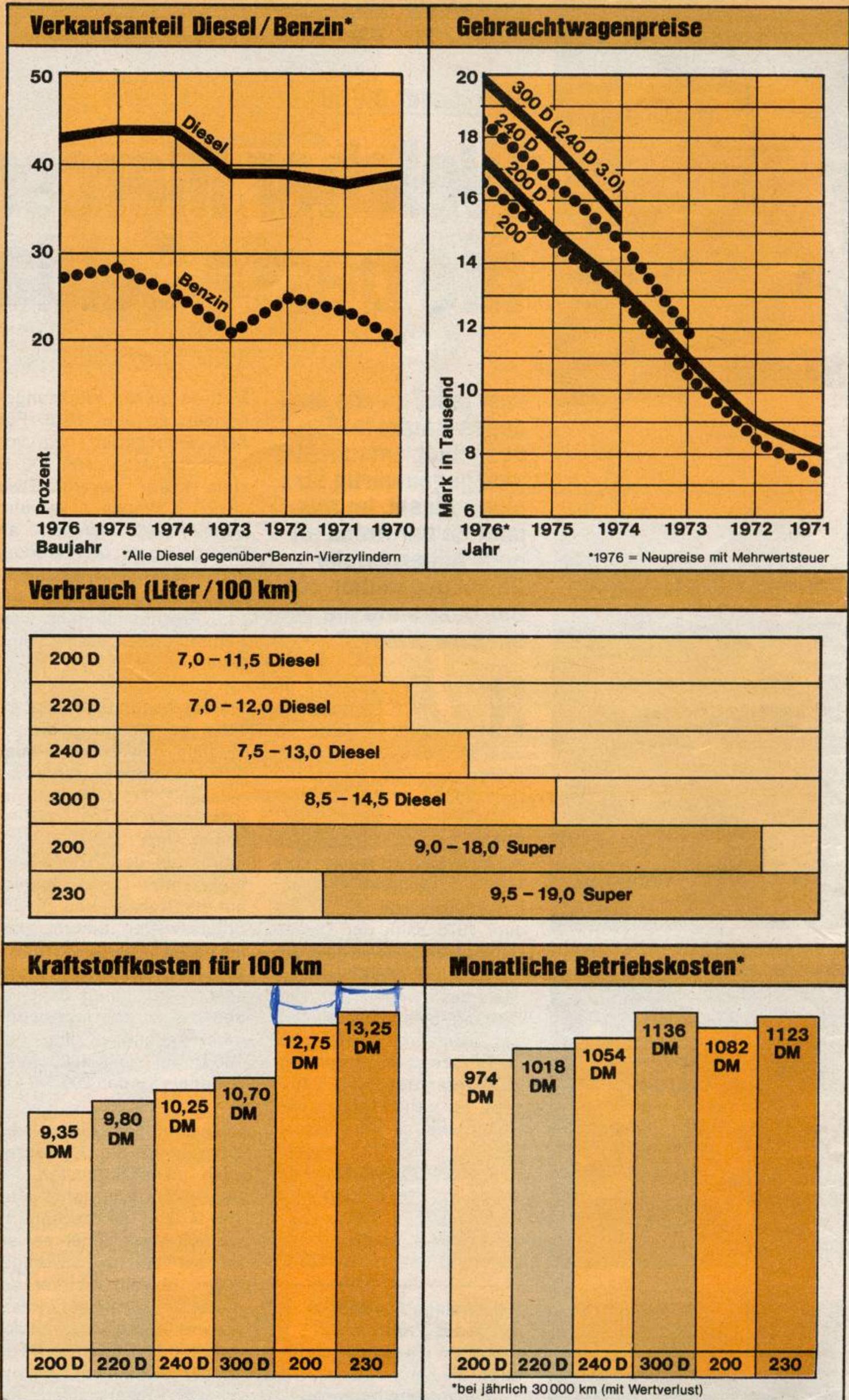
D (in der neuen 123 D-Reihe ab Januar 1976) neue Käuferschichten – die vorher entweder keinen Diesel fuhren oder auf die Benziner abgewandert wären.

Hier stellt sich durchaus berechtigt die Frage, ob der Dreiliter-Diesel noch als wirtschaftliches Modell eingestuft werden kann. Schließlich kostet er neu mindestens 20 000 Mark, mit den wichtigsten Extras (Automatik, Schiebedach, Zentralverriegelung etc.) 25 000 Mark und mehr. Für diesen Preis drängt sich – nicht nur als Mercedes – längst schon ein feiner und seidenweich laufender Sechszylindermotor in die Diskussion.

Bei Tankstellenpreisen von August 1976 lohnt sich der Diesel-Kauf unbestritten für Vielfahrer. Für Superkraftstoff betrug der Mittelwert an bundesdeutschen Zapfsäulen 98 Pfennig pro Liter; Dieselkraftstoff ist dagegen für durchschnittlich 89 Pfennig zu haben. Es gibt auch noch Stellen, wo Diesel für 85 Pfennig verkauft wird.

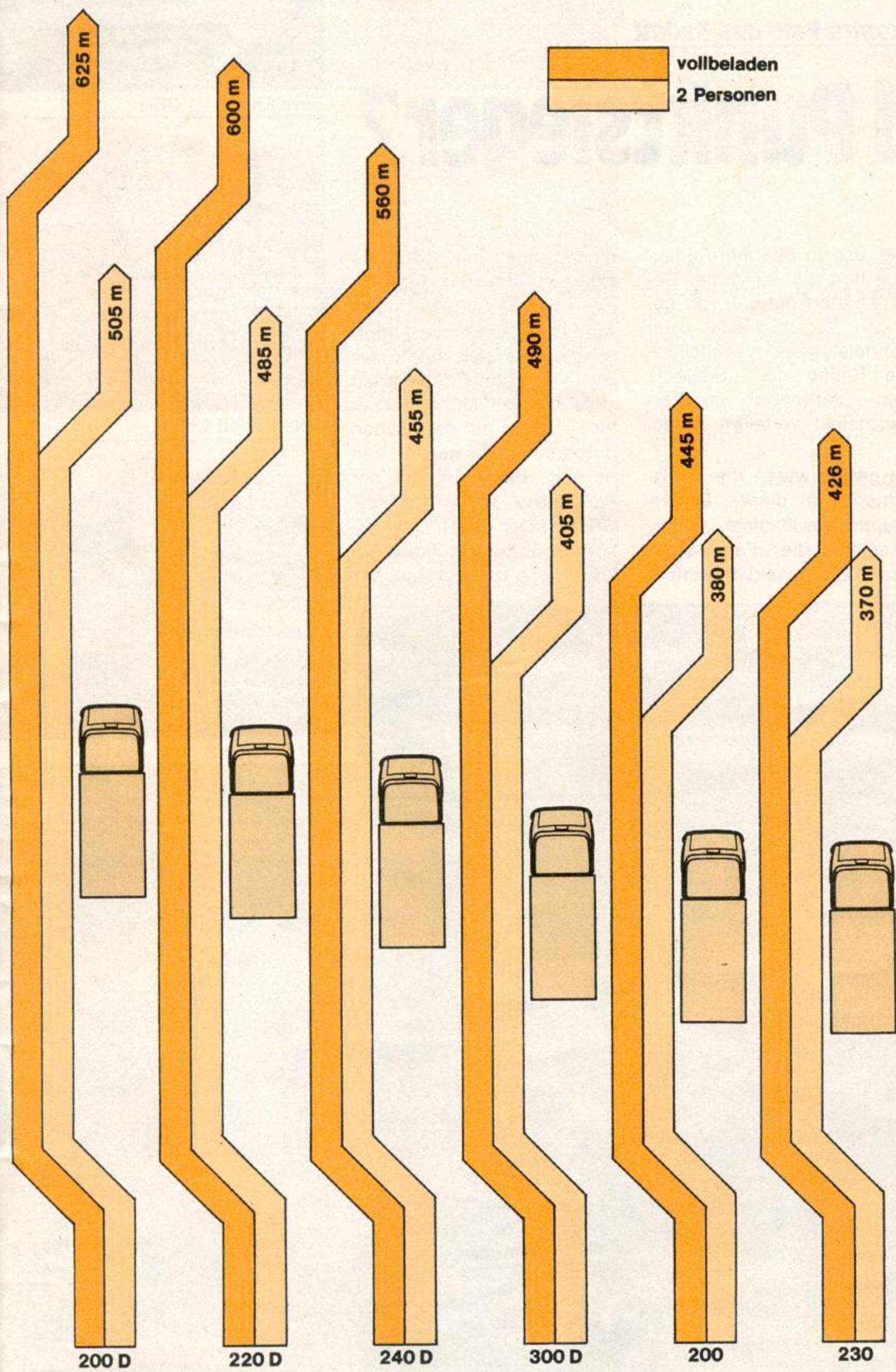
Diese Literpreise gelten sämtlich für den normalen Kunden an der Tankstelle. Großverbraucher (Firmen und Behörden) bekommen für faß- oder tankweise Lieferung ansehnliche Rabatte; völlig legal, so mancher Mercedes-Diesel profitiert von den dicken Brummern; illegalem „Sparen“ ist mit der Rotfärbung des Heizöls und den verschärften Kontrollen seit April 1976 endgültig ein Riegel vorgeschoben. Auch die steuerbegünstigten Diesel-Kontingente werden strenger überwacht.

Im Punkt Kraftstoffkosten pro 100 km ist selbst der Mercedes 300 D dem Benzin-Vierzylinder klar unterlegen. Die mot-Grafiken auf dieser Doppelseite beweisen aber auch, daß die gesamten Betriebskosten mit



*bei jährlich 30 000 km (mit Wertverlust)

Überholwege*



Zeichnungen: Kawik, Wurz

der steigenden Leistung der Dieselmotoren Schritt halten.

Über den Diesel-Verbrauch werden oft Märchen verbreitet. Die Tatsachen, abseits vom Stammtisch, sehen anders aus. Ein 300 D verbraucht bei konstant 140 km/h im vierten Gang auch 14,4 Liter auf 100 km; der 230 (mit 109 statt 80 PS) schafft dies mit rund einem Liter weniger.

Die echten Vorteile liegen im Stadtverkehr und im Winter. Nach den Worten des Audi-Technik-Vorsitzenden Ferdinand Piëch: „Beim Dieselmotor dauert die Kaltphase drei Sekunden, beim Benzinmotor drei Minuten.“

Vor allem wegen der niedrigen Verbrauchswerte im Stadtverkehr hält die deutsche Taxi-Kundschaft eisern am Diesel fest, überwiegend noch am 200 D. In ganz Europa (mit Ausnahme der Schweiz) steigt der Diesel-Verkaufsanteil. In einigen Ländern – zum Beispiel Schweden – ist der Literpreis so wesentlich niedriger, daß der Mehrpreis keine entscheidende Rolle spielt; ein Vielfahrer holt ihn im ersten Jahr wieder herein.

Die von mot errechneten Überholwege bestätigen alte Vorwürfe gegen den Diesel. Selbst der Fünfzylinder braucht voll beladen einen halben Kilometer freie Strecke, wenn er an einem mit 80 km/h dahinrollenden Lastzug vorbeiwuchsen soll. Aber das Temperament muß nicht zwangsläufig verhalten sein; zukünftige Gegenbeispiele werden der Golf Diesel und der Passat Diesel (beide mit 1,5 Liter/50 PS) sein, die ab Oktober 1976 bzw. Januar 1977 auf dem Markt mitmischen.

Eine Diesel-Variante des neuen Audi 100 könnte in die Mercedes-Domäne erfolgreich einbrechen.

Engelbert Männer

*Überholt wird ein Lastwagen, der eine gleichbleibende Geschwindigkeit von 80 km/h hält. (Optimale Motornutzung)