

Wer baut den besten Diesel?



Audi



Citroen



Mercedes



Oldsmobile



Peugeot



Volvo

Der Audi gewinnt den Diesel-Vergleich

1. Platz

436 Punkte
Audi 100 L 5D

Der Harmonische

Der Audi konnte zwei Einzelwertungen gewinnen, kam aber auch in allen anderen Disziplinen auf ausgezeichnete Ergebnisse: Unter den Testkandidaten ist er zweifellos der Ausgewogenste.



4. Platz

385 Punkte
Citroen CX Pallas 2500 D

Der Sparsame

Der Citroen überzeugt durch seinen sparsamen, kultivierten Motor und seinen guten Fahrkomfort. Karosserie und Handlichkeit lassen jedoch zu wünschen übrig.



2. Platz

431 Punkte
Mercedes 300 D

Der Funktionelle

Die Stärke des Mercedes liegt in seiner perfekten Karosserie und seiner ausgereiften Konstruktion. Er bietet relativ gute Fahrleistungen und gab sich in keiner der Einzelwertungen eine Blöße.



5. Platz

374 Punkte
Peugeot 604 D turbo

Der Aufgeladene

Als einziger Vergleichskandidat besitzt der Peugeot einen Turbomotor, dessen Eigenschaften in diesem Vergleich nicht voll befriedigen können. Auch sonst bietet der Peugeot allenfalls Durchschnittliches.



3. Platz

396 Punkte
Volvo 244 GL D6

Der Konventionelle

Trotz seiner ganz und gar konventionellen, mittlerweile etwas betagten Bauweise konnte der Volvo in fast allen Bewertungskriterien gute Noten erzielen. Abstriche müssen nur beim Motor gemacht werden.



6. Platz

363 Punkte
Oldsmobile 98 Regency Diesel

Der Amerikanische

Die Attraktion des Oldsmobile liegt in seinem kultivierten Achtzylinder-Motor. In allen anderen Kriterien kann er jedoch europäischen Ansprüchen nicht gerecht werden. Der letzte Platz bleibt ihm deshalb nicht erspart.



Vergleichstest

Diesel-Limousinen

Öl-Tanker

Die Konkurrenten: Audi 100 L 5D, Citroen CX Pallas 2500 D, Mercedes 300 D, Oldsmobile 98 Regency Diesel, Peugeot 604 D turbo, Volvo 244 GL D6 (1. Teil).

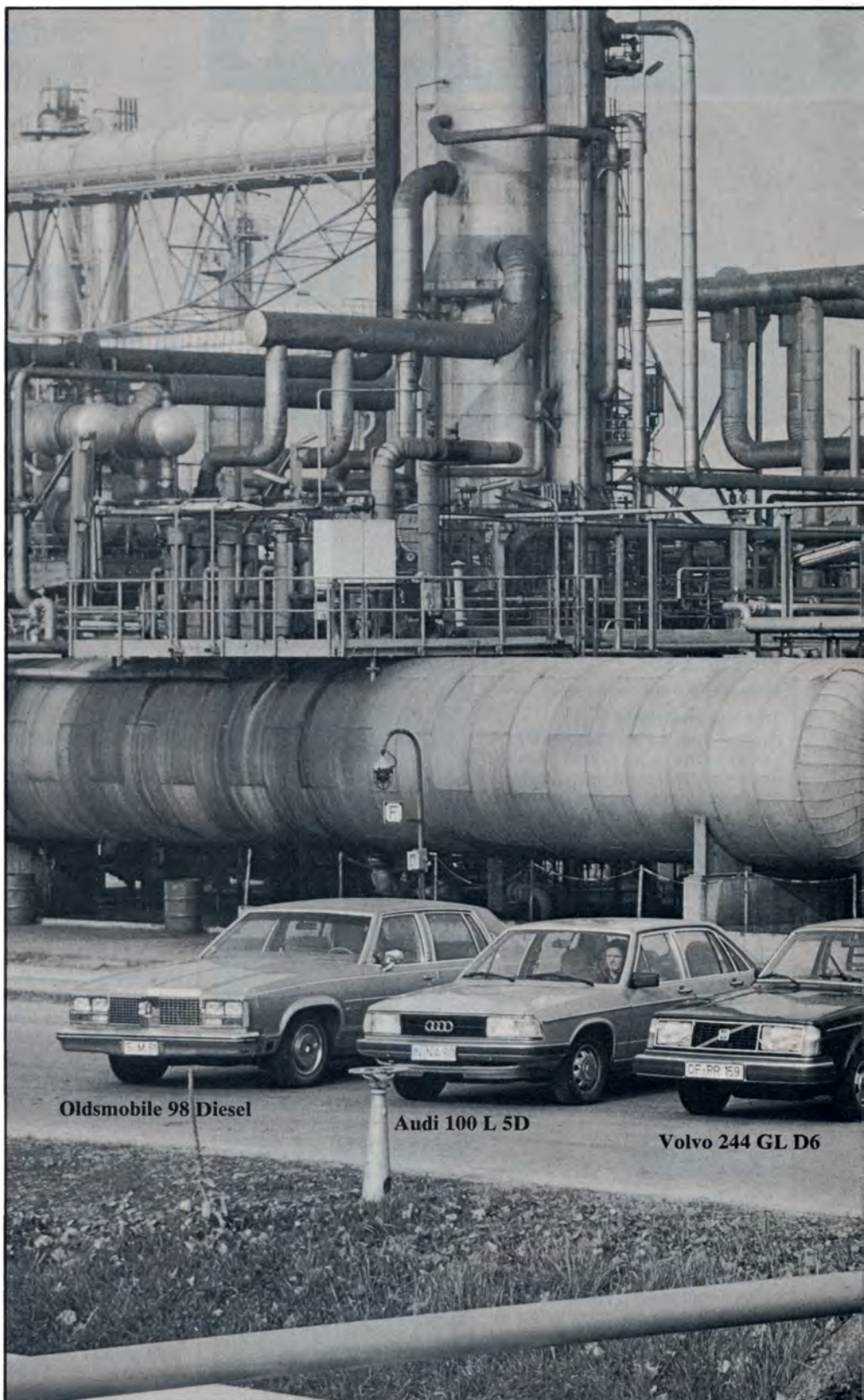
Von Götz Leyrer

Das Motorenprinzip des Rudolf Diesel ist schon über 80 Jahre alt, aber erst jetzt beginnt es sich auf breiter Front durchzusetzen: Weil die Sparsamkeit eines Autos heute wichtiger ist als jemals zuvor, haben mittlerweile fast alle Automobilhersteller eine Diesel-Limousine im Programm.

Sechs anspruchsvolle und entsprechend teure Vertreter von Diesels Sparidee hat automotor und sport gegenübergestellt: den Audi 100 L 5D mit Fünfzylinder-Motor, den ebenfalls fünfzylindrigen Mercedes 300 D, den Citroen CX 2500 D, dessen Vierzylinder die Vorderräder antreibt, den Volvo 244 GL D6, der einen Sechszylinder-Diesel besitzt, sowie den Peugeot 604 D mit Turbolader und den Oldsmobile 98, unter dessen Haube ein Achtzylinder nagelt.

Der erste Teil des Dieselkampfes in diesem Heft beschäftigt sich mit den Karosseriequalitäten und der Handlichkeit der Konkurrenten aus Deutschland, Frankreich, den USA und Schweden.

Fotos: Seufert



Oldsmobile 98 Diesel

Audi 100 L 5D

Volvo 244 GL D6



Peugeot 604 D turbo

Citroen CX Pallas 2500 D

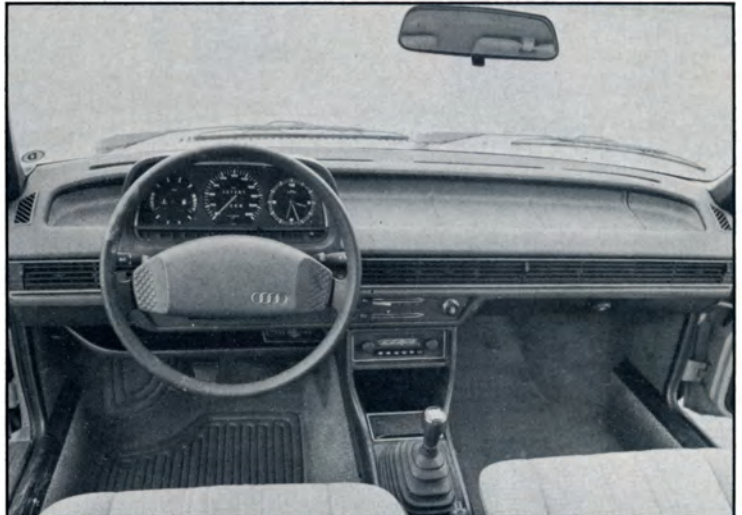
Mercedes 300 D

Vergleichstest

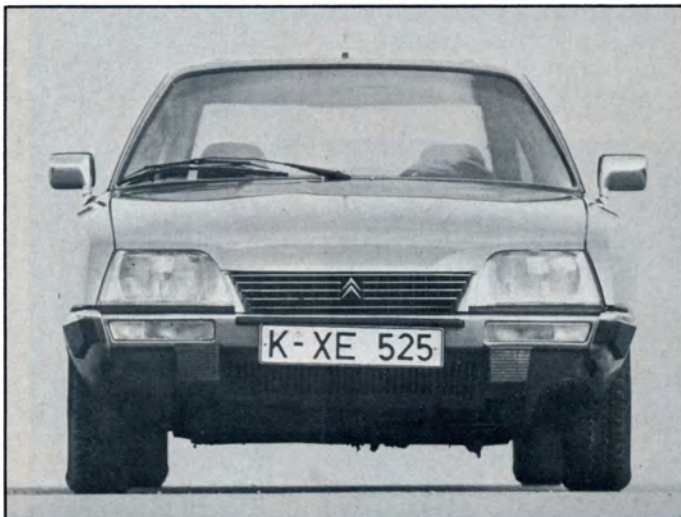
Diesel-Limousinen



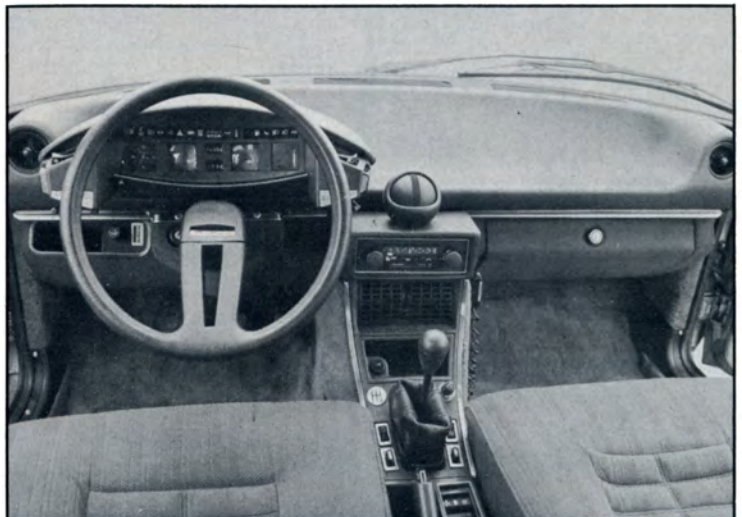
Audi 100 L 5D: Frontmotor mit Vorderradantrieb



Sachlich und übersichtlich: Audi-Armaturen



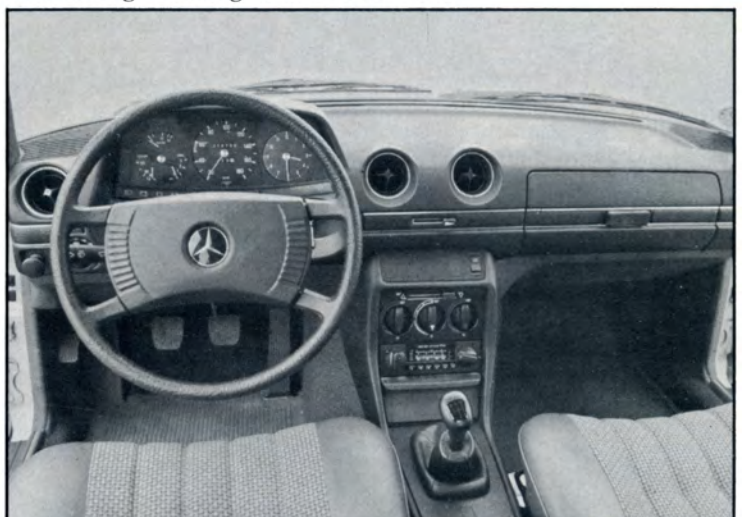
Citroën CX 2500 D: Frontmotor mit Vorderradantrieb



Gewöhnungsbedürftig: Citroën-Armaturen



Mercedes 300 D: Frontmotor mit Hinterradantrieb



Nüchtern und durchdacht: Mercedes-Armaturen



Bequeme Sitze und viel Platz: Audi



Audi 100L5D

Fünfzylinder-Reihenmotor längs eingebaut, Wasserkühlung, obenliegende Nockenwelle, Hubraum 1986 cm³, Bohrung x Hub 76,5 x 86,4 mm, Verdichtung 23,0 : 1, 51 kW (70 PS) bei 4800/min, maximales Drehmoment 129 Nm bei 3000/min, Fünfganggetriebe, 20 995,- DM.



Kofferraum: 452 Liter



Riesiger Knieraum, weiche Sitze: Citroën



Citroën Pallas 2500 D

Vierzylinder-Reihenmotor quer eingebaut, Wasserkühlung, seitliche Nockenwelle, Hubraum 2495 cm³, Bohrung x Hub 93,0 x 92,0 mm, Verdichtung 22,25 : 1, 55 kW (75 PS) bei 4250/min, maximales Drehmoment 150 Nm bei 2000/min, Fünfganggetriebe, 24 890,- DM.



Kofferraum: 312 Liter



Genügend Raum: Mercedes



Mercedes 300 D

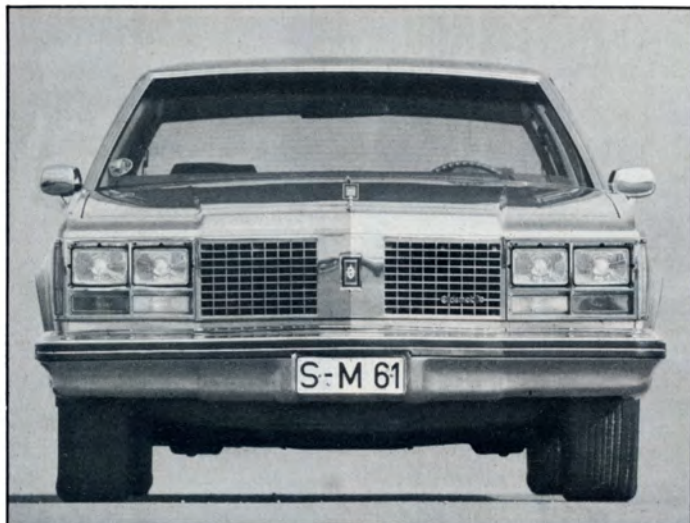
Fünfzylinder-Reihenmotor längs eingebaut, Wasserkühlung, obenliegende Nockenwelle, Hubraum 2998 cm³, Bohrung x Hub 90,9 x 92,4 mm, Verdichtung 21,0 : 1, 65 kW (88 PS) bei 4400/min, maximales Drehmoment 172 Nm bei 2400/min, Vierganggetriebe, 26 148,- DM.



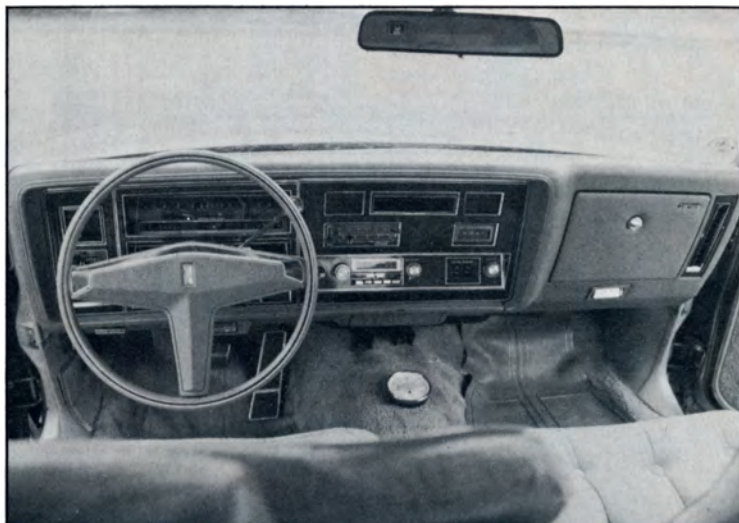
Kofferraum: 448 Liter

Vergleichstest

Diesel-Limousinen



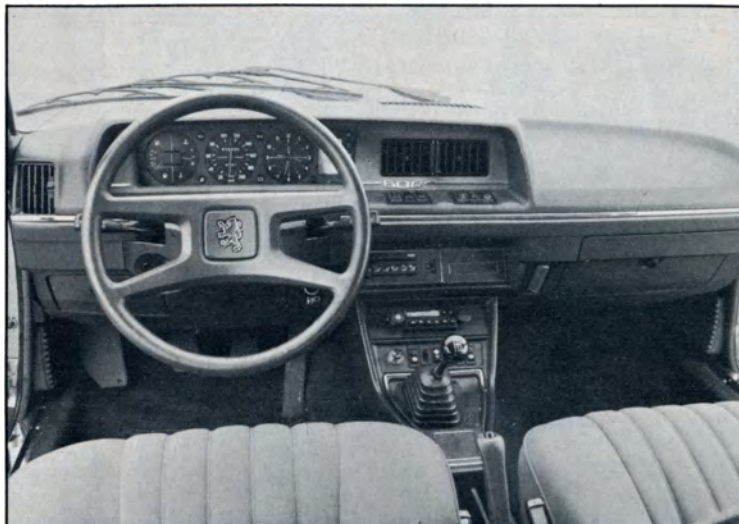
Oldsmobile 98 Diesel: Frontmotor mit Hinterradantrieb



Amerikanischer Stil: Oldsmobile-Armaturen



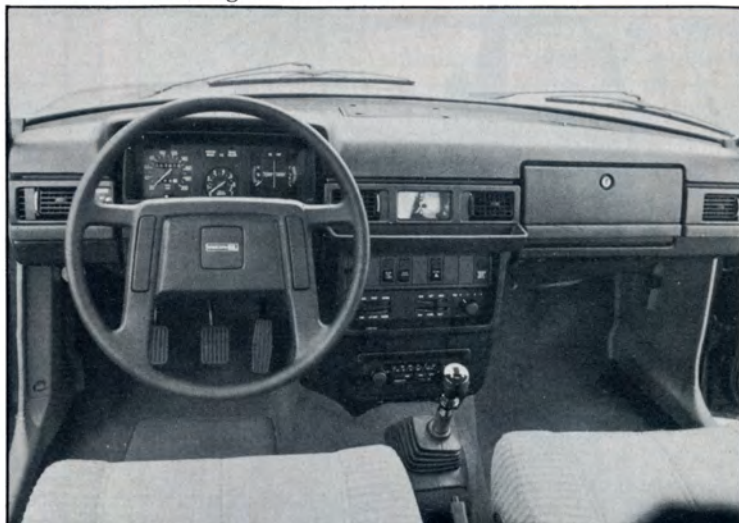
Peugeot 604 D turbo: Frontmotor mit Hinterradantrieb



Unübersichtlich: Peugeot-Armaturen



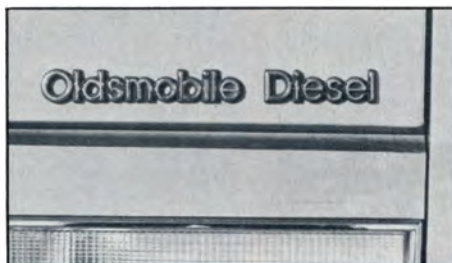
Volvo 244 GL D6: Frontmotor mit Hinterradantrieb



Schlicht und zweckmäßig: Volvo-Armaturen



Fürstliches Platzangebot: Oldsmobile



Oldsmobile 98 Diesel

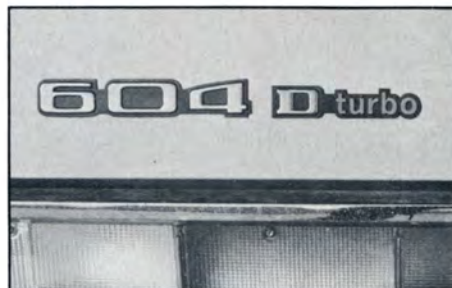
Achtzylinder-V-Motor längs eingebaut, Wasserkühlung, zentrale Nockenwelle, Hubraum 5823 cm³, Bohrung x Hub 103,85 x 85,98 mm, Verdichtung 22,0 : 1, 90 kW (122 PS) bei 3600/min, maximales Drehmoment 298 Nm bei 1600/min, automatisches Dreiganggetriebe, 28 670,- DM.



Kofferraum: 472 Liter



Weich gepolsterte Sitze: Peugeot



Peugeot 604D turbo

Vierzylinder-Reihenmotor längs eingebaut, Wasserkühlung, seitliche Nockenwelle, Hubraum 2304 cm³, Bohrung x Hub 94,0 x 83,0 mm, Verdichtung 21,0 : 1, 59 kW (80 PS) bei 4150/min, maximales Drehmoment 184 Nm bei 2000/min, Fünfganggetriebe, 27 900,- DM.



Kofferraum: 368 Liter



Relativ wenig Knieraum: Volvo



Volvo 244 GL D6

Sechszylinder-Reihenmotor längs eingebaut, Wasserkühlung, obenliegende Nockenwelle, Hubraum 2383 cm³, Bohrung x Hub 76,5 x 86,4 mm, Verdichtung 23,5 : 1, 60 kW (82 PS) bei 4800/min, maximales Drehmoment 140 Nm bei 2800/min, Vierganggetriebe mit Overdrive, 23 950,- DM.



Kofferraum: 456 Liter

Vergleichstest

Diesel-Limousinen



Fast neutrales Fahrverhalten: Audi



Starkes Untersteuern: Citroen



Schiebt über die Vorderräder: Oldsmobile



Übersteuert im Grenzbereich: Peugeot



Weitgehend unproblematisch: Volvo

Die Diesel im Vergleich: Im Motodrom von Hockenheim werden die Fahreigenschaften im Grenzbereich geprüft. Der normalerweise untersteuernde Mercedes drängt mit dem Heck nach außen, bleibt aber gut beherrschbar.



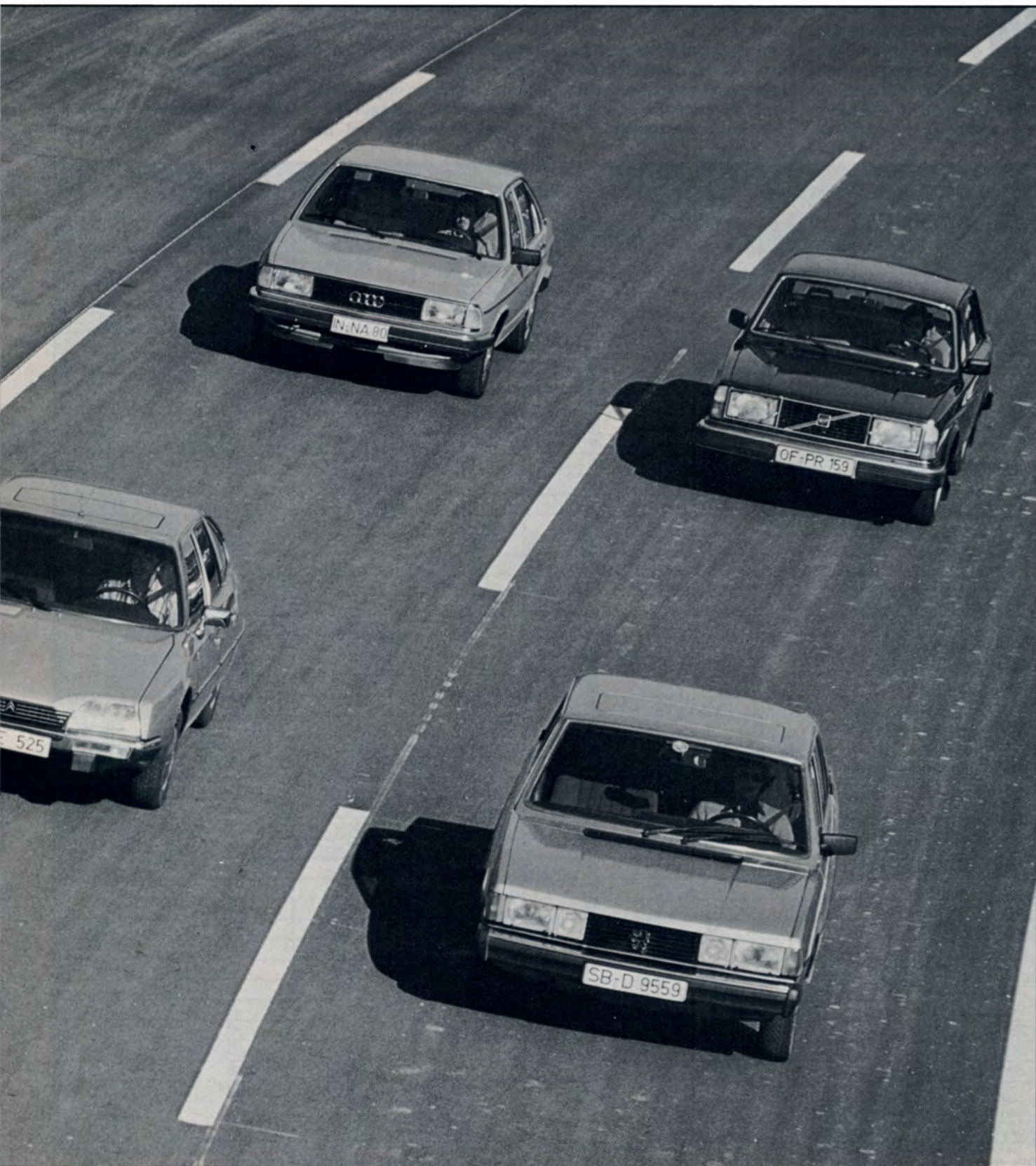


Vergleichstest

Diesel-Limousinen



Die Diesel auf der Autobahn:
Obwohl auch teure Diesel-Limousinen kein umwerfendes Temperament an den Tag legen, lassen sich doch akzeptable Durchschnittsgeschwindigkeiten erreichen.



Vergleichstest

Diesel-Limousinen

Wenn Autofahrer zeitgemäße Sparsamkeit dokumentieren wollen, haben sie zunächst einmal zwei Möglichkeiten: Sie können mit einem Aufkleber, der die Aufschrift „Ich bin

ein Energiesparer“ trägt, die Heckscheibe verunzieren und es dabei bewenden lassen. Sie können aber auch Leistungsansprüche zurückstecken und sich ein Auto mit Dieselmotor zulegen.

Der zweite Weg kommt den Erdölreserven der Welt sicherlich eher zugute, aber er ist andererseits zunächst einmal kostspielig. Denn Diesel-Autos sind teurer als ottogetriebene Vehikel der

gleichen Größenklasse, und wer als Sparer kein Spartaner sein will, muß tief in die Tasche greifen.

Diesel-Limousinen nämlich, die den Anspruch erheben,

Ausstattung

Fahrzeugtyp	Audi 100 L 5D	Citroen CX Pallas 2500 D	Mercedes 300 D	Oldsmobile 98 Diesel	Peugeot 604 D turbo	Volvo 244 GL D6
Grundpreis DM	20 580,-	24 890,-	26 148,-	28 670,-	27 900,-	23 950,-
Automatisches Getriebe	○	○	1 831,-	●	1 435,-	1 000,-
Fünfganggetriebe	415,-	●	○	○	●	○ ⁴⁾
Sperrdifferential	○	○	○	175,-	○	983,-
Niveauregulierung	851,-	●	864,-	○	○ ²⁾	365,-
Servolenkung	968,-	●	●	●	●	●
Innenbelüftete Scheibenbremsen vorn	○	●	○	●	○	○
Scheibenbremsen hinten	○	●	●	○	●	●
Bremskraftverstärker	●	●	●	●	●	●
Bremsbelag-Verschleißanzeige	○	●	●	●	●	○
Handbrems-Kontrolleuchte	52,-	●	●	●	●	●
Motorhauben-Selbstarretierung	○	●	●	●	●	●
Stahlschiebedach mechanisch	622,-	○	876,-	○	○	910,-
Stahlschiebedach elektrisch	1231,-	960,-	1170,-	2053,-	1615,- ³⁾	○
Metallic-Lackierung	461,-	●	1023,-	●	665,-	750,-
Tankschloß	●	○	●	○	○	28,-
Halogen-Hauptscheinwerfer	●	●	●	●	●	●
Halogen-Nebelscheinwerfer	283,-	○	●	○	○	90,-
Rückfahrscheinwerfer	●	●	●	●	●	●
Kofferraumbeleuchtung	○	●	●	●	●	●
Verbundglasfrontscheibe	217,-	●	●	●	●	●
Heizbare Heckscheibe	●	●	●	260,-	●	●
Wärmedämmendes Glas rundum	590,- ¹⁾	●	531,-	217,-	1615,- ³⁾	630,-
Elektrische Fensterheber vorn	○	●	661,-	●	●	750,-
Elektrische Fensterheber vorn + hinten	1036,-	○	1181,-	●	1615,- ³⁾	1350,-
Wischergeschwindigkeiten	2 + Intervall	2 + Intervall	2 + Intervall	2 + Intervall	2 + Intervall	2 + Intervall
Scheinwerfer-Waschanlage	463,-	○	480,-	○	○	480,-
Klimaanlage	2180,-	○	3006,-	●	○	○
Zentrale Türverriegelung	316,-	390,-	350,-	314,-	1615,- ³⁾	390,-
Lenkradverstellung	○	○	○	312,-	○	○
Sitzhöhenverstellung (Fahrersitz)	80,-	●	●	●	○	●
Sitzheizung vorn	593,-	○	497,-	○	○	●
Mittelarmlehne hinten	○	●	●	●	●	●
Dachhaltegriff vorn	●	○	●	○	●	●
Dachhaltegriff hinten	●	○	●	○	●	●
Automatik-Sicherheitsgurte vorn	●	●	●	●	●	●
Automatik-Sicherheitsgurte hinten	●	●	●	●	●	●
Kopfstützen vorn	●	●	●	●	●	●
Kopfstützen hinten	177,-	250,-	164,-	●	●	147,-
Drehzahlmesser	○	○	○	○	○	166,- ⁵⁾
Elektrische Zeituhr	●	●	●	●	●	●
Tageskilometerzähler	●	●	●	●	●	●
Außenspiegel (von innen verstellbar)	●	●	●	●	●	●
Leichtmetallfelgen (fünf Stück)	680,-	○	1170,-	○	○	1113,-

¹⁾ inklusive Verbundglas-Frontscheibe, ²⁾ in Vorbereitung, ³⁾ Luxuspaket mit elektr. Scheibenhebern vorn und hinten, elektr. Schiebedach, wärmedämmendes Glas rundum, Zentralverriegelung, ⁴⁾ mit Overdrive, ⁵⁾ erst ab Frühjahr 1980 lieferbar, ● = serienmäßig, ○ = nicht ab Werk lieferbar.

zeitgemäße Leistung mit einem Maximum an Komfort zu vereinen, sind nicht unter 20 000 Mark zu haben. Der Audi 100 L 5D beispielsweise, als billigster Konkurrent im Vergleichstest, kostet schon 20 995 Mark, während für den riesigen Ami-Diesel Oldsmobile 98 Regency sogar fast 29 000 Mark gefordert werden.

Schon diese beiden Extreme zeigen, daß im internationalen Diesel-Angebot für jeden Geschmack etwas dabei ist, und diese Feststellung gilt nicht allein für die Größe der Karosserie, sondern gleichfalls für die Motoren: Da gibt es Vierzylinder mit und ohne Turbo-Aufladung (Peugeot und Citroen), Fünfzylinder (Audi und Mercedes), Sechszylinder (Volvo) sowie sogar einen leibhaftigen V8 mit dem stattlichen Hubraum von 5,7 Litern, der, wie könnte es auch anders sein, natürlich bei General Motors in Amerika entwickelt wurde (Oldsmobile).

Karosserie-Wertung:

In der Karosseriewertung gibt es einen eindeutigen Sieger: den Mercedes 300 D. Letzter wurde der Citroen, bei dem es viele unpraktische Details sowie die nachlässige Verarbeitung zu beanstanden gab.

Denn in den USA ist, jedenfalls heute noch, bekanntlich alles ein bißchen größer – das zeigt der Oldsmobile 98 mit aller Deutlichkeit. Mit einer Länge von 5,5 m geriet er zu einem wahrhaftigen Diesel-Schiff, und davon pro-

fitieren seine Insassen natürlich zunächst einmal.

Rationelle Raumausnutzung ist zwar für die amerikanischen Auto-Konstrukteure ebenso nebensächlich, wie es in den goldenen sechziger Jahren der Verbrauch war, aber bei derartigen Außenmaßen kann es klarer-

indessen Citroen fährt, tut dies am besten auf den hinteren Rängen: Dort nämlich erwartet ihn ein ungewöhnlich großer Knieraum, während Fahrer und Beifahrer nicht ganz so großzügig behandelt werden – bei ihnen entsteht wegen des dicken Mitteltunnels und der extrem geneigten Windschutzschei-

samer als bei seinen Konkurrenten – mit Ausnahme allerdings des Citroen CX, dessen eigenwillig geformte Karosserie mit Abstand am niedrigsten ausfiel und schon deshalb beim Betreten des Innenraums etwas mehr Gelenkigkeit erfordert.

Bei Oldsmobiles Staatskarosse ist so etwas natürlich nicht zu befürchten – jedenfalls solange Platz genug da ist, um die extrem breiten Türen ganz zu öffnen, was in engen Parklücken natürlich nicht gelingen kann.

Ist man erst einmal eingestiegen, läßt die gute Laune spürbar nach, denn von Übersichtlichkeit kann bei der US-Limousine, die zu den größten amerikanischen Autos überhaupt gehört, nicht die Rede sein. Speziell auf verwinkelten Landstraßen macht es bisweilen Mühe, die breite Schnauze am Gegenverkehr vorbeizufädeln, und auch das Einparken wird zur lästigen Millimeterarbeit, weil das lange Heck nicht überblickt werden kann und weil ausreichend große Abstellplätze in der Alten Welt zu den Raritäten gehören.

Auch der Citroen ist kein Wunder an Übersichtlichkeit, und beim Volvo, aus dem man wegen der hohen Sitzposition recht gut heraussehen kann, wirken sich die langen Karosserie-Überhänge, die vom Fahrersitz aus schlecht eingeschätzt werden können, nachteilig aus.

Im Peugeot und im Audi dagegen sitzt der Pilot eindeutig zu tief, und darunter leidet der freie Ausblick beträchtlich. Rundum wohl fühlt man sich allein im Mercedes,

Karosserie und Ausstattung						
	Audi	Citroen	Mercedes	Oldsmobile	Peugeot	Volvo
Platzverhältnisse vorn	10	7	10	10	9	8
Platzverhältnisse hinten	9	10	9	10	10	7
Kofferraumgröße	10	7	10	10	8	10
Zuladung	8	6	9	10	8	8
Einstieg/Ausstieg	8	6	9	10	10	7
Übersichtlichkeit	8	6	9	5	8	7
Ausstattung	5	10	10	10	9	9
Verarbeitung	8	6	10	5	6	8
Karosserie-Außenwertung	9	7	10	6	7	9
Karosserie-Innenwertung	10	6	10	6	8	8
Gesamtsumme der Punkte	85	71	96	82	83	81
(maximal erreichbare Punktzahl 100)						

weise nicht ausbleiben, daß auch der Innenraum übliche Maßstäbe sprengt. Tatsächlich herrschen im Oldsmobile vorn wie hinten fürstliche Platzverhältnisse, doch demonstriert die europäische Konkurrenz, daß keineswegs solche Blechmengen verarbeitet werden müssen, wenn es darum geht, vier oder auch fünf Personen komfortabel zu transportieren.

So bieten der Audi und der Mercedes ihren Insassen gleichfalls ausreichende Bewegungsfreiheit, und auch im Peugeot kann man mit der vorhandenen Raumfülle durchaus zufrieden sein. Wer

be schon eher das Gefühl, daß ein bißchen mehr Bewegungsfreiheit nichts schaden könnte.

Beim Volvo schließlich ist nicht zu übersehen, daß das Grundkonzept seiner Karosserie schon weit mehr als zehn Jahre auf dem Buckel hat. Die in den Innenraum ragenden hinteren Radkästen stören vor allem dann, wenn drei Personen im Fond Platz nehmen müssen – vorn freilich gibt es auch bei ihm wenig auszusetzen.

Auch der Einstieg in den Volvo gestaltet sich wegen der schmalen Türen etwas mü-

Vergleichstest

Diesel-Limousinen

der sich deshalb auch die beste Note verdiente.

Seine sachlich geformte Karosserie läßt sich einwandfrei überblicken — einer der vielen Vorzüge, die beweisen, daß die Karosseriebauer von Daimler-Benz mit besonderer Sorgfalt zu Werke gehen.

Zu diesen Vorteilen des Mercedes-Gehäuses zählt schließlich auch der große Kofferraum, der mühelos das Urlaubsgepäck einer vierköpfigen Familie zu schlucken vermag. Dasselbe gilt auch für den Oldsmobile: Hinter seiner Kofferraumklappe, die sich elektrisch vom Innenraum aus öffnen läßt, verbirgt sich ein geradezu gigantischer Ladeplatz, der wegen der ungewöhnlich hohen Zuladung von 558 kg voll genutzt werden kann.

Etwas kleiner, aber für diese Wagenklasse voll ausreichend, sind die Stauräume von Audi und Volvo, während das kantige Heck des Peugeot nur so aussieht, als sei es auch dem Ansturm eines Standkoffers gewachsen. Es können nämlich ganz im Gegenteil nur 368 Liter nach auto motor und sport-Norm verstaut werden — ein Maß, das auch viele kleinere Mittelklasse-Limousinen bieten.

Ein noch weniger tüchtiger Gepäckträger freilich ist der Citroen. Sein Kofferraum begnügt sich mit einem eher bescheidenen Fassungsvermögen (312 Liter) und läßt sich außerdem schlecht beladen, weil die hintere Klappe zu einer tiefen Verbeugung zwingt, wenn man sich nicht den Kopf anrumpeln will.

Dafür wartet der CX zumindest in der getesteten Pallas-Version mit einer überdurch-

schnittlich reichhaltigen Serienausstattung auf (Tabelle Seite 36), während der Audi 100 L dürrig ausgestattet wurde. So besitzt er im Gegensatz zu allen seinen Konkurrenten noch nicht einmal eine Servolenkung (Aufpreis 988 Mark), die Motorhaube muß mit einem armseligen Stänglein offengehalten werden, und selbst eine Windschutzscheibe aus Verbundglas lassen sich die Ingolstädter extra bezahlen, obwohl gerade sie ein wichtiges Sicherheitsmerkmal ist.

Nichts Wichtiges vermißt man dagegen im Mercedes, im Peugeot und im Volvo — ebensowenig wie im Oldsmobile, bei dem sogar ein Stereoradio und eine Klimaanlage zur serienmäßigen Ausstattung gehören.

Bei der Karosserie-Innenwertung, bei der Ablagen, Türgriffe, Armlehnen und ähnliche im täglichen Umgang wichtige Details beurteilt werden, schnitt der Ami dagegen ziemlich schlecht ab, denn obwohl wahrhaftig Platz genügend vorhanden wäre, fehlt es, abgesehen vom Handschuhfach, gänzlich an Ablagemöglichkeiten für Kleinkram.

Handlichkeits- und Bedienungswertung:

Die Handlichkeitswertung geht ebenfalls an den Mercedes, doch liegen Audi und Volvo fast auf dem gleichen hohen Niveau. Schlußlicht ist wiederum der Citroen.

Auch die übrigen Ausländer kommen in dieser Wertung

nicht an die beiden deutschen Konkurrenten heran, bei denen in nahezu allen Punktgößtmögliche Funktionalität zu verzeichnen ist. So stören bei Volvo und Peugeot der zu tiefe Radioeinbau und ebenfalls die ungenügenden Ablagen, der Citroen besitzt außergewöhnlich unpraktische Türgriffe und läßt es zudem an Haltegriffen für die Passagiere fehlen.

Die äußeren Details der Karosserie wie Scheinwerfer,

sen befriedigte wiederum der Oldsmobile, dem in erster Linie die kümmerliche Leuchtkraft seiner winzigen Rechteckscheinwerfer angekreidet werden mußte.

Schließlich beweist auch die Verarbeitungsqualität, daß die Autos aus Detroit ziemlich lieblos zusammengeschnitten werden. Volvo und Audi machen dagegen einen recht soliden Eindruck — deutlich solider jedenfalls als der Peugeot und der Citroen, bei denen zahlreiche

Handlichkeit und Bedienung

	Audi	Citroen	Mercedes	Oldsmobile	Peugeot	Volvo
Sitzposition	8	7	10	8	5	8
Lenkkräfte	9	8	9	10	8	9
Handling	10	6	8	4	8	8
Wendekreis	8	5	8	5	8	10
Pedalerie	10	7	9	7	7	10
Schaltung	9	9	9	10	8	10
Instrumente	9	4	10	5	8	9
Schalter u. Hebel	9	3	9	5	6	9
Heizungs- und Lüftungsbetät.	9	6	10	10	6	8
Gurtsystem	10	7	10	4	5	8
Gesamtsumme der Punkte	91	62	92	68	69	89
(maximal erreichbare Punktzahl 100)						

Schlösser, Scheibenwischer oder Stoßstangen und Scheuerleisten erscheinen beim Mercedes ebenfalls am besten gelöst — hier gibt es wirklich keinen Grund zu kritischen Bemerkungen. Auch der Audi und der Volvo können sich sehen lassen, während der Peugeot und der Citroen wegen hakeliger Türschlösser und besonders bei hohen Geschwindigkeiten unzureichenden Scheibenwischern weniger Punkte erhielten. Am wenigsten indes-

Nachlässigkeiten zeigen, daß das berühmte Laissez faire jenseits des Rheins keineswegs der Vergangenheit angehört.

Ähnliches gilt für die schwäbische Gründlichkeit: Der Mercedes nämlich ist bis ins letzte Detail makellos verschafft — da gibt es keine Klappereien, keine nachlässig verlegten Teppichböden und keine schief eingepaßten Verkleidungen, weshalb er in dieser Wertung denn

auch auf die höchstmögliche Punktzahl kam.

Der subjektive Eindruck von Handlichkeit, den ein Auto vermittelt, ist von zahlreichen mehr oder weniger entscheidenden Kriterien abhängig. Zu den wichtigsten Punkten zählen die Sitzposition und natürlich die Bedienkräfte.

Bei der zu tiefen Sitzposition im Audi leidet mit der Übersichtlichkeit auch die Handlichkeit. Ist sie wie beim Ci-

Daß man auch ohne solchen Aufwand auskommen kann, ohne den in Amerika wohl keine anspruchsvolle Limousine einer lockengewickelten Hausfrau schmackhaft gemacht werden könnte, zeigt andererseits der Mercedes. Bei ihm müssen die Sitze zwar von Hand verstellt werden, aber dies gelingt so leicht und mit solch durchschlagendem Erfolg, daß sich ein 1,90 m-Mann ebenso wenig beschweren kann wie ein ausgesprochener Sitzzwerg.

aufwand beim Lenken geht. Denn fünf von ihnen besitzen schon von Haus aus eine Servounterstützung des Steuerorgans, und auch der Audi-Testwagen, bei dem diese unbedingt empfehlenswerte Zutat extra bezahlt werden muß, war damit ausgerüstet.

So herrscht bei allen grundsätzlich Mühelosigkeit vor, obwohl ebenfalls deutlich wird, daß Servolenkung nicht gleich Servolenkung ist. Zwei von ihnen nämlich fal-

mobile auf den hinteren Plätzen, denn sie wirken insgesamt mit Abstand am unhandlichsten. Der Citroen, weil er wegen seines stark untersteuernden Fahrverhaltens und seines langen Radstands ziemlich schwerfällig reagiert, und der Ami, weil eben auch die leichtgängigste Lenkung nicht allzuviel nützt, wenn ein derartiges Ungetüm um die Ecken gewuchtet werden soll.

Mustergültig handlich gibt sich dagegen der leichtge-

Meßwerte

Fahrzeugtyp		Audi 100 L 5D	Citroen CX Pallas 2500 D	Mercedes 300 D	Oldsmobile 98 Diesel	Peugeot 604 D turbo	Volvo 244 GL D6
Radstand	mm	2677	2845	2795	2945	2800	2640
Spur vorn	mm	1470	1474	1488	1577	1490	1430
hinten	mm	1445	1360	1446	1628	1430	1360
Länge	mm	4680	4629	4725	5514	4721	4890
Breite	mm	1768	1734	1786	2028	1770	1710
Höhe	mm	1390	1360	1438	1452	1457	1430
Innenbreite vorn	mm	1485	1430	1455	1530	1495	1380
hinten	mm	1485	1420	1460	1510	1470	1375
Innenhöhe* vorn	mm	930	900	940	920	880	935
hinten	mm	880	850	900	820	850	910
Sitztiefe vorn	mm	500	480	500	480	475	500
hinten	mm	490	450	460	490	475	470
Knieraum von/bis	mm	130/310	240/310	45/210	160/300	210/410	180/300
Normknieraum	mm	170	240	160	300	280	170
Kofferraumvolumen (nach auto motor und sport-Norm)	L	452	312	448	472	368	456
Wendekreis links	m	11,5	13,1	11,2	13,5	11,6	10,0
rechts	m	11,6	13,3	11,2	13,6	11,7	10,0
Lenkradumdrehungen		3¼	2¼	3	3¼	3¼	4¼

* gemessen über Sitzhinterkante

troen zu hoch, kommen die Oberschenkel mit dem Lenkrad in Konflikt. Im Volvo stört, daß die Sitze relativ hoch montiert wurden, während man sich in die schwelenden Polster eines Oldsmobile zwar behaglich hineinrökeln kann, aber eine separate Verstellmöglichkeit der Rückenlehne vermißt, die entspanntem Fahren sicher dienlicher wäre als die ganze summende Elektrik, die den Sessel in Längsrichtung und in der Höhe justiert.

Im Peugeot dagegen haben beide keine Chance, eine angemessene Position ausfindig zu machen, weil nicht nur das Lenkrad viel zu flach im Raum steht, sondern auch die zu kurze und zuwenig geneigte Sitzfläche zu einer Haltung zwingt, die auf die Dauer alles andere als bequem ist.

Weit geringer sind die Unterschiede zwischen den sechs verglichenen Autos, wenn es um den notwendigen Kraft-

len aus dem Rahmen: Die Oldsmobile-Lenkung, die so spielerisch leicht geht, daß man das Lenkrad mit dem kleinen Finger drehen kann, und die des Citroen CX, die zwar normalerweise auch keine unzumutbaren Lenkkräfte erfordert, sich aber bei schnellen Ausschlägen plötzlich verhärtet und dann unerwartet viel Muskelkraft notwendig macht.

Bei einer weiteren Wertung landen der CX und der Olds-

wichtige Audi. Er läßt sich fast wie ein Spielzeug dirigieren, und außerdem kommt ihm zugute, daß sein Dieselmotor viel zu schwächlich ist, um für spürbare Antriebseinflüsse in der Lenkung zu sorgen.

Der Mercedes und der Peugeot, beides gewichtige Zeitgenossen, fallen demgegenüber etwas ab, während der Volvo, der schon beim Anschauen so schwerfällig wirkt wie ein Kampfpanzer, seine

Vergleichstest

Diesel-Limousinen



äußere Erscheinung Lügen straft: Wenn man hinter dem Lenkrad sitzt, wartet er mit beträchtlicher Behendigkeit auf und zeigt damit, daß kurzer Radstand auch einmal ein Vorteil sein kann.

So hat der Fahrer allen Grund, sich wohl zu fühlen – zumal sich auch die Anzeige-Instrumente des Schwedenmobils, obwohl recht zierlich geraten, sehr gut ablesen lassen und alle wichtigen Bedienungshebel so angeordnet sind, daß die Bedienung keine Schwierigkeiten macht.

Allein an das Schema der Heizungs- und Lüftungsbedienungshebel muß man sich zunächst gewöhnen, denn hier gilt es eine stattliche Zahl von Rädchen zu drehen, die zudem durchweg zu tief positioniert wurden.

Vorbildlich übersichtliche Instrumente und weitgehend narrensichere Bedienungsorgane besitzt der Mercedes, und auch der Audi beweist, daß man in Ingolstadt den Begriff Ergonomie ernst nimmt. Verwirrend wirkt hier nur der mit Zahlen übersäte Tachometer, obwohl gerade dieser Mißgriff kaum notwendig gewesen wäre. Denn eine Geschwindigkeitsanzeige, die bis 220 km/h reicht, kann einem angesichts der Behändigkeit des Diesels nur ein müdes Lächeln entlocken.

Beim Peugeot gibt es ebenfalls einige Ungereimtheiten. So zielt die Instrumenteneinheit eine völlig überflüssige Plakette, die darauf hinweist, daß sein Motor von einem Turbolader Kraft eingehaucht bekommt, und die zudem so sorgfältig auf Hochglanz poliert wurde, daß sie

sich des Nachts als lästiger Blender betätigt.

Auch die Bedienungshebel könnte man sich übersichtlicher wünschen. Zwar hat sich Peugeot nach jahrelangem Starrsinn dazu durchgerungen, den Blinkerschalter endlich links an der Lenksäule zu befestigen, aber dennoch blieb es beim 604 bei einer Klaviatur kleiner Kippschalter am Armaturenbrett, die schlecht erreichbar sind und leicht verwechselt werden können.

Immerhin: Im Peugeot läßt es sich noch leben, während sich bei Citroen und Oldsmobile die Designer austoben durften, daß es eine Art hat. Die leuchtenden Zyklo-

Man muß daran herumspielen, ohne hinzusehen – kein Wunder, daß sich das Klima im Innenraum bisweilen deutlich von den Vorstellungen des Fahrers entfernt.

Der Oldsmobile mit seiner serienmäßigen Klimaanlage und seiner simplen Heizungsregulierung schneidet da weit besser ab – ansonsten aber herrschen Amerikanismen vor, die alles andere als funktionell sind: Der aus der Steinzeit des Automobils stammende Geschwindigkeitsmesser läßt sich nur schlecht entziffern, und die mit leichter Hand auf dem mächtigen Armaturenbrett verstreuten Schalter lassen keine durchdachte Planmäßigkeit erkennen – sie müs-

Mercedes: Hier befinden sich die Gurtschlösser am Unterbau der Sitze, so daß unabhängig von der jeweils bevorzugten Sitzposition immer ein korrekter Verlauf der Gurte garantiert ist.

Im Volvo stört, obwohl die Schweden passive Sicherheit dick auf ihre Fahne geschrieben haben, der weit nach vorn gerückte mittlere Dachpfosten, der den Gurt bei ganz zurückgeschobenen Sitzen nicht mehr am Oberkörper anliegen läßt. Im Citroen und im Peugeot gibt es nach wie vor veraltete Gurtpeitschen, die schlechter zu bedienen sind als fest arretierte Schösser.

Und die „Haltestrapse“ des Oldsmobile liegen nur kurz nach dem Anlegen straff am Körper an – beugt man sich einmal vor, baumeln sie anschließend schlaff herum.

Zwischenwertung						
	Audi	Citroen	Mercedes	Oldsmobile	Peugeot	Volvo
Karosserie und Ausstattung	85	71	96	82	83	81
Handlichkeit und Bedienung	91	62	92	68	69	89
Zwischensumme der Punkte	176	133	188	150	152	170
(maximal erreichbare Punktzahl 200)						

penaugen im Citroen sind ebenso eine Zumutung wie die direkt am Lenkrad untergebrachten Hebel, die man zwar gut bedienen kann, ohne die Hand vom Lenkrad zu nehmen, die aber wegen ihrer Vielfalt für Konfusion sorgen: Bis man gelernt hat, nicht das Licht einzuschalten, wenn eigentlich die Frontscheibe gewischt werden soll, dauert es eine ganze Weile.

Auch die Heizungshebel zwischen den Sitzen sind nicht der Weisheit letzter Schluß.

sen offensichtlich bei allen Modellen des Autoriesen General Motors an der gleichen Stelle sitzen, gleichgültig, ob sich die Europäer inzwischen bessere Lösungen einfallen ließen oder nicht.

Daß bei der Konzeption des Interieurs je nach Hersteller eine gänzlich unterschiedliche Menge Gehirn-Kapazität investiert wird, machen auch die Sicherheitsgurte der sechs Diesel-Limousinen deutlich. Ganz perfekt geriet das System der Textilbänder nämlich nur bei Audi und

Nach den ersten beiden Wertungen liegt der Mercedes bereits eindeutig an der Spitze, doch folgen Audi und Volvo dicht auf. Der Peugeot dagegen fiel etwas zurück – ebenso wie der Oldsmobile, der zwar mit einem verschwenderischen Platzangebot und einer ungewöhnlich reichhaltigen Ausstattung glänzt, andererseits aber mit vielen Details aufwartet, die einen grundsätzlichen Unterschied zwischen der amerikanischen und der europäischen Auffassung von Automobilbau dokumentieren. Vorläufig letzter ist der Citroen, doch können sich die Positionen noch gründlich verschieben: Im nächsten Heft geht es um Motorqualitäten, Fahrkomfort und Fahreigenschaften der sechs Diesel-Limousinen.

Vergleichstest

Diesel-Limousinen

Öl-Tanker

Die Konkurrenten: Audi 100 L 5D, Citroen CX Pallas 2500 D, Mercedes 300 D, Oldsmobile 98 Regency Diesel, Peugeot 604 D turbo, Volvo 244 GL D6.

Von Wolfgang König

Wer baut den besten Diesel? Die Antwort auf diese Frage konnte der Mercedes 300 D in den ersten beiden Wertungen des Diesel-Vergleichstests, die in Heft 26/1979 veröffentlicht wurden, klar zu seinen Gunsten entscheiden. In den Bereichen Karosserie und Handlichkeit übertraf er seine fünf Konkurrenten deutlich. Ob es bei diesem Vorsprung bleibt, zeigt der zweite Teil des Vergleichstests.



Fotos: Seufert

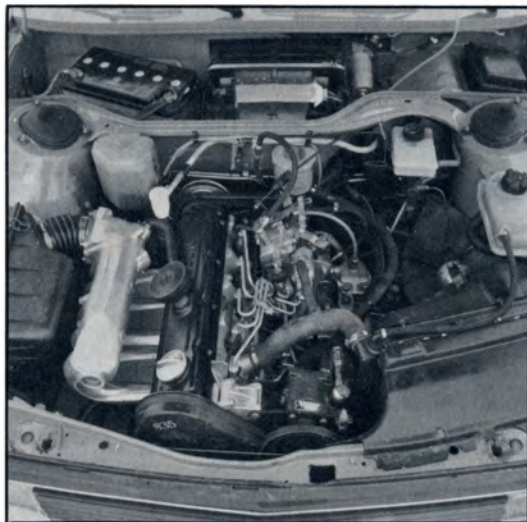


Vergleichstest

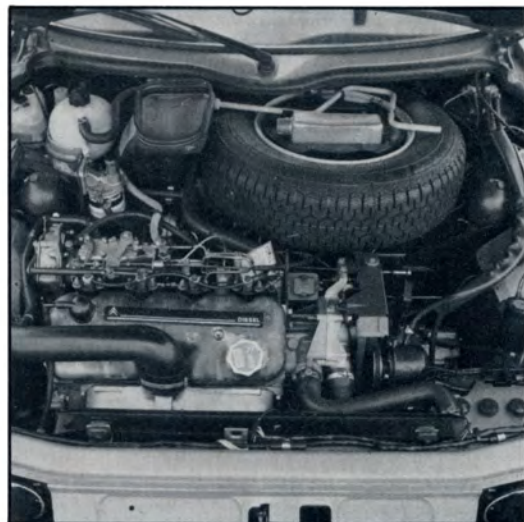
Diesel-Limousinen

Stärkster Diesel im Vergleich war der Oldsmobile 98 Diesel mit einem 5,8 Liter-Achtzylindermotor, der 122 PS leistet.





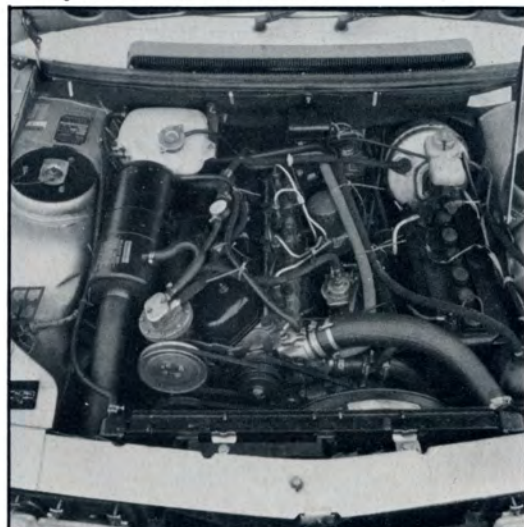
Fünfzylinder: Audi 100 5D



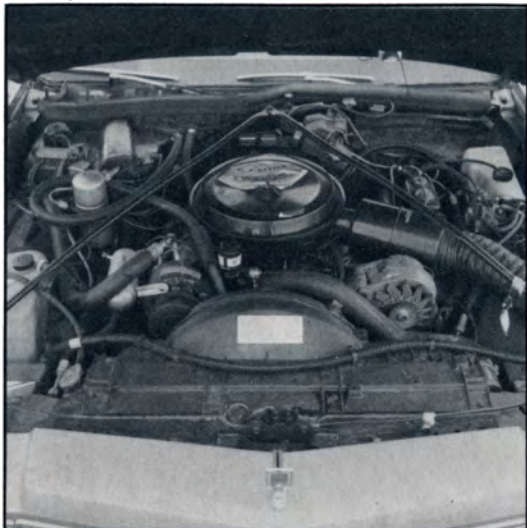
Vierzylinder: Citroën CX 2500 D



Fünfzylinder: Mercedes 300 D



Vierzylinder: Peugeot 604 D Turbo



Achtzylinder: Oldsmobile 98 Diesel



Sechszylinder: Volvo 244 GL D6

Vergleichstest

Diesel-Limousinen



Zum Test-Programm zählen sowohl umfangreiche Fahrversuche auf abgesperrten Strecken als auch Messungen der Fahrleistungen.





Vergleichstest

Diesel-Limousinen



Beschleunigungsmessung



Geräuschtest



Abgasprüfung



Kaltstartverhalten



Startvorbereitung



Verbrauchsmessung: Exakte Messungen gaben Aufschluß über das Konsumverhalten der sechs Diesel-Limousinen unter allen Bedingungen.



Vergleichstest

Diesel-Limousinen

Motor- und Fahrleistungs-Wertung:

Bei der Wertung der Motor-Eigenschaften dominierten die Ausländer: Der Citroen und der Oldsmobile lieferten vor dem Audi insgesamt die besten Ergebnisse.

Was den sechs Testwagen der oberen Mittelklasse gemeinsam ist, offenbart sich spätestens beim Starten des Motors. Dann nämlich erwarten die Fahrer statt des sonst in dieser Wagenkategorie üblichen Flüstertons lautstarke Nagelgeräusche, die unüberhörbar auf das besondere Naturell ihrer Antriebe hinweisen: An Stelle leistungsstarker Benzinmotoren arbeiten hier kalorienbewußte Dieselaggregate.

Damit ist die Gemeinsamkeit aber auch bereits erschöpft, denn schon bei der Zahl der Zylinder gibt es große Unterschiede. Spitzenreiter ist hier der Oldsmobile, der nach amerikanischer Sitte mit acht V-förmig angeordneten Zylindern aufwarten kann, gefolgt vom Volvo mit sechs Zylindern. Mercedes und Audi begnügen sich dagegen mit fünf, Peugeot und Citroen gar mit vier Zylindern, die hier wie beim Volvo in Reihe angeordnet sind.

Daß der Zylinderzahl in der Praxis keine entscheidende Bedeutung zukommt, demonstriert der Citroen, dessen Vierzylinder-Aggregat dem V8-Motor des Oldsmobile in bezug auf Laufruhe

kaum nachsteht und sich nach dem Audi als drehwilligster Selbstzünder entpuppte.

Trotz ihrer zusätzlichen Zylindereinheiten arbeiten die Triebwerke des Mercedes und des Volvo deutlich unkultivierter und erinnern, wie der Peugeot-Motor, bei hohen Drehzahlen und beim Gaswegnehmen schon eher an den Nutzfahrzeug-Cha-

sen Wirbelkammer-Motor obendrein noch viel besser auf Gaspedalbewegungen reagiert. Etwas behäbig operiert auch der mittlerweile recht betagte Mercedes-Antrieb, der als einziger Diesel im Vergleich nach dem von Daimler-Benz entwickelten Vorkammer-Verfahren arbeitet.

Am schwersten tut sich jedoch im direkten Vergleich

len überraschend schnell abfällt. Daß dabei fünf Gänge zur Auswahl stehen, nützt im Fahrbetrieb nur wenig, denn der fünfte Gang eignet sich auf Grund seiner zu langen Übersetzung fast nur als Autobahngang.

Vergleichsweise bescheiden sind denn auch die Beschleunigungswerte des französischen Turbodiesels: Tempo 100 wird aus dem Stand erst nach knapp 20 Sekunden erreicht, und beim Beschleunigen von 60 auf 120 km/h vergehen im obersten Gang 41,3 Sekunden.

Er ist damit kaum schneller als der 10 PS schwächere Audi, dessen auf Wunsch erhältlicher fünfter Gang auch auf Landstraßen als echter Fahrgang eingesetzt werden kann.

Als Spitzenreiter gehen in dieser Disziplin der Mercedes und der Oldsmobile hervor, deren Fahrleistungen es immerhin erlauben, ohne Mühe im Verkehr mitzuschwimmen. So beschleunigt der Mercedes in 16,8 Sekunden auf 100 km/h, und auch der Oldsmobile erreicht die 100 km/h-Grenze noch in weniger als 18 Sekunden.

Insbesondere der als einziger mit einem Automatikgetriebe ausgerüstete Oldsmobile schafft mit einer Höchstgeschwindigkeit von knapp 170 km/h auch auf der Autobahn durchaus ansehnliche Durchschnittsgeschwindigkeiten.

Der Citroen und vor allem der Volvo müssen sich da schon etwas mehr anstrengen, wobei beim Volvo die wenig windschlüpfige Karosserie und die zu lang übersetzte fünfte Fahrstufe

Sieger der ersten beiden Wertungen war der Mercedes 300 D, der die Diesel-Neulinge Audi 100 5D und Volvo GL D6 klar auf die Plätze verweisen konnte. Die Rolle des Schlußlichts im Vergleich der sechs Diesel-Autos fiel dem Citroen CX 2500 D zu, der sowohl im Bereich der Karosserie als auch bei der Wertung von Handlichkeit und Bedienung zahlreiche Män-

Zwischenwertung						
Fahrzeug	Audi	Citroen	Mercedes	Oldsmobile	Peugeot	Volvo
Karosserie und Ausstattung	85	71	96	82	83	81
Handlichkeit und Bedienung	91	62	92	68	69	89
Zwischensumme der Punkte	176	133	188	150	152	170
(maximal erreichbare Punktzahl 200)						

gel aufzuweisen hatte. Die Mercedes-Konkurrenten haben jedoch in den folgenden Wertungen – Motor und Fahrleistungen, Fahrkomfort und Fahreigenschaften – noch die Chance, ihre Positionen zu verbessern.

rakter früherer Dieselmotoren.

Erstaunlicherweise muß sich der von VW übernommene Volvo-Diesel hier sogar seinem engen Verwandten im Audi geschlagen geben, des-

der der Peugeot Diesel mit Turboaumladung, dessen träge ansprechender Lader für eine zähe Kraftentfaltung sorgt. Ist er erst einmal in Schwung, muß dennoch fleißig geschaltet werden, da die Leistung bei höheren Drehzah-

Vergleichstest

Diesel-Limousinen

(ein elektrisch zuschaltbarer Overdrive) den Vorwärtsschub über 120 km/h schnell abschaffen lassen. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von knapp über 150 km/h ist er der langsamste unter den Vergleichskandidaten.

Dank seiner aerodynamisch günstigen Formgebung und seines gut abgestuften Fünfganggetriebes erreichte der Citroen bei gleicher Leistung nicht nur fast 10 km/h mehr als der Volvo, er erwies sich auch als deutlich sparsamer. Denn mit einem Durchschnittsverbrauch von nur 9,1 L/100 km verwies er im Vergleich die gesamte Dieselskonkurrenz auf die Plätze.

Er konsumierte damit knapp einen Liter weniger als der Audi, der mit einem Durchschnittsverbrauch von 10 L/100 km in der Verbrauchswertung auf Platz zwei rangierte. Alle anderen Konkurrenten benötigten im Vergleich deutlich mehr als 10 L/100 km.

Den größten Durst entwickelt erwartungsgemäß der Oldsmobile, wobei allerdings sein durchschnittlicher Verbrauch von 13,8 L/100 km in Anbetracht des großvolumigen Achtzylindermotors und der vergleichsweise guten Fahrleistungen immer noch als angemessen gelten kann. Bemerkenswert sind auch die Aktionsradien der Diesel-Limousinen: Mit einer Tankfüllung schaffen der Oldsmobile und der Citroen die Entfernung Stuttgart-Flensburg, das sind 750 Kilometer, und selbst beim Diesel mit der geringsten Reichweite, dem Volvo, sind es immer noch 560 Kilometer.

Was Diesel-Fahrern zu schaffen macht, nämlich das problematische Kaltstart- und Kaltlaufverhalten, unter-

Ersatzteile/ Wartung¹⁾

Fahrzeugtyp	Audi 100 L 5D	Citroen CX Pallas 2500 D	Mercedes 300 D	Oldsmobile 98 Diesel	Peugeot 604 D turbo	Volvo 244 GL D6
Austauschmotor	3548,-	3600,-	5198,-	4037,- ²⁾	3334,- ⁴⁾	8429,- ³⁾
Auspuffanlage komplett	451,-	388,-	289,-	2019,-	431,-	427,-
Austauschgetriebe Schaltgetriebe Automatik	1583,- —	3275,- ²⁾ —	1107,- 2113,-	— 4891,-	1887,- —	1752,- 1524,-
Satz Stoßdämpfer	257,-	560,-	390,-	356,-	387,-	321,-
Stahlfelge	63,-	89,-	63,-	116,-	66,-	86,-
Frontscheibe	153,-	510,-	266,-	583,-	336,-	271,-
Stoßstange vorn komplett	201,-	478,-	294,-	683,-	354,-	514,-
Kotflügel vorn links	176,-	163,-	203,-	661,-	186,-	268,-
Hauptscheinwerfer	190,-	228,-	247,-	92,-	113,-	225,-
Rückleuchte	81,-	114,-	179,-	533,-	211,-	112,-
Wartungsdienst	77,-	75,-	66,-	117,-	75,-	75,-
Inspektion	143,-	150,-	280,-	176,-	200,-	164,-
Wartung/Inspektion km	7500/15 000	7500/15 000	5000/15 000	10000/20000	5000/10000	7500/15000

¹⁾ alle Preise in DM sind

²⁾ Teilemotor, ³⁾ ohne Turbolader

Betriebskosten

Fahrzeugtyp	Audi 100 L 5D	Citroen CX Pallas 2500 D	Mercedes 300 D	Oldsmobile 98 Diesel	Peugeot 604 D turbo	Volvo 244 GL D6
Grundpreis *	DM 20 580,-	24 890,-	26 148,-	28 670,-	27 900,-	23 950,-
Kfz-Steuer	DM 288,-	360,-	432,-	850,-	331,-	346,-
Haftpflichtversicherung	DM 982,-	982,-	1 066,-	1 290,-	1 066,-	1 066,-
Betriebskosten pro 100 km	DM 24,30	23,30	25,80	30,70	25,-	25,10
Gesamtkosten in	10 000 km	37,8	38,4	42,7	54,8	40,2
Pf/km (ohne	20 000 km	31,0	30,8	34,3	42,7	32,6
Abschreibung und	30 000 km	28,8	28,3	31,4	38,7	30,1
Verzinsung)	40 000 km	27,7	27,1	30,0	36,7	28,8
bei jährlich	50 000 km	27,0	26,3	29,2	35,5	28,0

* alle Preise in DM nach Werksangaben

Kraftstoffverbrauch

Fahrzeugtyp	Audi 100 L 5D	Citroen CX Pallas 2500 D	Mercedes 300 D	Oldsmobile 98 Diesel	Peugeot 604 D turbo	Volvo 244 GL D6
Normverbrauch nach DIN 70030 (L/100 km)						
Bei 90 km/h	6,2	6,1	7,8	8,6	6,1	6,8
Bei 120 km/h	8,5	8,1	11,5	12,0	8,6	9,8
Stadtverkehr	9,0	8,9	10,3	12,8	9,6	9,3
Verbrauchswerte im Test (L/100 km)						
Autobahn ca. 120 km/h	10,0	8,2	11,1	12,0	9,7	9,4
Landstraße ca. 80 km/h	10,1	9,6	11,7	14,8	11,3	11,5
Stadtverkehr	8,9	8,7	9,6	12,5	9,2	9,1
Durchschnittsverbrauch	10,0	9,1	11,4	13,8	10,6	10,7
Tankvolumen L	60	68	65	103	70	60
Aktionsradius km	600	747	570	746	660	561

Vergleichstest

Diesel-Limousinen

Meßwerte

Fahrzeugtyp		Audi 100 L 5D	Citroen CX Pallas 2500 D	Mercedes 300 D	Oldsmobile 98 Diesel	Peugeot 604 D turbo	Volvo 244 GL D6
Gewichte							
Leergewicht	kg	1215	1430	1470	1990	1525	1390
Zulässiges Gesamtgewicht	kg	1670	1840	1965	2548	2000	1780
Zuladung	kg	455	410	495	558	475	390
Personenindexzahl		5,4	4,8	5,8	6,6	5,6	4,6
Gewichtsverteilung							
Vorderachse	%	63,0	68,5	54,4	60,1	54,4	53,2
Hinterachse	%	37,0	31,5	45,6	39,9	45,6	46,8
Zulässige Anhängelast							
gebremst	kg	1100	900	1200	1800	1500	1500
ungebremst	kg	640	665	750	750	700	700
Leistungsgewicht	kg/kW kg/PS	23,8 17,4	26,0 19,1	22,6 16,7	22,1 16,3	25,8 19,1	23,2 17,0
Leistungsgewicht (bei Belastung mit 340 kg = 4 Pers. mit Gepäck)	kg/kW kg/PS	30,5 22,2	32,2 23,6	27,8 20,6	25,9 19,1	31,6 23,3	28,8 21,1
Innengeräusch							
Leerlauf im Stand	in dB(A)	50	52	50	51	50	50
Bei 50 km/h		61	62	62	55	58	62
Bei 80 km/h		65	64	67	60	62	66
Bei 100 km/h		69	71	72	65	67	69
Bei 120 km/h		73	74	73	68	71	73
Bei 130 km/h		73	76	74	70	72	75
Bei 140 km/h		75	78	75	72	74	77
Außengeräusch (Kaltstart)	dB(A)	78	72	68	76	77	81
Beschleunigung	in s						
0 bis 40 km/h		3,6	3,8	3,4	4,2	4,0	3,8
0 bis 60 km/h		7,5	7,2	6,4	7,2	7,5	6,5
0 bis 80 km/h		12,7	12,2	10,8	11,7	12,6	11,5
0 bis 100 km/h		20,1	18,7	16,8	17,9	19,9	18,1
0 bis 120 km/h		32,6	28,1	25,9	26,0	31,2	28,7
0 bis 140 km/h		—	50,3	42,6	44,1	54,8	56,6
400 m mit stehendem Start		21,1	20,8	20,0	20,8	21,1	20,6
1 km mit stehendem Start		39,6	38,7	37,4	38,3	39,5	38,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	151,3	159,3	157,9	169,8	155,2	150,6
Elastizität (im größten Gang) in s							
40 bis 60 km/h		10,7	8,6	7,7	3,7*	12,4	7,8**
40 bis 80 km/h		22,2	17,4	15,2	8,2*	22,2	15,8**
40 bis 100 km/h		34,6	27,9	23,2	14,5*	32,3	25,3**
40 bis 120 km/h		52,0	42,4	33,1	22,6*	46,5	37,4**
40 bis 140 km/h		—	63,8	51,9	41,7*	—	61,5**
1 km ab 40 km/h		45,1	42,3	40,0	35,3*	44,8	41,0**
Fahrversuche							
Slalom (leer)							
Pollerabstand 18 m	km/h	108,0	101,9	98,2	93,1	94,7	54,2
Slalom (belad., zul. Ges.-Gew.)							
18 m Pollerabstand	km/h	57,3	52,9	52,7	49,8	54,7	51,6
Wedelstrecke	km/h	57,3	52,3	51,8	50,6	51,8	98,2

* Automatikgetriebe: Beschleunigung mit Kickdown, ** im IV. Gang

suchte auto motor und sport in einem besonderen Kälte-test. Nach gründlicher Abkühlung in einer Kältekammer auf -20°C wurden sowohl Vorglüh-Dauer und Startzeit als auch die Geräusch-Emission an die Umwelt gemessen.

Die besten Ergebnisse lieferte hier der Mercedes, während Audi, Oldsmobile, Peugeot und Volvo, vor allem was die dieseltypische Lärm-entwicklung beim Kaltlauf betrifft, deutlich mehr Verdruß bereiteten.

Beim Volvo wurden im Leerlauf außen immerhin 81 dB(A) gemessen, 13 dB(A) mehr als beim Mercedes. Ein zum Vergleich untersuchtes Benzin-Auto, ein Mercedes 250, war freilich noch deutlich leiser und kam auf 61 dB(A).

Größte Schwierigkeiten bereitete beim Kälte-test der Oldsmobile, der es bei der vorherrschenden Kälte vorzog, erst gar nicht anzuspringen, obwohl er sich im Alltagsbetrieb bei höheren Temperaturen durch erfreulich schnelles Anspringen auszeichnete.

Beim Citroen stört die pessimistische Vorglüh-Kontrollleuchte, die den Fahrer vor dem Start länger warten läßt, als es eigentlich notwendig wäre.

Unterschiede gab es im übrigen auch bei der Ruß-entwicklung. Vor allem die beiden französischen Diesel-Konkurrenten Citroen und Peugeot, aber auch der Oldsmobile emittieren beim morgendlichen Kaltstart gewaltige Rußwolken, während der Mercedes hier seine Umwelt am wenigsten belästigt.

Fahrkomfort-Wertung:

Bequem sind sie eigentlich alle. Trotzdem sind deutliche Unterschiede spürbar, die in der Komfortwertung eine klare Reihenfolge ergeben: Der Audi bietet hier zusammen mit dem Citroen die insgesamt besten Qualitäten.

Fahrkomfort ist nicht meßbar. Er ergibt sich vielmehr aus einer Vielzahl subjektiver Eindrücke, die zusammen über die Behaglichkeit im Auto entscheiden. Es kommt also hier besonders auf harmonisch ausgeglichene Qualitäten an.

Als Musterbeispiel dafür kann der Audi gelten, der sich in keinem der Bewertungskriterien eine echte Blöße gab. Dafür sorgt in erster Linie seine sehr gut abgestimmte Federung, die Bodenwellen bei jeder Geschwindigkeit hervorragend absorbiert und erst bei voller Beladung etwas ins Stuckern gerät.

Gleichzeitig fühlen sich die Insassen vor allem vorne auf den bequemen Vollschaumsitzen gut aufgehoben und werden weder durch Geräusche noch durch Vibrationen übermäßig belastigt. Die kräftige und gut dosierbare Heizung und Belüftung sorgt darüber hinaus für ein angenehmes Betriebsklima.

Ähnlich zufrieden reisen die Passagiere aber auch im

Citroen, der vor allem auf kurzen Bodenunebenheiten und bei Beladung noch besser federt als der Audi. Zu den Stärken des Franzosen zählen auch die weich ge-

polsterten Rücksitze, die mit zum Besten gehören, was einem Rücksitzpassagier unterkommen kann. Dafür müssen sich die Citroen-Insassen aber mit

extremere klimatischen Bedingungen abfinden, denn die Heizungs- und Belüftungsanlage wird weder mit großer Kälte noch mit brütender Hitze ausreichend fertig.

Was den Federungs-Komfort betrifft, kommt mit den beiden Spitzenreitern eigentlich nur noch der Mercedes mit, in dem aber der Federkern-Rücksitz die Mitfahrer auf schlechter Fahrbahn in starke Vertikalbewegungen versetzt. Außerdem trüben hier stärkere Motorvibrationen den Komfort-Eindruck.

Die übrigen Testkandidaten fallen gegenüber den Komfort-Besten schon etwas mehr ab. Zwar handelt es sich auch beim Oldsmobile und beim Peugeot um weich gefederte Autos, doch mangelt es an der richtigen Abstimmung.

Beim Peugeot stößt die Vorderachse, und beim Oldsmobile stört die viel zu schwache Stoßdämpfung, die bei groben Unebenheiten zu langhubigen Stampfbewegungen führt. Bei voller Beladung stellt die Oldsmobile-Federung dann ihre Arbeit weitgehend ein und läßt Bodenwellen ungehindert bis zum Rückgrat der Wageninsassen durch.

Im Volvo schließlich stört hauptsächlich die hart gedämpfte hintere Starrachse, die kräftige Stöße verteilt und den ohnehin schon eingeschränkten Komfort auf der engen Rücksitzbank weiter schmälert. Er ent-

Fahrkomfort						
Fahrzeug	Audi	Citroen	Mercedes	Oldsmobile	Peugeot	Volvo
Abrollkomfort	10	7	9	8	9	8
Langsamfahrkomfort	10	10	9	9	8	7
Federung auf langen Bodenwellen	10	10	10	4	8	7
Federung auf kurzen Unebenheiten	8	9	8	5	7	6
Komfort beladen	7	10	8	5	8	7
Sitzkomfort vorne	9	8	8	7	6	8
Sitzkomfort hinten	7	10	5	10	9	6
Heizung und Lüftung (Wirkung)	9	5	9	9	7	10
Innengeräusch	8	8	8	10	9	8
Vibrationen	8	9	7	9	7	8
Gesamtzahl der Punkte	86	86	81	76	78	75
(maximal erreichbare Punktzahl 100)						

Motor und Fahrleistungen						
Fahrzeug	Audi	Citroen	Mercedes	Oldsmobile	Peugeot	Volvo
Kaltlauf und Kaltstart	7	7	8	5	7	6
Ansprechen auf Gaspedalbewegungen	9	10	8	9	6	7
Drehwilligkeit	10	9	8	8	6	8
Laufruhe	8	8	7	9	6	7
Übersetzungsanpassung	10	10	8	8	8	8
Beschleunigung	7	8	9	9	7	8
Beschleunigungselastizität	6	8	8	10	7	6
Höchstgeschwindigkeit	6	8	8	10	7	6
Kraftstoffverbrauch	9	10	7	5	8	8
Aktionsradius	7	10	6	10	8	6
Gesamtsumme der Punkte	79	88	77	83	70	70
(maximal erreichbare Punktzahl 100)						

Vergleichstest

Diesel-Limousinen

schädigt aber zusammen mit dem Oldsmobile, der als einziger eine Klimaanlage hat, mit der besten Heizungs- und Belüftungsanlage der sechs Konkurrenten.

Im Sitzkomfort leisten sich der Oldsmobile und der Peugeot Schwächen, die hier ausschließlich auf das Konto der Vordersitze gehen. Während es sich hinten angenehm sitzen läßt, bietet der Peugeot den Frontpassagieren schlecht geformte Sessel mit zu geringer Sitztiefe, und der Oldsmobile offeriert vorne eine zu weich gepolsterte Sitzgruppe, die Fahrer und Beifahrer in Kurven haltlos den Fliehkräften überläßt.

Die akustische Belastung der Passagiere ist dafür gering, denn beide Wagen bieten den besten Geräusch-Komfort. Besonders im Oldsmobile sorgt eine gute Isolierung dafür, daß der Diesellärm weitgehend draußen bleibt und allenfalls nach dem Kaltstart oder im Leerlauf nach innen dringt.

Fahreigenschaften-Wertung:

Hier schlägt die Stunde des Audi, denn so fahrsicher wie er war kein anderer. Er konnte diese Wertung mit großem Vorsprung gewinnen und verfehlte nur knapp die maximal mögliche Punktzahl.

Was die Fahrsicherheit angeht, bieten Dieselaautos von vornherein gute Voraussetzungen, denn sie liegen

durchweg an der unteren Grenze des Leistungsspektrums ihrer Modellreihe. Entsprechend groß sind denn auch die Sicherheitsreserven der Fahrwerke, die ja für viel stärkere Antriebe konzipiert wurden.

Trotzdem gab es gerade hier besonders große Unterschiede zwischen den sechs Testkandidaten. Das lag vor

allem am Audi, der seine Konkurrenten nachdrücklich auf die Plätze verweisen konnte.

Ganz gleich, ob es darum ging, auf glatter oder welliger Fahrbahn schnell um Kurven zu fahren, plötzlich auftauchenden Hindernissen auszuweichen oder mit voller Beladung schnelle Wechselkurven hinter sich

zu bringen, der frontgetriebene Audi beeindruckte in jeder Situation durch sein fast neutrales und absolut narrensicherers Fahrverhalten. Da kamen der Mercedes und der Volvo nicht mit, die zwar dem Fahrer ebenfalls kaum Probleme aufgaben, andererseits aber bei schneller Fahrt deutlich mehr Konzentration erfordern.

Beim Mercedes machen sich das höhere Gewicht und das kräftige Bremsmoment des Dieselmotors beim Gaswegnehmen bemerkbar: In Kurven untersteuert er stärker als die entsprechenden Benzin-Modelle und reagiert auf Lastwechsel mit plötzlichem Übersteuern. Dem untersteuernd ausgelegten Volvo mangelt es auf unebener Fahrbahn mitunter an Bodenhaftung.

Noch schwerer hat es der Fahrer aber in den beiden französischen Diesel-Limousinen, die beide im Kurvengrenzbereich mit unangenehmen Überraschungen aufwarten können.

So gilt es im Peugeot vor allem bei voller Beladung durch dosiertes Gegenlenken das blitzartig ausbrechende Heck wieder einzufangen, und dies wird durch die etwas gefühllos operierende Lenkung nicht gerade erleichtert. Hinzu kam die schlechte Bodenhaftung der Hinterräder auf welliger Fahrbahn.

Der frontgetriebene Citroen neigt dagegen zu einem anderen Extrem. Wegen der hohen Belastung seiner Vorderachse strebt er in engen Kurven, zumal auf wenig griffigem Belag, mit Nachdruck geradeaus dem Kurvenaußenrand zu und läßt

Fahreigenschaften						
Fahrzeug	Audi	Citroen	Mercedes	Oldsmobile	Peugeot	Volvo
Eigenlenkverhalten	9	7	8	6	8	8
Beherrschbarkeit im Grenzbereich	10	6	8	6	7	9
Lenkexaktheit	10	7	9	3	8	9
Stabilität in Wechselkurven (leer)	10	8	8	6	7	9
Stabilität in Wechselkurven (belad.)	10	8	8	6	6	8
Bodenhaftung auf schlechter Fahrbahn	10	9	10	3	6	7
Traktion	10	10	8	6	8	8
Geradeauslauf und Windempfindlichkeit	10	9	9	8	8	7
Karosserieneigung	8	7	8	5	8	8
Bremsen	8	7	9	5	8	8
Gesamtzahl der Punkte	95	78	85	54	74	81
(maximal erreichbare Punktzahl 100)						

Gesamtwertung						
Fahrzeug	Audi	Citroen	Mercedes	Oldsmobile	Peugeot	Volvo
Karosserie	85	71	96	82	83	81
Handlichkeit und Bedienung	91	62	92	68	69	89
Motor und Fahrleistungen	79	88	77	83	70	70
Fahrkomfort	86	86	81	76	78	75
Fahreigenschaften	95	78	85	54	74	81
Gesamtsumme der Punkte	436	385	431	363	374	396
(maximal erreichbare Punktzahl 500)						

Der Audi gewinnt den Diesel-Vergleich

1. Platz

436 Punkte

Audi 100 L 5D

Der Harmonische

Der Audi konnte zwei Einzelwertungen gewinnen, kam aber auch in allen anderen Disziplinen auf ausgezeichnete Ergebnisse: Unter den Testkandidaten ist er zweifellos der Ausgewogenste.



4. Platz

385 Punkte

Citroen CX Pallas 2500 D

Der Sparsame

Der Citroen überzeugt durch seinen sparsamen, kultivierten Motor und seinen guten Fahrkomfort. Karosserie und Handlichkeit lassen jedoch zu wünschen übrig.



2. Platz

431 Punkte

Mercedes 300 D

Der Funktionelle

Die Stärke des Mercedes liegt in seiner perfekten Karosserie und seiner ausgereiften Konstruktion. Er bietet relativ gute Fahrleistungen und gab sich in keiner der Einzelwertungen eine Blöße.



5. Platz

374 Punkte

Peugeot 604 D turbo

Der Aufgeladene

Als einziger Vergleichskandidat besitzt der Peugeot einen Turbomotor, dessen Eigenschaften in diesem Vergleich nicht voll befriedigen können. Auch sonst bietet der Peugeot allenfalls Durchschnittliches.



3. Platz

396 Punkte

Volvo 244 GL D6

Der Konventionelle

Trotz seiner ganz und gar konventionellen, mittlerweile etwas betagten Bauweise konnte der Volvo in fast allen Bewertungskriterien gute Noten erzielen. Abstriche müssen nur beim Motor gemacht werden.



6. Platz

363 Punkte

Oldsmobile 98 Regency Diesel

Der Amerikanische

Die Attraktion des Oldsmobile liegt in seinem kultivierten Achtzylinder-Motor. In allen anderen Kriterien kann er jedoch europäischen Ansprüchen nicht gerecht werden. Der letzte Platz bleibt ihm deshalb nicht erspart.



sich dann nur schwer in die richtige Richtung zwingen. Gleichzeitig muß sich der Citroen-Fahrer mit einer gewöhnungsbedürftigen Lenkung und schlecht dosierbaren Bremsen auseinandersetzen.

Noch mehr Gewöhnung erfordert aber zweifellos der Oldsmobile. Da sich die Räder auf schlechten Straßen mehr in der Luft als am Boden befinden, können sie ihren Seitenführungsaufgaben nur unvollkommen nachkommen, und die schwache Stoßdämpfung sorgt gleich-

zeitig für heftige Torkelbewegungen.

Kurven umrundet der Oldsmobile stark untersteuernd, wobei Kursänderungen durch die indirekte und gefühllose Lenkung erschwert werden.

Unbehagen bereiten im Oldsmobile auch die Bremsen, die auf hohe Beanspruchung mit deutlich nachlassender Wirkung reagieren, während die Bremsanlagen der übrigen Vergleichskandidaten den anfallenden Belastungen klaglos gerecht werden konnten.

Abschließend bleibt festzustellen, daß die Diesel-Neulinge den Diesel-Pionieren Daimler-Benz und vor allem Peugeot mittlerweile ordentlich zu schaffen machen. Daß der Audi 100 5D, das erste Dieselmotormodell der Ingolstädter, den Diesel-Vergleich knapp vor dem Mercedes für sich entscheiden konnte, verdankt er freilich weniger überlegenen Motoreigenschaften als vielmehr der Summe seiner sonstigen Vorzüge. Ginge es allein um die Motorqualitäten, müßte eigentlich der Citroen CX,

ebenfalls ein vergleichsweise junger Diesel-Konkurrent, an erster Stelle stehen. Zahlreiche Unvollkommenheiten auf anderen Gebieten lassen ihn jedoch noch hinter den recht betagten Volvo zurückfallen. Er übertraf aber noch den Peugeot, der den in ihn gesetzten Erwartungen im direkten Vergleich nicht ganz gerecht werden konnte. Letzter schließlich wurde der Oldsmobile, dessen Qualitäten weitgehend auf den amerikanischen Geschmack zugeschnitten sind.

Autohaus Bidenharn

V·A·G

GmbH



Celler Straße 17

Telefon 0 51 42 / 10 36

3 1 0 6 E s c h e d e