

Der Weg, den jeder im Schlaf kennt...

Der Weg ins Büro, der Weg nach Hause: 8 Millionen bundesdeutsche Autofahrer fühlen sich auf der täglichen Route besonders sicher. Sie auch? Dann lesen Sie erst einmal die **Seite 20**

Wo die Werkstattstunde nur 5 Mark kostet

In Deutschlands billigsten Auto-Werkstätten repariert der Kunde sein Auto selbst. Das spart Zeit und Geld und macht obendrein noch Spaß, sagen die einen. Das hat verheerende Folgen für die Verkehrssicherheit, behaupten die anderen. Wer hat recht? Dazu ein Report auf **Seite 59**

Nanu? Keine Promille nach 2 Maß Bier?

In der Bierstadt München ließ die ADAC-Motorwelt heimlich »Autofahrerbier« ausschenken. Wer's merkte, den versöhnte der Röhrentest: Es ist tatsächlich ungefährlich. Über alkoholfreies Bier in Deutschland berichten wir auf **Seite 28**

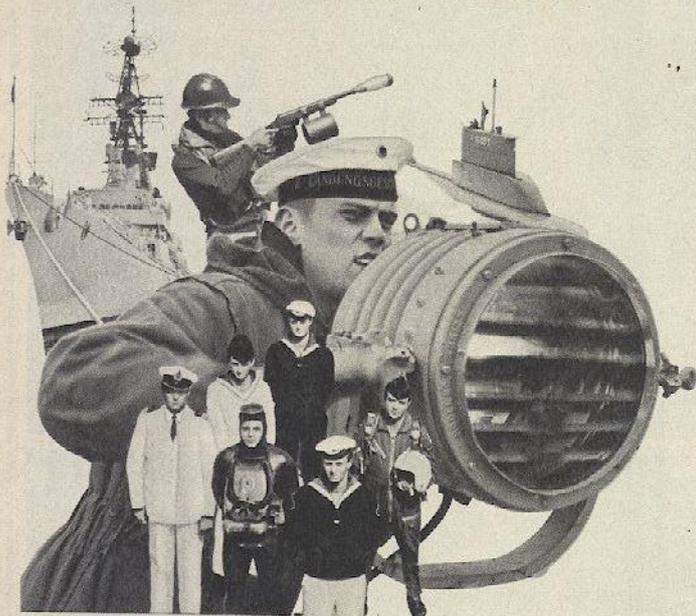


Jetzt fliegen schon 4 Gelbe Engel der Luft. Das Teleobjektiv hat sie hier zum Rettungsgeschwader zusammengedrückt; sonst starten sie getrennt: von München, Leverkusen, Frankfurt und, demnächst, Hannover aus.

Daß dem 1. ADAC-Hubschrauber so bald drei weitere Maschinen folgten, ist »Christoph I« zu verdanken – er rettete schon 100 Menschenleben! Dieser Erfolg überzeugte den Staat, der erhebliche Mittel bereitstellte, und regte auch Firmen und Privatleute zu großzügigen Spenden an (s. Seite 17)

Das aktuelle 72er Berufs-Angebot
der Marine

Für Seebeine und Landratten.



Bei der Marine arbeiten heißt: Nicht nur auf dem Wasser oder unter Wasser, sondern überall sein können.

Wie hätten Sie es am liebsten: Auf einem Schnellboot? Oder U-Boot? Auf einem Zerstörer? Vielleicht in einem Marine-Flugzeug? Oder im Stabsdienst?

Wir haben für Sie interessante Jobs auf Lager – vorausgesetzt, Sie bringen das Zeug dazu mit (Hauptschulabschluss plus abgeschlossene Berufsausbildung oder Mittlere Reife).

Sie haben die Wahl z. B.:

zivilrechtlicher Abschluß während der Dienstzeit

Funker	=	Fremdsprachen-Korrespondent
Elektroniker	=	staatl. gepr. Elektronik-Techniker/
		Elektronik-Ing. grad.
Navigator	=	AM-Patent/Offizier auf
		Handelschiffen
Schiffstechniker	=	staatl. gepr. Maschinenbau-
		Techniker/Maschinenbau-
		Ing. grad./Schiffsbau-Ing. grad.
Versorgungsspezialist	=	Wirtschaftsorganisator/
		Betriebswirt grad.
u. a. m.		

Aber damit ist unser Berufelatein noch nicht am Ende. Außer zukunftsorientierten Arbeitsplätzen können wir Ihnen nämlich Dinge bieten, die nicht weniger interessant sind: Kostenlose Heilfürsorge, kostenlose Fachausbildung, Lehrgänge und Fachschulbesuche während ihrer Dienstzeit. Und viele andere Vorteile. Übrigens: Jetzt mit verbessertem Bildungsprogramm. Zu Ihren Gunsten.



Bitte informieren Sie mich über die Laufbahn der Offiziere Unteroffiziere in Heer Luftwaffe Marine Sanitätsdienst Wehrtechnik (Beamtenlaufbahn) Bundeswehr allgemein

(Gewünschtes bitte ankreuzen) Werbeträger 372/13 2161/17/06/1/2

Name _____

Vorname _____ Geburtsdatum _____

Wohnort _____

Straße _____

Beruf _____

Schulbildung: Abitur Fachhochschulreife Oberstufe Mittlere Reife Hauptschule

Bitte in Blockschrift ausfüllen und senden an Bundeswehramt, 5300 Bonn 7, Postfach 7120

**Wir produzieren Sicherheit-
zu Wasser, zu Lande und in der Luft**

ADAC-Test

»Überwachen Sie, daß nicht irrtümlich Benzin oder Wasser in den Kraftstofftankgefüllt wird«, steht in der Betriebsanleitung.

In der Tat, ein nützlicher Hinweis. Denn vorerst haben die meisten Tankwarte nur ein mitleidiges Lächeln übrig, wenn man mit dem 504 D an die Dieselpfosten rollt. Höflich, aber bestimmt versuchen sie, den irregeleiteten Kunden zur Super-Säule zu komplimentieren. Und erst der Hinweis auf einen unauffälligen Schriftzug links am Heck vermag sie davon zu überzeugen, daß sie es nicht mit einem normalen Peugeot 504 zu tun haben. »Diesel« steht dort, und das ist auch das einzige äußerliche Merkmal, durch das sich der Neuling von der übrigen Sippe unterscheidet.

Doch nicht nur dem Peugeot zuliebe werden die Tankwarte künftig Augen und Ohrenscharfen müssen. Auch andere wollen nämlich versuchen, in die sorgsam gehegte Dieseldomäne von Mercedes-Benz einzubrechen.

»Nach mühseliger Abkehr vom Opa-Image«, so formulierte der SPIEGEL treffend, »bekennt sich Opel zu dem, was die Fachwelt »Prinzip der lahmen Gurke« nennt: der Rekord soll vom Herbst an auch als Dieselmotor-Version (2,1 Liter, 60 PS) geliefert werden.« Falls Opel Erfolg hat, wird es nicht lange dauern, bis auch der Ford Consul mit dem Dieselmotor des Transit (2,4 Liter, 62 PS) angebracht kommt. Dieser Entwicklung will wiederum Untertürkheim nicht tatenlos zusehen: Bei Daimler-Benz werden in einem 2,5-Liter-Diesel rund 68 Pferde gezüchtet.

Im Augenblick kann allerdings noch Peugeot den Ruhm für sich in Anspruch nehmen, den stärksten Diesel-Pkw der Welt zu bauen, und diese Tatsache rechtfertigt es, sich etwas näher mit dem 504 D zu beschäftigen.

Das Auto an sich ist bekannt und bewährt: eine komfortable, viertürige 2-Liter-Limousine, die mit einem Vergasermotor von 93 PS zufriedenstellend und mit einem Ein-

spritzmotor von 104 PS gut motorisiert ist. In diesen Wagen nun hat Peugeot ein Dieselmotor hineingezwängt, dessen äußere Abmessungen auf gut 5 Liter schließen lassen. Tatsächlich beträgt der Hubraum aber nur 2,1 Liter, und dafür ist die Leistung von 65 PS bei 4500 U/min relativ hoch. Jedenfalls höher als beim Mercedes 220 D, der es nur auf 60 PS bringt. Indes stellen sich die 65 Peugeot-Pferde nur ein, wenn der Kühler-Ventilator nicht mitläuft. Schaltet er sich – bei einer Wassertemperatur von 82 °C – automatisch ein, dann stehen auf einmal nur noch 58,5 PS zur Verfügung.

Um das Dieseltriebwerk in Gang zu setzen, bedarf es einiger Handgriffe, die dem verwöhnten Benzin-Fahrer anfangs etwas befremdlich erscheinen. Beim Kaltstart spielt sich folgendes Ritual ab:

Man trete das Gaspedal nieder, drehe an dem Leerlaufregulierknopf (rechts neben der Lenksäule), lasse das Gaspedal los, drücke den Kippschalter (am Armaturenbrett) so lange nieder, bis eine Kontrolleuchte aufglimmt, drücke den Schalter alsdann nach der anderen Seite, um den Anlasser zu betätigen, gebe dabei leicht Gas, lasse den Schalter los und nehme den Fuß langsam vom Gaspedal. Fertig!

Bei warmem Motor kann man sich die Prozedur des »Vor-glühens« sparen – gottlob, muß man sagen, denn sie dauert ansonsten 30–70 Sekunden.

War man geduldig genug, so kündigt alsbald heftiges Tuckern und Nageln vom Erfolg der Startzeremonie. Erst bei warmem Motor und höheren Drehzahlen weicht das typische Dieselgehämmer einem nicht minder lauten Brummen, das vor allem bei längeren Autobahnfahrten an den Nerven zehrt.

Kurz, auch dieser Diesel ist ein recht rauher Geselle, und dem Peugeot mangelt es eindeutig an Dämpfungsmaterial. Er ist innen ein ganzes Stück lauter als der Mercedes.

Dafür wartet er allerdings



Peugeot 504 D

auch mit dem besseren Beschleunigungsvermögen auf. Bis 80 km/h liegen 504 D und 220 D etwa gleichauf, dann aber zieht der Franzose langsam, aber sicher davon. Bei 100 km/h hat er 2 und bei 120 km/h 8 Sekunden Vorsprung. Das kann jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß auch der stärkste Diesel-Pkw der Welt höchst unzulängliche Fahrleistungen erbringt: Ein Beschleunigungswert von 27 sec für 0-100 km/h ist heute selbst in der Kleinwagenklasse überaus dürftig, und wer 28 sec (= 540 m) braucht, um von 80 auf 120 zu kommen, macht bei den Überholversuchen, die er überhaupt noch wagen kann, eine recht klägliche Figur.

Auch das Einfädeln in die Autobahn geht nicht so zügig vonstatten, wie man sich das wünscht. Zumal auch die anderen von einem 504 Besseres gewohnt sind und erst im letzten Moment, wenn sie ihre Erwartungen getäuscht sehen, schimpfend auf die Bremsen steigen.

Hat man die 1,3 Tonnen, die der Wagen wiegt, erst einmal in Schwung gebracht, dann heißt es, ihn immer schön auf Trab zu halten. Dann nämlich lassen sich auch mit dem Diesel ganz manierliche Schnitte erzielen, denn selbst an leichten Autobahnsteigungen läßt er sich kaum aus der Puste bringen.

Ein Blick auf den Geschwindigkeitsmesser erinnert freilich daran, daß man sich doch in anderen Dimensionen bewegt als die Benziner: Der Tacho (es ist der gleiche wie im 504 und 504 E) reicht bis 200, die Nadel aber macht bei 145 halt. Das sind 135 echte - genau soviel wie beim Mercedes 220 D.

Aber der Franzose ist sparsamer. Selbst bei strammer Fahrweise steigt der Verbrauch nicht über 11 Liter, und im Durchschnitt bleibt er sogar knapp unter der 10-Liter-Marke.

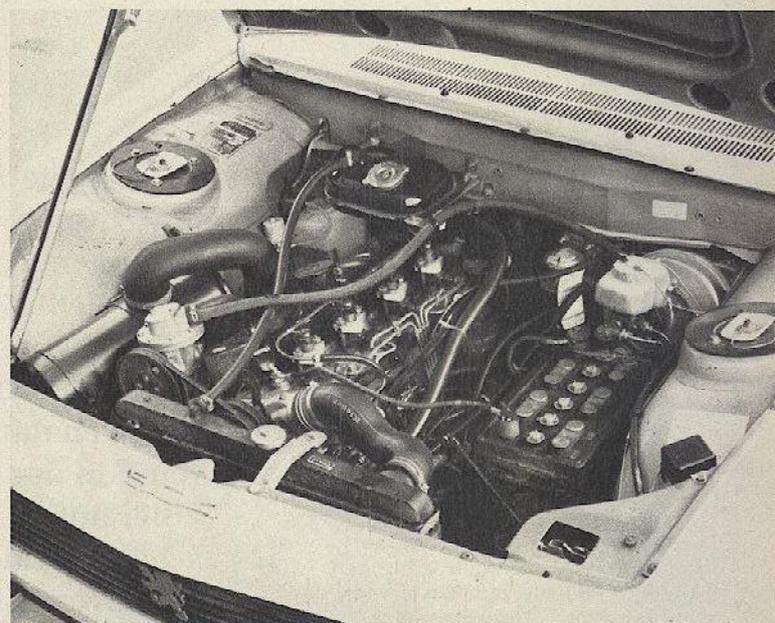
Auch in der Anschaffung ist der Peugeot billiger als der Mercedes: 2200 DM, wobei die

Mehrausstattung noch nicht einmal berücksichtigt ist. Und dennoch ist auch der 504 D kein Preisschlager. Denn Peugeot verlangt für den Diesel einen fürstlichen Aufpreis: Er kostet 1650 DM mehr als der Vergaser.

Was in aller Welt kann einen Käufer dazu bewegen, so viel mehr Geld für so viel weniger Leistung auszugeben? Es ist der Ruf besonderer Wirtschaft-

Im Grunde ist aber auch das eine Milchmädchenrechnung. Denn man kann es einfacher haben: Wenn man dem Benzin-504 nur so weit aufs Gaspedal tritt, daß die gleichen Fahrleistungen herauskommen wie beim Diesel, begnügt er sich ebenfalls mit 10 Liter.

Wirtschaftlicher ist der Diesel daher nur, wenn man zum Tanken dorthin fährt, wo Diesel-



Das mächtige Vierzylinder-Dieselmotorwerk und die schwere Bleibatterie füllen fast den gesamten Platz unter der Motorhaube aus.

★ Geräumige, dabei aber noch kompakte Karosserie

★ Gute Straßenlage auch auf schlechter Fahrbahn

★ Guter Federungskomfort

★ Sparsam im Verbrauch: 9,9 l Diesel auf 100 km

★ Leichtgängige (Lenkrad-) Schaltung

★ Gut geformte, vielseitig verstellbare Sitze mit Kopfstützen

★ Reichhaltige Ausstattung (u. a. heizbare Heckscheibe und Kopfstützen)

★ Sicherheitsgurte serienmäßig

○ Hoher Aufpreis für Dieselmotor

○ Fahrleistungen nur im Vergleich zur Dieselmotorkonkurrenz gut, für Wagen- und Preisklasse mangelhaft

○ Lauter Motor, schlechte Geräuschdämpfung

○ Lenkung indirekt und schwergängig

○ In Kurven starkes Untersteuern

○ Handbremse schlecht erreichbar unterm Armaturenbrett

	ccm	PS	0-100 (sec)	km/h	Verbrauch (l/100 km)	DM
Peugeot 404 D	1948	57	27	130	8,5	10 900
Peugeot 504	1971	93	14	162	12,0 S	11 090
Mercedes 200 D	1988	55	31	130	10,7	14 430
Peugeot 504 D	2112	65	27	135	9,9	12 740
Mercedes 220 D	2197	60	29	135	11,0	14 930

lichkeit, der dem Dieselmotor seit alters anhaftet. Aber die Zeiten, in denen ein Pkw-Diesel für 250 000 km Laufstrecke gut und der Dieselmotor einen Groschen billiger war als Normalbenzin, sind längst vorbei. Die Lebenserwartung der hochgezüchteten Dieselmotoren liegt heute bei 150 000 km, und für den Dieselsaft muß man mancherorts sogar mehr berappen als für Normalbenzin.

Bleibt nur noch die Tatsache, daß der Diesel weniger verbraucht als der Benziner. Bis sich jedoch ein echter Spareffekt abzeichnet, müssen über 50 000 km abgespult werden. So lange dauert es, bis sich die höheren Anschaffungskosten amortisiert haben.

kraftstoff billiger ist als Benzin wie in Dänemark, Holland und Belgien. Oder wenn man illegale Quellen anzapft: den Heizöltank oder das (steuerbegünstigte) Traktor-Faß.

Daß von dieser Möglichkeit fleißig Gebrauch gemacht wird, ist ein offenes Geheimnis. »Kenner der Lage schätzen«, so schrieb kürzlich Auto-Autor Dieter Korp in *mot*, »daß bei härterem fiskalischen Durchgriff oder wenn zur Identifizierung das Heizöl eingefärbt werden muß, der Absatz von Dieselaautos um ein Drittel zurückgehen dürfte.«

Mit solchen Maßnahmen scheinen die betroffenen Autohersteller allerdings nicht zu rechnen. Und sie müssen es ja schließlich wissen.