

AUTO

ZEITUNG

C 5337 DX
15.976
Nr. 20
2,50 DM

WAHL '76
Wie CDU, FDP und SPD
Verkehrspolitik machen wollen

DIE ERFOLGREICHEN VIER

Europas wichtigste Diesel-Autos: Citroen CX 2200 D, Mercedes 240 D, Opel Rekord 2100 D, Peugeot 504 GL D

GROSSER DIESEL-VERGLEICH



AUTO-NEUHEITEN:

AUTO ZEITUNG lüftet das Geheimnis um neue Modelle von Fiat, Ford, Mercedes und Saab

IFMA-PREMIEREN:

Die aktuellen IFMA-Modelle. Und erste Fahrberichte von der neuen BMW R 100 RS und Kawasaki Z 650/1000

SPORT-FINALE:

Endkampf von Porsche und BMW in der Marken-WM. Außerdem: Grand Prix Holland

TEST & TECHNIK



Vergleichstest: Mittelklasse-Diesel

KENNZEICHEN D

Nur ein dezentes D am Heck deutet auf den feinen Unterschied hin: Dieselmotor. Die Vor- und Nachteile dieser Antriebsart für deutsche Autofahrer zeigt AUTO ZEITUNG in diesem Vergleichstest der populären Diesel-Mittelklasse auf.

Rund 400.000 Automobile wurden 1975 in der Preisklasse ab 15.000 Mark in Deutschland zugelassen. Davon rollten 87.000 mit einem Dieselmotor vom Band – also immerhin mehr als 20 Prozent. Daß Daimler-Benz mit 86.022 Diesel-Fahrzeugen den Löwenanteil stellt, ist schon mehr als ein Phänomen. Wodurch dieses Phänomen zu erklären ist und ob man mit einem Mercedes-Diesel am billigsten Mercedes fährt, zeigen wir im Rahmen dieses Vergleichstests auf. Ob die stückzahlmäßig unterlegenen Konkurrenten technisch mithalten können, steht auf den nächsten zwölf Seiten. Hier zunächst die Konkurrenten:

● CITROËN CX 2200 D

Modell seit 1976 mit Dieselmotor, 2175 ccm, 66 PS, Preis: 20.590,- DM

● MERCEDES 240 D

Modell seit Frühjahr auf dem Markt, 2404 ccm, 65 PS, Preis: 20.790,30 DM

● OPEL REKORD 2100 D

Fahrzeug seit 1973 mit Dieselmotor, 2068 ccm, 60 PS, Preis: 18.460,- DM

● PEUGEOT 504 GLD

Als GLD ab sofort mit stärkerem Motor, 2304 ccm, 70 PS, Preis: 18.195,- DM



Wer Diesel sagt, denkt an Wirtschaftlichkeit. Niedrige Unterhaltskosten, geringer Verschleiß, hoher Wiederverkaufswert – das sind die Schlagworte, die Diesel-Freunde als wesentliche Argumente einsetzen. Die andere Seite kontert: Die Wirtschaftlichkeit ist zu teuer erkauft, da man für vergleichsweise weniger Diesel-PS erhebliche Aufpreise zahlen muß. Zudem: Diesel stinken, nageln und sind träge.

Vorurteile auf beiden Seiten. Dennoch „gehen“ Diesel, als wäre Sommerschlußverkauf. Grund genug für viele Firmen, ins lukrative Geschäft mit den Ölfressern einzusteigen.

Nach Mercedes und Peugeot, die schon auf eine Diesel-Pkw-Tradition zurückblicken können, versuchen Opel und neuerdings auch Citroën ihr Glück auf dem Markt der Selbstzündungs-Aggregate.

Der wesentliche Vorteil des Dieselmotors liegt darin, daß er die derzeit gültigen Abgashürden spielend schafft. Bei exakter Einstellung stößt er unter Vollast nur maximal 0,3 Prozent Kohlenoxyd aus, während ein Otto-Motor da schon das zehnfache hinausbläst. Lediglich bei der Stickoxid-Produktion liegt der Diesel über dem Niveau des Otto-Motors.

Die günstigen Abgaswerte sind ein Resultat des anderen Verbrennungsverfahrens. Es bietet auch noch den Vorzug des besseren Wirkungsgrades: Bei Verdichtungsverhältnissen bis zu 22:1 verbrennt weniger Kraftstoff optimaler. Darüber hinaus ist der Dieselmotor mit qualitativ schlechterem Kraftstoff als der Otto-Motor zufrieden. Daß der im Vergleich zu Benzin minderwertige Diesel-Kraftstoff nicht oder kaum weniger kostet, liegt am hohen Steueranteil. Dennoch: Die hohe Verdichtung und der daraus resultierende günstige Verbrauch führen trotz Steuer-Willkür zum wirtschaftlichen Fahren. Ein eindeutiges Plus für den Diesel-Motor.

Die populärste und verkaufsträchtigste Diesel-Klasse hat sich im Bereich über 15 000 Mark etabliert. Der Diesel-Interessent kann hier immerhin zwischen ca. 20 Modell-Varianten wählen. Mercedes allein verkauft vier Typen:

200 D 55 PS	18 870 Mark
220 D 60 PS	19 558 Mark
240 D 65 PS	20 146 Mark
300 D 80 PS	22 311 Mark

Im Programm sind weiterhin die gleichstarken Vorgängermodelle zum Preis von 17 183 bis 19 913 Mark. Peugeot bietet zwei Varianten an:

504 Diesel, 55 PS.....	15 805 Mark
504 GL Diesel, 70 PS	18 195 Mark

Opel präsentiert auch den Diesel-Rekord in gewohnter Modellvielfalt:

Vom zweitürigen Basis-Modell für 15 490 Mark bis zur Top-Version in Berlina-Ausstattung, die sich mit Au-



Eine sehr wichtige Prüfung in puncto ...



... Fahrsicherheit: Im Slalom muß ...



... jedes Auto beweisen, wie schnell ...



... es Hindernissen ausweichen kann

SLALOM: DIE BEHÄBIGEN DIESEL-AUTOS IM GRENZBEREICH

tomatikgetriebe auf über 19 000 Mark verteuert.

Citroën hat zwei Versionen im Programm, den CX Diesel (19 240 Mark) und den CX Diesel Super (20 590 Mark), die sich nur in der Ausstattung unterscheiden. Opel, Peugeot und Citroën bieten den Diesel-Motor auch in Caravan-Versionen an. Mercedes wird mit dem Kombi-Heck in den kommenden Monaten folgen.

AUTO ZEITUNG orderte für den Vergleichstest die vier konkurrierenden Versionen, die von der Ausstattung, der Leistung und dem Preis möglichst dicht beisammen liegen.

In jedem der fünf Test-Kapitel werden fünfzehn Kriterien beurteilt. Für wichtige Positionen gibt es zehn, für weniger wichtige fünf Punkte. Wie bei jedem Vergleichstest sind die Wertungskapitel gleich gewichtig, um eine individuelle, persönliche Wertung zu erleichtern. Denn wer sich zum Beispiel nur für die reinen Diesel-Kriterien wie Motor und Leistung, Unterhalt und Preiswürdigkeit interessiert, zählt die Endpunktzahlen der betreffenden Kapitel zusammen und erhält so seine individuelle Benotung.

I. KAROSSERIE UND INNENRAUM

Vielfältiger denn je sind die Karosserie-Formen in der Diesel-Mittelklasse. Vom sachlich-modernen Styling des Opel Rekord bis zum avantgardistischen Citroën-Kleid, von der eher konservativen Mercedes-Schale bis zur charakteristischen Peugeot-504-Silhouette reicht die Palette.

Doch Design und Styling sind lediglich die Mittel, die Funktionalität und Zweckmäßigkeit für den Benutzer auf mehr oder weniger gefällige Art zusammenfügen. So bezieht sich auch die Karosserie-Wertung fast ausschließlich auf die sachlich erfassbaren Daten.

1. Mercedes 240 D 89 Punkte

Daimlers neue „kleine“ Serie weist den größten nutzbaren Innenraum aller Konkurrenten auf. Die überdurchschnittlich bemessenen Türöffnungswinkel und die großen Türausschnitte ermöglichen bequemen Einstieg. Der Schwabe bietet den größten Kofferraum und gleichzeitig eine Zuladung von 490 Kilogramm – ein Bestwert. Die Vordersitze sind mühelos verstellbar, von guter Qualität und reichlich in den Abmessungen. Die Sitzposition ist auch für langbeinige Personen dank des großen Verstellbereichs nahezu optimal – im Daimler-Cockpit paßt einfach alles. Ebenso ausgewogen sind die Rücksitze. Die Pedalanordnung mit der Fuß-Feststellbremse, die leichtgängige Türverriegelung mit dem großen Zentral-Schlüssel und nicht zuletzt das durchdacht gestylte

Cockpit mit den hervorragend ablesbaren Instrumenten unterstreichen die Spitzenposition des Mercedes in diesem Wertungskapitel.

2. Opel Rekord 82 Punkte

Opels Bemühungen um Sachlichkeit und Funktionalität tragen in diesem Kapitel Früchte. Dem vergleichsweise durchschnittlichen Raumangebot steht aufgrund der von der Konkurrenz diktierten Preisklasse eine nahezu komplette Berlina-Ausstattung gegenüber.

Die Karosserie ist noch gut zu übersehen. Mit der erlaubten Zuladung von 470 Kilogramm ist gewährleistet, daß der ausreichend große Kofferraum auch bei Familienreisen genutzt werden kann. Wohnlicher Bezugsstoff und ausreichende Abmaße sind die Grundlage für die recht gute Sitz-Bewertung. Allerdings könnte die Verstellung leichter ansprechen.

Die sauber gezeichneten Instrumente und das narrensichere Ein-schlüsselsystem sorgen zudem für eine durchweg gute Bewertung.

3. Citroën CX 70 Punkte

Anders als andere baut Citroën schon seit Jahrzehnten seine Automobile. Nicht alles – das zeigt sich auch beim CX – wird dabei praxisgerecht.

So bietet die CX-Karosserie zwar genügend Platz, ist aber völlig unübersichtlich und bedarf einfühlsamer Gewöhnung. Auch der Einstieg leidet unter der als strömungsgünstig gepriesenen Außenhaut. Die gut bemessenen Vordersitze erlauben – da mit serienmäßiger Höhenverstellung versehen – allzeit eine gute Sitzposition. Hinten dagegen hapert's wegen knapper Abmessungen.

Der Citroën hat einen „ladefreundlichen“, weil glattflächigen und tiefliegenden Kofferraum. Dafür bietet er aber am wenigsten Volumen. Eine differenzierte Wertung erfordert auch die Unzahl von Kontrolleuchten. Die Instrumente sind zudem nicht optimal ablesbar.

4. Peugeot 69 Punkte

Daß unter französischen Konstrukteuren auch eine andere Fahrzeug-Philosophie herrscht, beweist der Peugeot 504. Das beginnt beim abgeknickten Heck, spiegelt sich in der völlig anderen weichen Sitzgestaltung wider und wird selbst bei Kleinigkeiten wie den fummeligen Türschlössern deutlich.

Der 504 kommt trotz etlicher unständlicher Details noch gut weg, weil er ein sehr sachliches Auto ist. Hohe Zuladung, ein üppiger Kofferraum sowie reichliche Ablagemöglichkeiten bringen Wertungspunkte. In der Ausstattungsfülle wird der Peugeot allerdings mittlerweile von den Konkurrenten überflügelt. Und Detailpflege steht an: Die tiefe Sitzposition mit dem flach stehenden Lenkrad sollte endlich gründlich überarbeitet werden.



CITROËN CX 2200 D

MOTOR

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihen-Dieselmotor im Bug des Fahrzeugs, Zylinderkopf aus Leichtmetall, eine seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Ritzel, fünffach gelagerte Pleuellwelle, Roto-Diesel-Einspritzpumpe Typ DPA, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom.

Bohrung x Hub	90 x 85,5 mm
Hubraum	2175 ccm
Verdichtung	22,25 : 1
Leistung	66 PS (48,6 kW) bei 4500 U/min
Spezifische Leistung	30,3 PS/Liter
Max. Drehm.	12,8 mkp (125,6 Nm) b. 2750 U/min
Batterie	12 V/88 Ah
Lichtmaschine	Drehstrom 1008 W

KRAFTÜBERTRAGUNG

Mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe mit Mittelschaltung, Antrieb auf die Vorderräder.

Getriebeübersetzungen:	
1. Gang	3,166 : 1
2. Gang	1,833 : 1
3. Gang	1,133 : 1
4. Gang	0,800 : 1
R-Gang	3,153 : 1
Achsuntersetzung	4,770 : 1

FAHRWERK

Vorn Einzelradaufhängung an Doppel-Querlenkern, hinten Einzelradaufhängung an Längslenkern; hydropneumatische Feder-elemente und Stabilisator vorn und hinten.

Lenkung: Zahnstangen-Servolenkung mit 2,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

Bremsen: Zweikreis-Bremssystem mit Bremskraftverstärker und -regler; vorn und hinten Scheibenbremsen, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend.

Felgenreiße	5 1/2 J x 14
Reifengröße	185 SR/HR 14
Sonstige	185 SR 14 vorn u. 175 SR 14 hinten

GEWICHTE

Leergewicht, nach Fz-Schein	1370 kg
Leergewicht, effektiv	1386 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1825 kg
Zuladung, effektiv	439 kg
Vorderachslast	947 kg
Hinterachslast	439 kg
Achslastverteilung v./h.	68/32%
Leistungsgewicht, leer	21,0 kg/PS
Leistungsgewicht, beladen	27,7 kg/PS
Anhängelast, gebremst	900 kg
Anhängelast, ungebremst	670 kg

FÜLLMENGEN/WARTUNG

Tankinhalt	68 Liter
Motor-/Getriebeöl	5,3/1,6 Liter
Kühlsystem	12,3 Liter
Ölwechsel/Wartung	alle 5000 km
Ölqualität	Einbereich
Anzahl der Servicestellen	590



MERCEDES 240 D

MOTOR

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihen-Dieselmotor im Bug des Fahrzeugs, Zylinderkopf aus Grauguß, eine obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Einfach-Rollenkette, fünffach gelagerte Pleuellwelle, Bosch-Diesel-Einspritzpumpe, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter.

Bohrung x Hub	91 x 92,4 mm
Hubraum	2404 ccm
Verdichtung	21 : 1
Leistung	65 PS (47,8 kW) bei 4200 U/min
Spezifische Leistung	27,0 PS/Liter
Max. Drehm.	14 mkp (137,3 Nm) b. 2400 U/min
Batterie	12 V/88 Ah
Lichtmaschine	Drehstrom 490 W

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe mit Mittelschaltung, Antrieb auf die Hinterräder.

Getriebeübersetzungen:	
1. Gang	3,90 : 1
2. Gang	2,30 : 1
3. Gang	1,41 : 1
4. Gang	1,00 : 1
R-Gang	3,66 : 1
Achsuntersetzung	3,69 : 1

FAHRWERK

Vorn Einzelradaufhängung an Doppel-Querlenkern, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator, hinten Diagonal-Pendelachse, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator.

Lenkung: Kugelumlauflenkung mit 3 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

Bremsen: Zweikreis-Bremssystem mit Bremskraftverstärker, vorn und hinten Scheibenbremsen, Fuß-Feststellbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend.

Felgenreiße	5 1/2 J x 14
Reifengröße	175 SR 14

GEWICHTE

Leergewicht, nach Fz-Schein	1385 kg
Leergewicht, effektiv	1415 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1905 kg
Zuladung, effektiv	490 kg
Vorderachslast	763 kg
Hinterachslast	652 kg
Achslastverteilung v./h.	54/46%
Leistungsgewicht, leer	21,8 kg/PS
Leistungsgewicht, beladen	29,3 kg/PS
Anhängelast, gebremst	1200 kg
Anhängelast, ungebremst	730 kg

FÜLLMENGEN/WARTUNG

Tankinhalt	65 Liter
Motor-/Getriebeöl	5/1,6 Liter
Kühlsystem	10 Liter
Ölwechsel/Wartung	alle 5000/15 000 km
Ölqualität	Ein-/Mehrereich
Anzahl der Servicestellen	600



OPEL REKORD 2100 D

MOTOR

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihen-Dieselmotor im Bug des Fahrzeugs, Zylinderkopf aus Grauguß, eine obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Zweifach-Rollenkette, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Bosch-Diesel-Einspritzpumpe, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter.

Bohrung x Hub	88 x 85 mm
Hubraum	2068 ccm
Verdichtung	22 : 1
Leistung	60 PS (44,2 kW) bei 4400 U/min
Spezifische Leistung	29,0 PS/Liter
Max. Drehm.	12,0 mkp (117,7 Nm) b. 2500 U/min
Batterie	12 V/88 Ah
Lichtmaschine	Drehstrom 420 W

KRAFTÜBERTRAGUNG

Mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe mit Mittelschaltung, Antrieb auf die Hinterräder.

Getriebeübersetzungen:

1. Gang	3,428 : 1
2. Gang	2,156 : 1
3. Gang	1,366 : 1
4. Gang	1,000 : 1
R-Gang	3,317 : 1
Achsuntersetzung	3,890 : 1

FAHRWERK

Vorn Einzelradaufhängung an Doppel-Querlenkern, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfern, Stabilisator, hinten Starrachse mit zwei Längslenkern und Panhardstab, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator.

Lenkung: Kugelumlauf-Servolenkung mit 3,75 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

Bremsen: Zweikreis-Bremssystem mit Bremskraftverstärker, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend.

Felgenreöße	5 J x 14
Reifengröße	175 SR 14 / 165-14/4 PR

GEWICHTE

Leergewicht, nach Fz-Schein	1250 kg
Leergewicht, effektiv	1322 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1720 kg
Zuladung, effektiv	470 kg
Vorderachslast	727 kg
Hinterachslast	595 kg
Achslastverteilung v./h.	55/45%
Leistungsgewicht, leer	22,0 kg/PS
Leistungsgewicht, beladen	28,7 kg/PS
Anhängelast, gebremst	1500 kg
Anhängelast, ungebremst	650 kg

FÜLLMENGEN/WARTUNG

Tankinhalt	70 Liter
Motor-/Getriebeöl	5,5/1,1 Liter
Kühlsystem	11,5 Liter
Ölwechsel/Wartung	alle 5000 km
Ölqualität	Ein-/Mehrerebereich
Anzahl der Servicestellen	2270



PEUGEOT 504 GLD

MOTOR

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihen-Dieselmotor im Bug des Fahrzeugs, Zylinderkopf aus Leichtmetall, eine seitliche Nockenwelle, Antrieb durch Zweifach-Rollenkette, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Bosch-Diesel-Einspritzpumpe, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter.

Bohrung x Hub	94 x 83 mm
Hubraum	2304 ccm
Verdichtung	22,2 : 1
Leistung	70 PS (51,5 kW) bei 4500 U/min
Spezifische Leistung	30,6 PS/Liter
Max. Drehm.	13,4 mkp (131,5 Nm) b. 2000 U/min
Batterie	12 V/65 Ah
Lichtmaschine	Drehstrom 500 W

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe mit Mittelschaltung, Antrieb auf die Hinterräder.

Getriebeübersetzungen:

1. Gang	3,663 : 1
2. Gang	2,170 : 1
3. Gang	1,410 : 1
4. Gang	1,000 : 1
R-Gang	3,750 : 1
Achsuntersetzung	3,700 : 1

FAHRWERK

Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Querlenkern, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Teleskopstoßdämpfer, Schraubenfedern, Stabilisator.

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit 4,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

Bremsen: Zweikreis-Bremssystem mit Bremskraftverstärker und -regler, vorn und hinten Scheibenbremsen, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend.

Felgenreöße	5 J x 14
Reifengröße	175 SR 14 / 185 SR 14

GEWICHTE

Leergewicht, nach Fz-Schein	1300 kg
Leergewicht, effektiv	1295 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1780 kg
Zuladung, effektiv	485 kg
Vorderachslast	694 kg
Hinterachslast	601 kg
Achslastverteilung v./h.	54/46%
Leistungsgewicht, leer	18,5 kg/PS
Leistungsgewicht, beladen	25,4 kg/PS
Anhängelast, gebremst	800 kg
Anhängelast, ungebremst	675 kg

FÜLLMENGEN/WARTUNG

Tankinhalt	56 Liter
Motor-/Getriebeöl	5/1,15 Liter
Kühlsystem	10 Liter
Ölwechsel/Wartung	alle 5000 km
Ölqualität	Einbereich
Anzahl der Servicestellen	1050

II. MOTOR/GETRIEBE UND FAHRLEISTUNGEN

Dieselaautos sind durchaus anprechen- de und akzeptable Fahrzeuge – wenn da nicht die leistungsunwilligen Moto- ren wären. Tatsächlich muß sich der objektive Kritiker fragen, wo außer den günstigen Abgaswerten die wahren Gründe für den Kauf eines Diesel- Pkw liegen. „Im Öl-Tank des Kellers“, frozzeln Zyniker.

Aufgabe dieses Vergleichstests frei- lich ist nicht die Gegenüberstellung verschiedener technischer Konzepte oder gar Philosophien. Vielmehr geht es um die Leistungsversprechen und -erwartungen. Um die Beurteilung technischer Grenzwerte, die – das sei vornangestellt – beim Diesel-Konzept eher das Schlußlicht der Fahrzeugent- wicklung darstellen.

Was die Fahrleistungen betrifft, so tastet man sich langsam aber sicher an akzeptable Werte heran. Allerdings nur mit Motoren von über zwei Liter Hubraum. Denn höhere Leistung ge- ben Dieselmotoren nur über eine Hubraumvergrößerung ab. Und spezi- fische Leistungen über 30 PS pro Liter senken die ansonsten hohe Lebens- dauer rapide ab.

Fairerweise kann zumindest den Testkandidaten ein gewisses Tempe- rament nicht abgesprochen werden, stellt der Fahrer seinen Fahrstil auf die Diesel-Charakteristik ein. Denn auch die schon recht kräftigen Testob- jekte lieben Schwung über alles. Überholmanöver scheitern oft an der völlig anderen – sprich trägeren – Mo- toransprache.

Denn rollt man erst einmal, erlau- ben die Spitzengeschwindigkeiten im Bereich von 140 km/h auf Autobah- nen ein durchaus zügiges Vorankom- men.

Das knappe Ergebnis dieses Kapi- tels mit nur sechs Punkten Differenz überrascht kaum, wenn man die fast gleichen Voraussetzungen berücksich- tigt: Leistung, Gewicht und Fahrzeug- klasse sind nahezu identisch.

1. Citroën CX 69 Punkte

Mit knappem Vorsprung teilen sich die beiden Franzosen – der Citroën ge- meinsam mit dem Peugeot – den Sieg in der Motor-Disziplin. Beim Citroën zählt vor allem sein sehr günstiger Verbrauch. Ganze neun Liter benötigt der CX auf 100 Kilometer. Und er fährt damit bei einem Tankvolumen von 68 Litern 750 Kilometer weit.

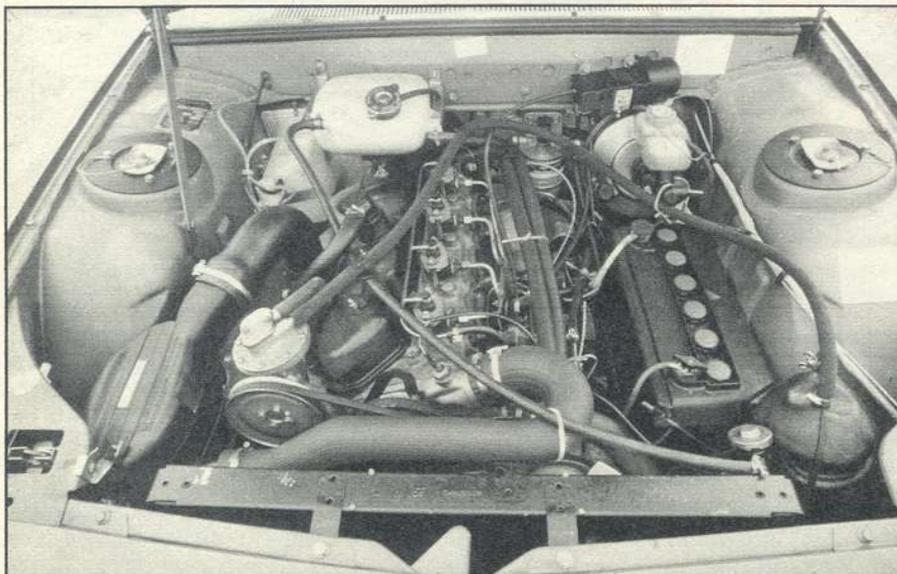
Weitere Pluspunkte: Die optimale Ölstandskontrolle mit dem Pegelan- zeiger im Cockpit und der relativ ein- fache Startvorgang mit dem Zünd- schlüssel. Da die Fahrleistungen aller Konkurrenten sehr dicht beisammen- liegen, ergeben sich Punkte-Differen- zen in den anderen Kriterien. So darf der Citroën nur 900 Kilogramm zie-



Bei der Vollbremsung hält der Citroën ohne Komplkation die Spur. Der Bremsweg ...



... ist länger als der des Peugeot, der in der Schlußphase leicht nach links zieht



Der neue Motor des Peugeot GLD leistet seit diesem Herbst 70 PS aus 2,3 Liter Hubraum

hen. Und die Motorzugängigkeit ist nicht gerade wartungsfreundlich.

1. Peugeot 504 69 Punkte

Auch der Peugeot gewinnt dieses Kapitel. Die jüngste Motorausrüstung auf 2,3 Liter Hubraum und 70 PS hat sich gelohnt. Denn der 504 GLD holt da, wo es um Temperament geht, die meisten Punkte. Und da auch er noch genügsam mit der Tankfüllung umgeht – er braucht 9,6 l/100 km –, ein gut abgestuftes Getriebe besitzt und ebenfalls nur mit dem „Zünd“-Schlüssel gestartet wird, liegt er hier vorne.

Zur eindeutigeren Spitzenposition langte es aber nicht, weil 800 Kilogramm Anhängelast einfach zu wenig sind. Der relativ kleine Tank begrenzt die Reichweite. Zwar sind 580 km Aktionsradius nicht schlecht, doch bestimmen Citroën (750 km) und Opel (730 km) die Grenzwerte.

3. Opel Rekord 68 Punkte

Er startet – im Sommer – ohne jeg-



Umständlich: Der Mercedes-Starterzug

liches Vorglühen mit einer Schlüsselbewegung: einfach und narrensicher. Er verbraucht – wie der Peugeot – nur 9,6 Liter pro 100 km. Und kann 730 km ohne Tankstopp gefahren werden – dank des 70-Liter-Tanks. In den Fahrleistungen liegt der Rekord knapp unter Citroën- und Peugeot-Niveau. Dafür darf er 1500 kg schleppen, was ihn für Wohnwagen- und Bootsenthusiasten prädestiniert. Auch der Rekord nagelt heftig. Er ist – gemeinsam mit Peugeot – außen der lauteste. Die Ölkontrolle wird durch den unmarkierten Peilstab erschwert.

4. Mercedes 240 D 63 Punkte

Zwei Kriterien, die Daimler Benz aufgrund des know-hows an und für sich im Griff haben müßte, kosten dem 240 D Punkte: So muß der 240 D noch mit einem Diesel-Starthebel vorglüht und gestartet werden, der zudem ungünstig placiert ist. Die Konkurrenten zeigen, wie zeitgemäß gestartet wird.

Zweites Kriterium: Der 240 D verbraucht gut 2,5 Liter mehr Kraftstoff auf 100 Kilometer als seine Konkurrenten. Daß er trotz eines gut bemessenen 65-Liter-Tanks „nur“ 530 km weit ohne Tankstopp kommt, folgt zwangsläufig. Der hohe Verbrauch überrascht um so mehr, da ein parallel gefahrener Benzin-Typ 200 mit 95 PS

Lesen Sie weiter auf Seite 24

ALLES ÜBER DIE AUSSTATTUNG

	MAX. PUNKTE	CITROËN	MERCEDES	OPEL	PEUGEOT
SICHERHEITSAUSSTATTUNG					
Automatikgurte vorne	5	5	5	5	5
Sicherheitsgurte hinten	10	-	●	-	-
Bremskraftverstärker	10	10	10	10	10
Gürtelreifen	10	10	10	10	10
Halogen-Abblendlicht	5-10	-	●	10	-
Halogen-Fernlicht	5-10	10	●	10	-
Nebelscheinwerfer ²⁾	5	-	5	●	-
Heizbare Heckscheibe	10	10	10	10	10
Kopfstützen vorne	5-10	10	10	10	10
Kopfstützen hinten	5-10	-	●	-	-
Scheibenbremsen vorne	10	10	10	10	10
Scheibenbremsen hinten	3	3	3	-	3
Verbundglas vorne	10	10	10	10	●
Zweikreisbremse	10	10	10	10	10

AUSSEN-/INNENAUSSTATTUNG					
Außenspiegel innenverst.	10	-	10	10	-
Bordwerkzeug	1-10	1	4	2	1
Gummibel. Stoßstangen	10	5 ¹⁾	10	10	-
Gummi-Stoßstangenhörner	5	5	-	5	5
Karosserieleisten (PVC/Gummi)	5	-	5	5	-
Kofferraumleuchte	5	5	5	5	5
Motorraumleuchte	5	-	-	5	-
Rückfahrcheinwerfer	5	5	5	5	5
Scheinwerfer-Schnellverst.	3-10	10	5	-	5
Schiebedach	10	-	●	●	10
Tankschloß	5	5	-	5	-
Variables Heck	10	-	-	-	-
Abblend-Innenspiegel	5	5	5	5	5
Ausstellfenster vorne	5	-	-	-	-
Elektrische Fensterheber	10	10	●	-	-
Handschuhfach/mit Schloß	5/3	5/3	3	5	5
Handschuhfach beleuchtet	3	3	3	3	3
Innenleuchten	1-5	2	2	3	3
Kartentaschen	3	3	3	3	-
Kleiderhaken	3	3	3	3	-
Mittellarmlehne hinten	3	3	3	3	3
Radio-Einbauöffnung	3	3	3	3	3
Ruhesitze/Liegesitze	5	5	5	5	5
Sitzhöhenverstellung	5	5	●	-	-
Sonnenblenden schwenkbar	3	3	3	3	3
Teppichboden	3	3	3	3	3
Zigarettenanzünder	3	3	3	3	3

BEDIENUNGSELEMENTE/KONTROLLINSTRUMENTE					
Elektrischer Scheibenwascher	5	5	5	5	5
Lenkradverstellung	5	-	-	-	-
Lenkrad bezogen	3	3	3	3	3
Licht-Abschaltautomatik	5	-	-	-	-
Diesel-Startanlage	10	8	5	10	8
Wischerstufen	1=1 2=5 3=10	5	5	5	5
Wischer-Intervallschalter	5	-	5	-	-
Wisch-/Waschanlage	5	-	5	5	5
Drehzahlmesser	10	-	-	-	-
Kontrollampe für Handbremse	3	3	3	3	3
Kontrollampe für Kraftstoffreserve	5	5	5	5	-
Kontrollampe für Kupplungsspiel	3	-	-	3	-
Kontrollampe für Motortemperatur	10	10	-	-	-
Kontrollampe für Öldruck	5	5	-	5	5
Motortemperaturanzeige	10	-	10	10	10
Öldruckanzeige	5	-	5	-	-
Regulierb. Instrumentenbel.	3-5	5	5	-	5
Tageskilometer-Zähler	5	5	5	5	5
Gesamtpunkte	389	237	227	248	189
Wertungspunkte	10	8	10	10	5

Zeichenerklärung: ● = gegen Aufpreis ab Werk - = ab Werk nicht lieferbar/nicht vorhanden ¹⁾ = nur hinten ²⁾ = Halogen gegen Aufpreis

PREISE UND KOSTEN DER TEST-FAHRZEUGE

	CITROËN 2200 D SUPER	MERCEDES 240 D	OPEL REKORD 2100 D BERLINA	PEUGEOT 504 6 LD
--	----------------------	----------------	----------------------------	------------------

PREISE DER TESTWAGEN				
Basispreis, viertürig	20 590,00	20 146,00	17 545,00	18 195,00
+ Servolenkung	●	644,00	915,00	-
= Testbasispreis	20 590,00	20 790,00	18 460,00	18 195,00

DAS KOSTET DIE SICHERHEITSAUSSTATTUNG				
Basispreis	20 590,00	20 790,00	18 460,00	18 195,00
+ Gürtelreifen	●	●	●	●
+ Heizbare Heckscheibe	●	●	●	●
+ Kopfstützen vorne	●	●	●	●
+ Verbundglas vorne	●	●	wahlw.	220,00
= Halogenlicht	● ¹⁾	72,15	●	-
= Preis für S-Paket	-	72,15	-	220,00
= Basispreis + S-Paket	20 590,00	20 862,15	18 460,00	18 415,00

¹⁾ nur Fernlicht

DAS KOSTET DAS ZUBEHÖR AB WERK				
Automatikgurte, vorne	●	●	●	●
Automatikgurte, hinten	-	188,70	-	-
Automatikgetriebe	-	1 609,00	1 122,00	1 640,00
Fahrersitz-Heizung	-	210,90	127,00	-
Halogen-Nebellicht	-	72,15	310,00	-
Karosserie-Schutzleisten	-	●	●	-
Kunstlederpolster	-	-	70,00	-
Metallic-Lackierung	200,00	982,35	215,00	260,00
Signal-Lackierung	-	222,00	95,00	wahlw.
Scheinwerfer-Waschanlage	-	416,25	187,00	-
Servolenkung	●	644,00	915,00	-
Stahlschiebedach	-	765,90	700,00	●
Radio (UKW, MW, KW, LW)	-	777,00	416,50	-
Vinyldach	-	-	400,00	-
Wärmeschutzglas (getönt)	330,00	455,10	340,00	480,00

Zeichenerklärung: ● = serienmäßig - = nicht lieferbar

DAS KOSTEN DIE REIFEN DER TESTWAGEN				
Reifengröße	185 HR 14	175 SR 14	175 SR 14	175 SR 14
4 Reifen kosten	622,-	413,00	413,00	413,00

DAS KOSTEN DIE ERSATZTEILE				
Batterie, neu	170,00	222,00	246,42	180,93
Anlasser, neu	233,10 ¹⁾	516,15	548,34	816,82
Lichtmaschine, neu	427,12	310,80	274,17	429,57
Wasserpumpe, neu	149,00	81,03	65,49	176,49
Auspuffanlage, komplett	244,00	238,65	275,35	223,21
Bremsbeläge, vorne	94,95	38,85	50,62	78,36
Scheibenwischerblatt	14,20	17,31	5,11	20,75
Summe	1 332,37	1 424,79	1 465,50	1 926,13

¹⁾ im Tausch, Preis für Neu-Anlasser war nicht exakt zu ermitteln

DAS KOSTEN REPARATUREN AN DER KAROSSERIE				
Für den Vergleich der Reparaturkosten wird ein Auffahrunfall angenommen. Beschädigte und erneuerungsbedürftige Teile sind: Kotflügel vorne links, Motorhaube, Frontbleche, Stoßstange, Kühlergrill, Scheinwerfer links kpl., Blinker links kpl., Zierteile vorne, eine Felge, Farbmaterial und eine optische Vermessung des Vorderwagens. Preis pro Arbeitsstunde: 35 DM				
Karosserieteile	985,75	1 121,41	989,84	978,02
Karosseriearbeiten	346,50	344,05	449,05	481,25
Lackierung/Material	217,00	180,60	322,55	420,00
Gesamtkosten für Normunfall	1 549,25	1 646,06	1 761,44	1 879,27

DAS KOSTET DER UNTERHALT PRO JAHR				
Steuer	316,80	345,60	302,40	331,20
Versicherung ¹⁾	805,00	805,00	761,00	805,00
Öl ²⁾	E 121,90	E 115,00	E 126,50	E 115,00
Kraftstoff ³⁾	1 600,20	2 169,16	1 706,88	1 706,88
Summe	2 843,80	3 434,76	2 896,78	2 958,08
Kosten pro Kilometer in Pf	14,22	17,17	14,48	14,79

¹⁾ G2 grün, 1 Million pauschal ²⁾ E = Einbereichsöl 5,75 DM, Ölwechsellmenge pro 20 000 km ³⁾ = Diesel (88,9 Pf)

11,8 Liter benötigt. Wer redet da noch von Wirtschaftlichkeit?

Daß der 240 D relativ leise und durch die perfektionierte Haubenöffnung und -stellung sehr wartungsfreundlich ist, wertet ihn auf. Ebenso profitiert der Klassiker im Vergleichsfeld von der guten Elastizität des Aggregats, die einen positiven Eindruck beim Reisen hinterläßt. Eine geschickte Getriebe-Abstufung läßt den 240 D im Anhänger-Betrieb kraftvoll wirken.

III. KOMFORT UND BEDIENUNG

Komfort – Domäne der Franzosen, Funktionalität – Stärke der deutschen Hersteller. In der Summe beider Kriterien kann nur das Modell gewinnen, das den besten Kompromiß für den Alltag bietet.

1. Mercedes 240 D 88 Punkte

Recht deutlich verweist das neue Daimler-Produkt die Konkurrenten auf die Plätze. Wenn auch der Mercedes erstaunlich empfindlich auf kurze Fahrbahnstöße reagiert, so schwebt er doch förmlich über lange Wellen. Er rollt leise ab – die Schallmessungen bestätigen das –, hat eine sehr gefühlvolle Servolenkung (Auspreis 643,80 DM) und erfordert niedrige Pedalkräfte.

Eine präzise, wenn auch etwas knöchrige Schaltung, ein perfektes Heizungs- und Lüftungssystem und die ebenso lobenswerten Bedienelemente bringen Pluspunkte. Lediglich der lästige Diesel-Startknopf konnte nicht mit voller Punktzahl belohnt werden.

2. Peugeot 504.... 80 Punkte

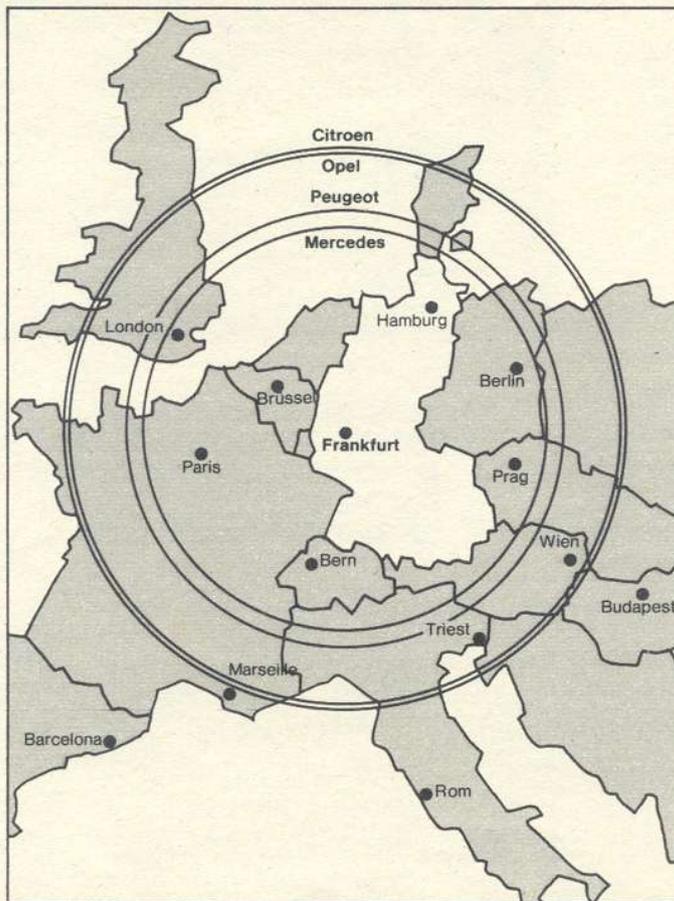
Weich wie eine Sänfte und relativ leise – die Domäne der Franzosen – läßt sich nicht verleugnen. Der Peugeot schluckt nahezu alle Unebenheiten. Und er vermittelt ab 50 km/h den Eindruck eines Benziners – so gut dämpft er das Nageln. Die Lenkkräfte sind trotz fehlender Servounterstützung akzeptabel. Die Schaltung ist im Vergleich zu den früher registrierten Mängeln jetzt fast perfekt.

Abstriche gibt es allerdings bei der Lenkungsübersetzung. Man muß kurbeln und kurbeln: Gut vier Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag. Zeit wird es auch für die Standardisierung der Bedienelemente. Die Hupe gehört ins Lenkrad, nicht in den Blinkerhebel. Und die Warnblinkanla-

ge sollte auch für den Beifahrer erreichbar sein.

3. Citroën CX 78 Punkte

Der CX ist – wie der Peugeot – kaum von irgendwelchen Bodenwellen, seien es lange oder kurze, zu beeindrucken. Er rollt allerdings etwas rauher ab. Und ist – ebenfalls wie der Peugeot – in den Sitzen zu weich. Da sind Mercedes und erst recht der Opel



MIT DIESEL-AUTOS QUER DURCH EUROPA

Sie verbrauchen wenig und haben große Tanks. Der Citroën schluckt 9 l, faßt 68 l und fährt damit 750 km weit. Der Opel verbraucht 9,6 l, faßt 70 l und rollt damit 730 km. Die Mercedes-Werte: 12,2 l bei 65 l Fassungsvermögen. Reichweite deshalb „nur“ 530 km. Die Peugeot-Daten: 9,6/56 l/580 km

überlegen. Sie sind straffer und damit auf die Dauer angenehmer.

Vorzüglich ist die Lenkungsübersetzung. Ganze 2½ Umdrehungen sind von Anschlag zu Anschlag notwendig. Jedoch ist die (ab Herbst) serienmäßige Servolenkung noch relativ schwergängig. Über die CX-Bedienung kann man nicht streiten. Sie ist – nach einer Gewöhnungszeit – vorbildlich. Allerdings ist der Warnblinker zu versteckt.

4. Opel Rekord 76 Punkte

Die schwache Seite des Opels ist der Komfort. Lange und kurze Wellen absorbiert er nur mäßig. Er ist straff und federt auf langen Wellen durch. Dafür hat er den bequemsten Sitz und die angenehmste Servolenkung, die – wie bei Mercedes – zum Preis von 915

Mark auf jeden Fall mitgekauft werden sollte. Werden Abrollgeräusche gut geschluckt, so dringt das Dieselnageln beim Rekord noch am deutlichsten in den Fahrgastraum.

Heizung, Lüftung und Gebläse sind guter Mittelklasse-Standard, hinken aber hinter dem ausgesprochen hohen Mercedes-Niveau hinterher. Nahezu perfekt sind dagegen wieder die Bedienelemente angeordnet. Gründlichkeit im Design zahlt sich hier aus.

IV. SICHERHEIT UND FAHRVERHALTEN

Taxifahrer werden verwundert fragen: „Slalom mit Dieselaautos – was soll das?“ Dabei sind gerade sie es, die permanent Slalom fahren: Leer und beladen. Oft müssen sie abrupt ausweichen, die Spur wechseln, plötzlich einscheren. Und zumeist sitzen die Passagiere hinten und verändern samt Gepäck das Fahrverhalten gewaltig.

Nichts anderes simuliert der Slalom, wengleich hier noch das Sicherheitsreservoir im Grenzbereich analysiert wird.

Das gleiche gilt für die Panikbremsung, beim Test des Kurvenverhaltens und bei der Reaktion auf plötzliches Gaswegnehmen.

Daß Scheinwerfer, Scheibenwischer und Sicherheitsgurte ein festes Bestandteil des sicheren Fahrzeugs sind, findet in den Praxis- und Prüfstandsversuchen seine Bestätigung.

1. Mercedes 84 Punkte

Der 240 D verfügt über ausgefeilte Sicherheitsdetails wie das Gurtesystem, die Wischeranordnung und

-bedienung sowie die Scheinwerfer (kombiniert mit Nebellampen und einer Höhenverstellung, allerdings nur gegen Aufpreis mit Halogen bestückt).

Die aktive Sicherheit, ausgedrückt im Fahrverhalten, ist geprägt von der Mercedes-Philosophie: Stets leicht untersteuernd, im Grenzbereich neutral bis leicht übersteuernd. Ausgeprägte Lastwechselreaktionen beim 240 D lassen allerdings eine gewisse Hektik bei plötzlichen Ausweichmanövern aufkommen. Gerade im Slalom ist der Mercedes dadurch das gewöhnungsbedürftigste Fahrzeug.

2. Citroën CX 83 Punkte

Der CX sammelt seine Punkte im Slalom, wo seine ansonsten recht gewöhnungsbedürftige Lenkung schnell-



Mercedes: Perfekte Funktionalität



Citroën: Mut zu Ungewöhnlichem

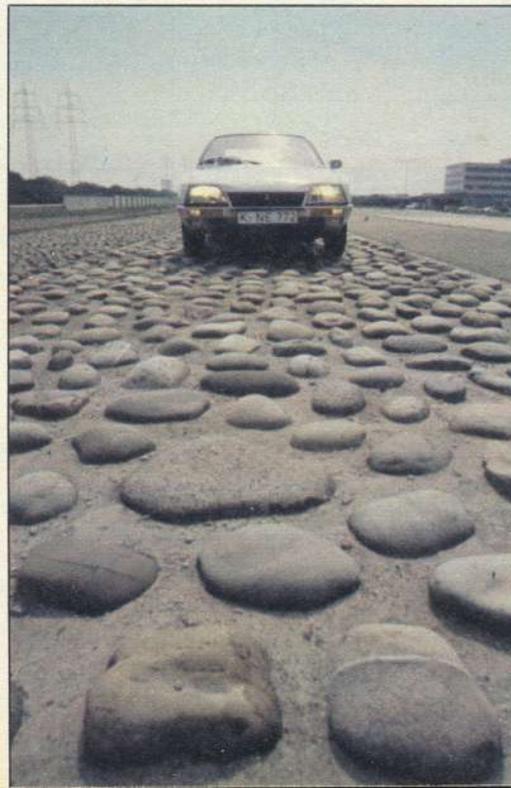
**DIESEL-TECHNIK:
GEDROSSELTE
LEISTUNG, ABER
FÜR HÖHERE
ANFORDERUNGEN
AUSGELEGT**



Test im Sprühkanal: Wie gut sind Scheibenwischer, wie dicht ist die Karosserie ...



Jedes Fahrwerk ist ein Kompromiß ...

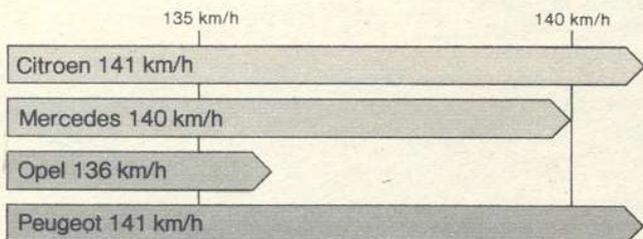


... zwischen Komfort und Sicherheit



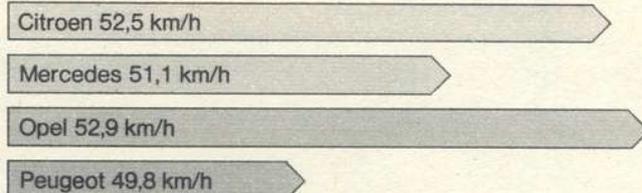
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT

Die Schnellsten schaffen 141 km/h



SLALOM

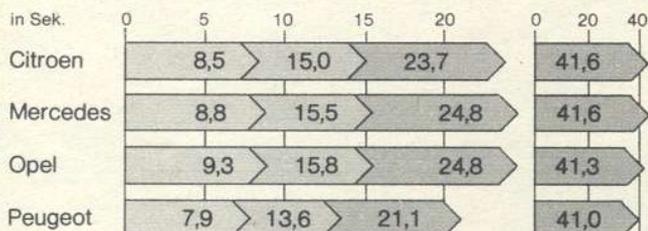
Probleme mit dem Peugeot



BESCHLEUNIGUNG

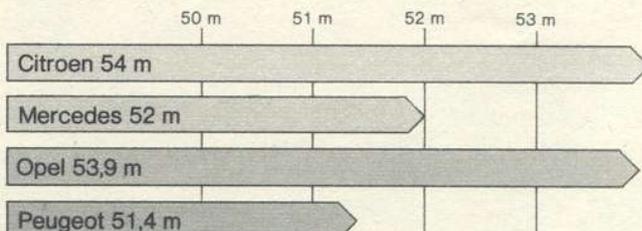
Der Temperamentsvollste: Peugeot

- 0-60 km/h
- 0-80 km/h
- 0-100 km/h
- 0-1000 m



BREMSWEGE

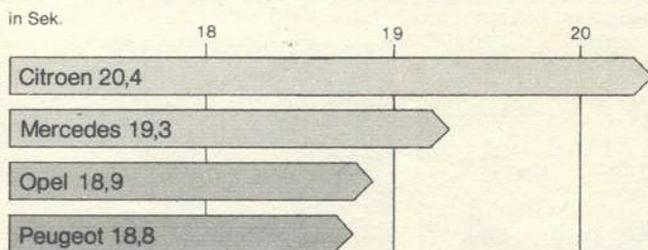
Citroën und Opel verzögern langsam



BESCHLEUNIGUNG IM 4. GANG

Opel und Peugeot in der Elastizität vorn

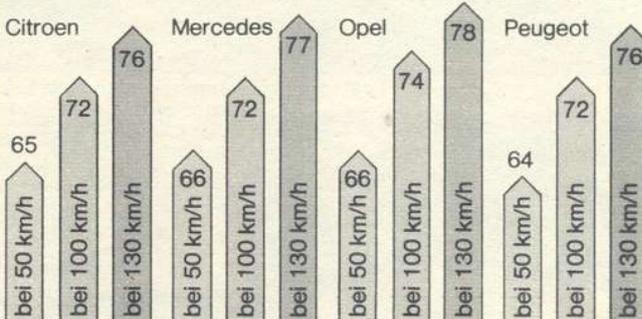
Beschleunigung von 60 auf 100 km/h im 4. Gang in Sek.



INNENGERÄUSCHE

Lärmpegel im erträglichen Rahmen

Gemessen bei 50 km/h im 3. Gang, bei 100 und 130 km/h im 4. Gang nach dB/A



les Reagieren erlaubt. Und wo er durch sein leicht untersteuerndes Fahrverhalten überzeugt. Das führt aber auch dazu, daß der CX in Kurven mit engen Radien zu stark über die Vorderräder schiebt. Gaswechselreaktionen sind ihm fremd.

Die von der Zentral-Hydraulik unterstützte Bremse reagiert zu abrupt und läßt das Fahrzeug früh blockieren. Folge: Ein vergleichsweise langer Bremsweg, aber das gutmütigste Bremsverhalten.

2. Opel Rekord.....83 Punkte
Durchweg gutmütig ist der Rekord im Fahrverhalten, wo er leicht unter-

steuernd überhaupt keine Probleme aufgibt. Gutmütig sind auch das Bremsverhalten und die Reaktion beim plötzlichen Gaswegnehmen.

Im Handling ist er nicht so agil wie der Mercedes. Aber man setzt sich rein und fühlt sich wohl. Abstriche bringt das viel zu teigige Ansprechen der Bremse und die mit 53,9 Metern mäßige Bremswirkung. Hervorragend ist das serienmäßige H 4-Licht, bei dem lediglich eine Höhenverstellung fehlt.

4. Peugeot74 Punkte
Zeigt sich die Peugeot-Lenkung in der Bedienung noch von einer guten

Seite, so wirkt sich die zu große Übersetzung auf das Fahrverhalten überaus störend aus. Beim Ausweichen von Hindernissen ist stets heftige Kurbelei erforderlich. Auch im Handling oder auf Landstraßen. Dafür überzeugt der Peugeot mit der besten Bremswirkung, einer gefühlvoll ansprechenden Bremse, zieht aber am Ende der Panikbremsung aus 100 km/h etwas aus der Spur.

Dringend zu verbessern sind die Gurte mit der zu langen Peitsche, die vor dem Bauch liegt und im Falle eines Unfalles recht deutliche Spuren hinterläßt.

V. UNTERHALTSKOSTEN UND PREISWÜRDIGKEIT

Für Opel-Rekord-Fahrer, die im Vergleich zu einem 75-PS-Normal-Benzin-Motor noch 2800 Mark für das 60-PS-Diesellaggregat drauflegen müssen, amortisiert sich diese Mehrausgabe erst nach rund 500 000 Kilometern. Citroën CX-Käufern, die 940 Mark mehr für ein Diesel-Aggregat aufwenden müssen, kommt der rund drei Liter höhere Verbrauch des 102 PS starken Benzinmodells beim Dieselkauf entgegen: Nach rund 45 000 Kilometern zahlt sich die Mehrausgabe aus.

Der Peugeot 504 GL-Käufer muß dagegen wieder rund 100 000 Kilometer fahren, wollte er den Mehrpreis von 2595 Mark für den Dieselmotor gegen den rund zwei Liter höheren Mehrverbrauch des 96-PS-Benzinmotors aufrechnen.

Ob sich für Mercedes-Käufer die Anschaffung eines 240 D aus wirtschaftlichen Gründen lohnt, muß beim Testverbrauch von 12,2 Litern bezweifelt werden.

Diese Beispiele beziehen sich auf Fahrversuche unter gleichen Bedingungen.

Ein triftiger Grund für den Diesel ist der hohe Wiederverkaufswert. So bekommt man für einen 240 D Baujahr 75, Kilometer-Stand 10 000 bis 15 000, Neupreis 16 600 Mark, vom Händler stattliche 13 000 bis 14 000 Mark, im freien Handel sogar bis zu 15 000 Mark.

1. Opel Rekord 79 Punkte

Relativ günstig im Preis, selbst in der Top-Variante mit Namen „Berlina“. Umfangreich ist das Zubehör, das es hier zusätzlich zur ohnehin satten Serienausstattung gibt. Alle Details aus dem Sicherheits-Paket, das AUTO ZEITUNG seit Jahren als Standard fordert, sind serienmäßig. Die Versicherungsklasse bis 60 PS wird voll genutzt, die Kasko-Einstufung ist mit Klasse 15 sehr günstig. Abstriche gibt es beim Wiederverkauf und bei den mit 5000 Kilometer preistreibenden Wartungsintervallen.

2. Mercedes 74 Punkte

Gute Verarbeitungsqualität, der immens hohe Wiederverkaufswert, die 15 000-Kilometer-Wartungsintervalle, die ausreichende Anzahl von guten Service-Stellen, die erträglichen Ersatzteil- und Reparaturkosten – das spricht für den Mercedes. Man muß aber auch das meiste Geld bei der Anschaffung auf den Tisch legen, und die zahlreich angebotenen Extras sind teuer. Halogenlicht gibt es erst gegen Aufpreis, und man muß durch die höhere Kaskostufe bei 650 Mark Selbstbeteiligung rund 230 Mark mehr an Vollkasko als ein Rekordfahrer bezahlen. Der dickste Brocken: Gegenüber der Konkurrenz kommen 463 bzw. 569

DIESEL-VERGLEICH: AUSSEN- UND INNENMASSE

Maße in mm

A = Länge	1 = Innenbreite v./h.
B = Breite	2 = Innenhöhe v./h.
C = Höhe	3 = Sitzbreite v./h.
D = Radstand	4 = Sitztiefe v./h.
E = Spurweite v./h.	5 = Lehnenhöhe v./h.
	6 = Nutzbarer Raum vorne min./max.
	7 = Nutzbarer Raum hinten min./max.
	8 = Knieraum hinten min./max.
	9 = Lenkraddurchmesser
	10 = Lenkradumdrehungen

	CITROËN	MERCEDES	OPEL	PEUGEOT
A =	4630	4725	4591	4494
B =	1730	1786	1728	1695
C =	1360	1438	1415	1466
D =	2845	2795	2668	2740
E =	1470/1360	1488/1446	1427/1412	1420/1360
Wendekreis =	11,4 m	11,2 m	10,9 m	11,0 m
1 =	1435/1420	1450/1470	1425/1425	1420/1390
2 =	915/860 (1)	930/925	935/870	940/900
3 =	520/1285	570/1460	560/1360	600/1350
4 =	500/450	480/450	485/480	460/450
5 =	675/545	570/610	565/610	550/600
6 =	800/1080	900/1100	880/1055	800/990
7 =	650/940	610/825	625/795	660/850
8 =	195/500	160/360	145/320	210/400
9 =	405	430	420	400
10 =	2,5	3,0	3,75	4,5

¹⁾ Sitz in tiefster Stellung: 900 mm in höchster Stellung

Mark jährlich mehr an Kraftstoffkosten.

3. Peugeot 65 Punkte

Der Billigste im Vergleich, aber nicht deutlich auf den deutschen Käufer maßgeschneidert wie Opel und Mercedes. So gibt es kaum Zubehör ab Werk. Das Verbundglas ist nur als Ersatzteil lieferbar, die Zahl der Servicestellen ist geringer und Ersatzteile sind vergleichsweise teuer.

Die Qualität ist noch nicht auf dem hohen deutschen Standard. Mit den kurzen Wartungsintervallen, den Ölwechselkosten und den Maßnahmen für die Lebensdauer-Vorsorge befindet er sich aber in guter Gesellschaft.

4. Citroën 62 Punkte

Auch der Citroën ist vergleichsweise teuer, bietet kaum Zubehör ab Werk und nimmt es mit der Verarbeitungs-Perfektion nicht so genau. Teuer ist die Kaskoklasse 22. Und unbeeinträchtigerweise fährt der Diesel nur auf den teureren HR-Reifen.

Dafür hat der Franzose bis auf das Halogen-Abblendlicht alle Sicherheitsextras und spart manche Mark durch den geringen Kraftstoffkonsum.

Text: Werner Müller, Testteam: Werner Müller, Wolfgang Siebert, Manfred Visang, Gerhard Drees.

Schlußwertung auf Seite 31

V. UNTERHALTSKOSTEN UND PREISWÜRDIGKEIT

Für Opel-Rekord-Fahrer, die im Vergleich zu einem 75-PS-Normal-Benzin-Motor noch 2800 Mark für das 60-PS-Diesellaggregat drauflegen müssen, amortisiert sich diese Mehrausgabe erst nach rund 500 000 Kilometern. Citroën CX-Käufern, die 940 Mark mehr für ein Diesel-Aggregat aufwenden müssen, kommt der rund drei Liter höhere Verbrauch des 102 PS starken Benzinmodells beim Dieselkauf entgegen: Nach rund 45 000 Kilometern zahlt sich die Mehrausgabe aus.

Der Peugeot 504 GL-Käufer muß dagegen wieder rund 100 000 Kilometer fahren, wollte er den Mehrpreis von 2595 Mark für den Dieselmotor gegen den rund zwei Liter höheren Mehrverbrauch des 96-PS-Benzinmotors aufrechnen.

Ob sich für Mercedes-Käufer die Anschaffung eines 240 D aus wirtschaftlichen Gründen lohnt, muß beim Testverbrauch von 12,2 Litern bezweifelt werden.

Diese Beispiele beziehen sich auf Fahrversuche unter gleichen Bedingungen.

Ein triftiger Grund für den Diesel ist der hohe Wiederverkaufswert. So bekommt man für einen 240 D Baujahr 75, Kilometer-Stand 10 000 bis 15 000, Neupreis 16 600 Mark, vom Händler stattliche 13 000 bis 14 000 Mark, im freien Handel sogar bis zu 15 000 Mark.

1. Opel Rekord 79 Punkte

Relativ günstig im Preis, selbst in der Top-Variante mit Namen „Berlina“. Umfangreich ist das Zubehör, das es hier zusätzlich zur ohnehin satten Serienausstattung gibt. Alle Details aus dem Sicherheits-Paket, das AUTO ZEITUNG seit Jahren als Standard fordert, sind serienmäßig. Die Versicherungsklasse bis 60 PS wird voll genutzt, die Kasko-Einstufung ist mit Klasse 15 sehr günstig. Abstriche gibt es beim Wiederverkauf und bei den mit 5000 Kilometer preistreibenden Wartungsintervallen.

2. Mercedes 74 Punkte

Gute Verarbeitungsqualität, der immens hohe Wiederverkaufswert, die 15 000-Kilometer-Wartungsintervalle, die ausreichende Anzahl von guten Service-Stellen, die erträglichen Ersatzteil- und Reparaturkosten – das spricht für den Mercedes. Man muß aber auch das meiste Geld bei der Anschaffung auf den Tisch legen, und die zahlreich angebotenen Extras sind teuer. Halogenlicht gibt es erst gegen Aufpreis, und man muß durch die höhere Kaskostufe bei 650 Mark Selbstbeteiligung rund 230 Mark mehr an Vollkasko als ein Rekordfahrer bezahlen. Der dickste Brocken: Gegenüber der Konkurrenz kommen 463 bzw. 569

DIESEL-VERGLEICH: AUSSEN- UND INNENMASSE

Maße in mm

A = Länge	1 = Innenbreite v./h.
B = Breite	2 = Innenhöhe v./h.
C = Höhe	3 = Sitzbreite v./h.
D = Radstand	4 = Sitztiefe v./h.
E = Spurweite v./h.	5 = Lehnenhöhe v./h.
	6 = Nutzbarer Raum vorne min./max.
	7 = Nutzbarer Raum hinten min./max.
	8 = Knieraum hinten min./max.
	9 = Lenkraddurchmesser
	10 = Lenkradumdrehungen

	CITROËN	MERCEDES	OPEL	PEUGEOT
A =	4630	4725	4591	4494
B =	1730	1786	1728	1695
C =	1360	1438	1415	1466
D =	2845	2795	2668	2740
E =	1470/1360	1488/1446	1427/1412	1420/1360
Wendekreis =	11,4 m	11,2 m	10,9 m	11,0 m
1 =	1435/1420	1450/1470	1425/1425	1420/1390
2 =	915/860 (1)	930/925	935/870	940/900
3 =	520/1285	570/1460	560/1360	600/1350
4 =	500/450	480/450	485/480	460/450
5 =	675/545	570/610	565/610	550/600
6 =	800/1080	900/1100	880/1055	800/990
7 =	650/940	610/825	625/795	660/850
8 =	195/500	160/360	145/320	210/400
9 =	405	430	420	400
10 =	2,5	3,0	3,75	4,5

¹⁾ Sitz in tiefster Stellung: 900 mm in höchster Stellung

Mark jährlich mehr an Kraftstoffkosten.

3. Peugeot 65 Punkte

Der Billigste im Vergleich, aber nicht deutlich auf den deutschen Käufer maßgeschneidert wie Opel und Mercedes. So gibt es kaum Zubehör ab Werk. Das Verbundglas ist nur als Ersatzteil lieferbar, die Zahl der Servicestellen ist geringer und Ersatzteile sind vergleichsweise teuer.

Die Qualität ist noch nicht auf dem hohen deutschen Standard. Mit den kurzen Wartungsintervallen, den Ölwechselkosten und den Maßnahmen für die Lebensdauer-Vorsorge befindet er sich aber in guter Gesellschaft.

4. Citroën 62 Punkte

Auch der Citroën ist vergleichsweise teuer, bietet kaum Zubehör ab Werk und nimmt es mit der Verarbeitungs-Perfektion nicht so genau. Teuer ist die Kaskoklasse 22. Und unbegreiflicher Weise fährt der Diesel nur auf den teureren HR-Reifen.

Dafür hat der Franzose bis auf das Halogen-Abblendlicht alle Sicherheitsextras und spart manche Mark durch den geringen Kraftstoffkonsum.

Text: Werner Müller, Testteam: Werner Müller, Wolfgang Siebert, Manfred Visang, Gerhard Drees.

Schlußwertung auf Seite 31

WERTUNGSSYSTEM

WIE WIR DIE PUNKTE VERTEILEN

Die Bewertung der vier Testkandidaten erfolgt nach bewährten Spielregeln. Jeder Wagen durchläuft fünf Wertungskapitel, die gleichberechtigt nebeneinanderstehen. Das hat den Vorteil, daß individuelle Wertungen aufgestellt werden können. Wer beispielsweise das Preiskapitel für unwichtig hält, läßt die Punkte dieser Wertung weg und erhält aus der Addition der verbleibenden vier Kapitel seine eigene

Rangfolge. Jedes der fünf Wertungskapitel setzt sich aus 15 Positionen zusammen. Für wichtige Kriterien gibt es maximal zehn Punkte, für weniger wichtige maximal fünf Punkte. Theoretisch sind demnach pro Kapitel 100 Punkte möglich, insgesamt maximal 500.

III. KOMFORT UND BEDIENUNG

	MAX. PUNKTE	CITROËN	MERCEDES	OPEL	PEUGEOT
1. Komfort, kurze Stöße	10	9	6	6	9
2. Komfort, lange Wellen	10	9	10	7	9
3. Nickschwingungen	5	5	5	5	5
4. Sitzkomfort	5	3	4	5	3
5. Innengeräuschkämpfung	10	7	7	5	8
6. Fahrwerksgeräuschkämpfung	5	4	5	5	5
7. Lenkungsübersetzung	5	5	4	3	1
8. Lenkkräfte und -dämpfung	5	3	4	5	4
9. Pedalkräfte	5	4	5	4	5
10. Schaltbarkeit	10	7	9	8	9
11. Handbremse	5	3	5	3	3
12. Bedienungselemente	10	8	9	9	5
13. Heizung	5	4	5	4	4
14. Lüftung	5	3	5	3	5
15. Gebläse	5	4	5	4	5
Gesamtpunkte	100	78	88	76	80
Platz		3	1	4	2

I. KAROSSERIE UND INNENRAUM

	MAX. PUNKTE	CITROËN	MERCEDES	OPEL	PEUGEOT
1. Raumangebot	10	9	10	8	7
2. Ausstattung	10	10	8	10	5
3. Einstiegsmöglichkeit	5	3	5	3	4
4. Übersichtlichkeit (Karosserie)	5	1	5	4	3
5. Variationsmöglichkeiten	5	-	-	-	-
6. Ladevolumen/Kofferraum	5	3	5	4	4
7. Zuladung	10	7	10	9	10
8. Wendekreis	5	2	2	3	3
9. Vordersitze	5	4	5	5	3
10. Sitzposition	10	9	10	9	6
11. Rücksitze	5	3	5	4	4
12. Instrumente und Anordnung	10	8	10	9	8
13. Pedalanordnung	5	4	5	5	4
14. Tür-Verriegelung	5	3	5	5	3
15. Ablage	5	4	4	4	5
Gesamtpunkte	100	70	89	82	69
Platz		3	1	2	4

IV. FAHRVERHALTEN UND SICHERHEIT

	MAX. PUNKTE	CITROËN	MERCEDES	OPEL	PEUGEOT
1. Slalomzeit 18 m leer	5	4	3	4	2
2. Slalomzeit 18 m beladen	5	4	4	4	2
3. Slalom-Fahrverhalten	10	9	8	10	6
4. Handling	10	7	9	9	6
5. Ansprechen der Bremse	5	4	5	2	5
6. Bremswirkung	10	6	9	6	10
7. Bremsverhalten	10	10	8	10	8
8. Geradeauslauf	5	4	5	4	5
9. Seitenwindunempfindlichkeit	5	5	4	4	4
10. Kurvenverhalten	10	9	8	10	8
11. Gaswechselreaktion	5	5	3	5	4
12. Scheinwerferlicht	5	4	4	4	4
13. Scheibenwischer	5	3	5	4	4
14. Sicherheitsgurte	5	4	5	5	3
15. Restfederwege	5	5	4	2	3
Gesamtpunkte	100	83	84	83	74
Platz		2	1	2	4

II. MOTOR/GETRIEBE UND FAHRLEISTUNGEN

	MAX. PUNKTE	CITROËN	MERCEDES	OPEL	PEUGEOT
1. Kaltstart	10	7	5	8	7
2. Kaltlauf	5	5	5	5	5
3. Geräusentwicklung außen	10	6	5	4	4
4. Testverbrauch	10	10	5	9	9
5. Reichweite je Tankfüllung	5	5	3	5	3
6. Ölkontrolle	5	5	3	2	2
7. Zugängigkeit im Motorraum	5	3	5	3	4
8. Mindestgeschw. in den Gängen	5	4	5	3	5
9. Getriebeabstufung	5	3	4	4	5
10. Synchronisation	5	4	5	5	5
11. Beschleunigung 0-100 km/h	10	5	4	4	7
12. 1 km mit stehendem Start	5	3	2	3	3
13. 60-100 km/h im vierten Gang	10	5	6	6	6
14. Höchstgeschwindigkeit	5	3	3	2	3
15. Höchstzulässige Anhängelast	5	1	3	5	1
Gesamtpunkte	100	69	63	68	69
Platz		1	4	3	1

V. UNTERHALTSKOSTEN UND PREISWÜRDIGKEIT

	MAX. PUNKTE	CITROËN	MERCEDES	OPEL	PEUGEOT
1. Kaufpreis	10	5	5	9	9
2. Aufpreisgestaltung	10	6	7	9	6
3. Kosten für Sicherheitspaket	10	9	8	10	7
4. Steuer- und Versicherungskosten	5	4	4	5	4
5. Qualität und Verarbeitung	5	3	5	4	3
6. Lebensdauer-Vorsorge	5	4	4	4	4
7. Wiederverkaufswert	10	4	10	4	4
8. Kasko-Einstufung*	5	2	3	5	3
9. Wartungsintervalle	5	1	5	1	1
10. Kraftstoffkosten	10	10	5	9	9
11. Ölwechselkosten	5	3	3	3	3
12. Kosten für Reifen	5	2	4	4	4
13. Ersatzteilkosten	5	4	4	4	2
14. Reparaturkosten	5	4	4	3	3
15. Zahl der Kundendienststellen	5	1	3	5	3
Gesamtpunkte	100	62	74	79	65
Platz		4	2	1	3

* Kaskoklasse und Ausnutzung der Vers.-Klasse

DAS ENDERGEBNIS

1. MERCEDES 240 D DER NOBELSTE

Er gewinnt mit 398 von 500 erreichbaren Punkten. Der 240 D ist modern und ausgefeilt. Dennoch verbraucht der Mercedes recht viel und bietet für seinen großen Hubraum auch nicht mehr Leistung. Ein überholtes System: Der Starter-Zugknopf. Der Daimler dominiert durch perfekte Verarbeitung, Funktionalität, Gediegenheit. Die durchdachten Details und nicht zuletzt der daraus resultierende hohe Marktwert machen den Mercedes zum würdigen Sieger.



2. OPEL REKORD 2100 D DER VERNÜNFTIGE

Der Opel Rekord besticht durch Ausgewogenheit und holt 388 Punkte. Er ist problemlos, weil die Bedienungselemente funktionell, die Instrumentierung sachlich und das Fahrverhalten ohne Tücken sind. Die Berlina-Version ist nahezu komplett ausgestattet. Trotz der nominell geringsten Leistung hält der Opel gut mit. Im Preiskapitel verweist er die Konkurrenten durch seine Mittelklasse-Orientierung auf die Plätze. Zum Gesamtsieg fehlt ihm allerdings der Komfort.



3. CITROËN CX DER AUSSERGEWÖHNLICHE

Ein Diesel für Avantgardisten. Für Leute ohne Leistungs-Ambitionen eine interessante technische Alternative. Etliche Details an diesem Franzosen sind sehr gewöhnungsbedürftig: Die Servolenkung, die Bremsbetätigung, die mangelnde Übersichtlichkeit. Dafür glänzt der CX mit Komfort. Er ist vergleichsweise leistungsstark und verbraucht sehr wenig. Und zudem fährt sich der CX problemlos. Im Preiskapitel hat er kaum Chancen, was schließlich 362 Punkte ausmacht.



4. PEUGEOT 504 GLD DER SANFTE

Wer mit Dieselaautos viel reist, kommt am modifizierten Peugeot 504 GLD nicht vorbei. Er ist der Spurtstärkste und überzeugt durch hervorragenden Fahrkomfort. Der Spritkonsum ist relativ gering. Was ihm zu einer besseren Bewertung fehlt, ist Finish im Detail: eine präzise Lenkung, praxisgerechte Sitzposition und die funktionellere Anordnung der Bedienungselemente. Auch auf dem Preissektor bedarf es neuer Überlegungen. Punktsomme: 357

