

Vergleichstest

Wissen Sie, was Renault 25 V6, Lancia Thema 6V, Peugeot 505 V6 und Mercedes 260 E gemeinsam haben? Richtig: 6 Zylinder. Wissen Sie auch, was sie unterscheidet? Der *Auto Bild*-Vergleichstest sagt es Ihnen



6-Zylinder-Quartett



6D **D**

Mercedes 260 E

Hubraum: 2599 ccm

Zylinder: 6

KW/PS: 118/160

Umdreh./Min.: 5800

Gewicht: 1330 kg

Geschwindigkeit: 216 km/h

Preis: DM 47 253

a) Peugeot
b) Lancia
c) Renault

C **F**

6

Hubraum: 2849 ccm

Zylinder: 6

KW/PS: 105/143

Umdreh./Min.: 5000

Gewicht: 1360 kg

Geschwindigkeit: 192 km/h

Preis: DM 42 455

d) Renault

- wer sticht wen aus?

Vergleichstest

Eine Handvoll Trümpfe im Auto-Quartett. Zumindest in der Motorleistung hat der Mercedes 260 E (160 PS) die Nase vorne, kann seine Konkurrenten Lancia Thema 6V, Peugeot 505 V6 und Renault 25 V6 stechen.

Doch ein Auto-Bild-Vergleich ist kein Kinderspiel für die vier europäischen Autos mit Sechszylindermotor unter der Haube. Hier wird hart um Punkte gerungen. Hat der 260 E am Ende des Vergleichs alle Trümpfe auf seiner Seite?

1. Motor/Getriebe

Sechs Zylinder haben alle vier Wagen unter der Haube. Doch die Hersteller haben sie unterschiedlich angeordnet. Mercedes hat sie als einziger in einer Reihe (Reihenmotor). Lancia, Peugeot und Renault ordnen sie V-förmig (V-Motor) an. Übrigens: Die drei V-Motoren haben einen gemeinsamen Stammvater, der Euromotor genannt wird. Nachteil des Reihenmotors: Er benötigt mehr Platz. Dafür ist er in der Laufruhe den V-Motoren überlegen. Und genau dieser Punkt ist die Stärke der Stuttgarter Maschine. Egal bei welcher Drehzahl: Immer flüstert er. Leider ist er unter 4000 Touren nicht besonders munter. Das macht häufiges Schalten nötig.

Dieses Manko kennt der Lancia-Motor zum Glück nicht. Denn das Wechseln seiner fünf Gänge ist keine Freude. Die Schaltung gibt sich wenig präzise und recht schwergängig. Einen anderen Nachteil teilt er mit dem Renault 25: Der Motor läuft laut und rau, im Leerlauf schüttelt er sich sogar ein wenig. Das will gar nicht zu einem Sechszylinder passen. Der Peugeot erhebt seine Stimme erst jenseits von 4500/min deutlich. Doch fährt man ihn eh selten so hochtourig, weil er dann sehr gequält wirkt und nur noch wenig zulegt. Das kurz abgestufte Getriebe ermöglicht dem 505-Fahrer dafür eine sehr schaltfaule Fahrweise. Nachteil dieser Übersetzung: Auf der Autobahn dreht der Motor recht hoch, wird deshalb laut. Im Verbrauch darf man von etwa 150 PS starken Autos keine Wunder erwarten. Dennoch: 260 E, 505 und R 25 begnügen sich auf der Auto-Bild-Verbrauchsstrecke mit 12,5 Litern (Super, 260 E und 505 Super bleifrei). Der Lancia genehmigte sich knapp über 13 Liter (Super). In allen Fällen sind Verbräuche unter 10 Litern nur schwer möglich. Wer jedoch auf der Autobahn mit Bleifuß fährt, muß dann bei allen vier Autos mit mehr als 16 Litern auf 100 Kilometer rechnen.

Fahrzeug	260 E	Thema	505	R 25
Fahrleistungen	8	9	9	9
Laufruhe	10	7	8	7
Verbrauch	8	6	8	8
Start/eigenschaft	10	9	10	8
Schalt./Getriebe	9	7	8	8
Summe	45	38	43	40

In jeder Wertung sind max. 10 Punkte möglich, gesamt max. 50 Punkte

2. Karosserie/Bedienung

Wenn ein Wagen das Stuttgarter Mercedes-Werk verläßt, ist er meist besonders perfekt verarbeitet. Diesem Ruf wurde auch unser 260-E-Testwagen gerecht. Bis auf eine Kleinigkeit: In der Fahrtür war der Dichtgummi lose. Deshalb rauschte die Tür auf der Autobahn.

Wie schon gesagt: eine Kleinigkeit. Diese wird sogar zur Bedeutungslosigkeit verdammt, steigt man in den Lancia um. Da quietschen die Türen, knarrt die Kupplung und klappert das Armaturenbrett. Auf Kopfsteingpflaster zeigt die Karosserie eine weitere Unart: Sie verwindet sich extrem stark.

Die beiden Franzosen haben sich in der Verarbeitungsqualität den Ansprüchen deutscher Käufer weitgehend angenähert. Im R 25 klappert das Armaturenbrett auf schlechten Straßen, im 505 sind Türen und Fenster schlecht einge-

paßt, sorgen so bei Geschwindigkeiten über 120 km/h für starke Windgeräusche.

Schlußlicht in der Innenraumgröße ist der Peugeot. Das muß man ihm allerdings nachsehen. Denn mit nur 4,57 Meter Außenlänge ist er der Kürzeste im Quartett. Und – vier Personen sitzen in ihm recht passabel. Fünf Mitreisende dagegen auf Tuchfühlung. Ärgerlicher ist dies schon beim Mercedes. Er bietet auch nicht mehr Platz als der Peugeot. Nur: Mit einer Länge von 4,74 Metern übertagt er die Konkurrenten um einiges. Die windschnittige Karosserie des



Ohne Schnörkel und Chrom-Zierat präsentiert sich der Mercedes 260 E



Lancia setzt beim Thema 6V auf das klassische Stufenheck

260 E ist nicht sehr übersichtlich. Wer beim Einparken das Heck überblicken will, muß entweder seinen Hals sehr lang machen oder ein Sitzriese sein. Besser gelingt diese Übung bei Lancia und Renault. Bei beiden sind alle Ecken prima zu sehen. Ganz nebenbei haben sie auch den meisten Platz für die Passagiere. Der R 25 bietet zwei Besonderheiten – eine große Heckklappe und eine umlegbare Rücksitzbank. Das macht seinen Kofferraum variabel. Auch das Lancia-Stufenheck bietet diesen Vorteil. Allerdings nur gegen einen Aufpreis von 440 Mark.

Wer den Renault fehlerfrei bedienen will, sollte vorher genau die Bedienungsanleitung studieren. Der Fahrer ist von Tasten und Schaltern umzingelt. Sicher – das liegt auch an der reichhaltigen Ausstattung. Denn egal ob's elektrische Fensterheber, Tempomat oder die Zentralverriegelung sind – jedes der elektrischen Hebelchen braucht einen Schalter. Daß weniger mehr sein kann, zeigen hier besonders eindrucksvoll der 505 und der 260 E. In ihnen findet sich der Fahrer auf Anhieb gut zurecht. Im Lancia stören die unbeleuchteten Schalter für



Die konservative Form des Peugeot 505 ist seit Jahren fast unverändert



Der Renault 25 hat als einziger eine große gläserne Heckklappe

die elektrischen Fensterheber und die komplizierte Bedienung der Heizung.

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 56

Fahrzeug	260 E	Thema	505	R 25
Innenraum	8	9	8	9
Kofferraum	9	10	8	8
Ausstattung	5	8	9	10
Verarbeitung	9	5	7	7
Armat./Bedien.	10	7	8	6
Summe	41	39	40	40



Auf Spielereien im Innenraum haben die Mercedes-Ingenieure bewußt verzichtet. Das Schiebedach kostet 1661 Mark Aufpreis. Die elektrischen Fensterheber 1596 Mark



Der reichlich verarbeitete Kunststoff im Lancia riecht unangenehm. Das liegt an den verwendeten Weichmachern. Die Alcantara-Sitzbezüge kosten 920 Mark Aufpreis



Der Peugeot 505 V6 hat als einziger ein elektrisches Schiebedach serienmäßig. Das Cockpit erinnert an BMW. Besonderheit: Vor dem Beifahrer sind gleich zwei Handschuhfächer



Der Renault 25 hat enorm viel Platz. Die Lederausstattung kostet 2800 Mark extra, das elektrische Schiebedach 1350 Mark. Die vielen Schalter verwirren den Fahrer

Fotos: Klaus Kuhnigk

Reifen-Superpreise

Sofort-Versand per NN garantiert 1. Wahl, schlauchlos bis 3 Stück à DM 5,- Fracht-Anteil ab 4 Stück frachtfrei Bahnstation ☎ (02 61) 6 66 66

⊕ Top-Angebot Six Marken Neureifen
⊕ Firestone
⊕ Goodyear
⊕ Felga
⊕ Michelin
⊕ Pirelli

R-1a Kunden: (28/38"/19"-P7-Profil auf Anfrage)

Reifen	Firestone	Goodyear	Felga	Michelin	Pirelli
155/70 HR 13	45,-	52,-	55,-	55,-	74,-
145/70 HR 13	42,-	48,-	50,-	50,-	72,-
155/70 HR 13	45,-	52,-	55,-	55,-	74,-
145/70 HR 13	42,-	48,-	50,-	50,-	72,-
175/70 HR 14	55,-	62,-	65,-	65,-	84,-
165/70 HR 14	52,-	58,-	60,-	60,-	78,-
175/70 HR 14	55,-	62,-	65,-	65,-	84,-
165/70 HR 14	52,-	58,-	60,-	60,-	78,-
185/70 HR 15	65,-	72,-	75,-	75,-	94,-
175/70 HR 15	62,-	68,-	70,-	70,-	88,-
185/70 HR 15	65,-	72,-	75,-	75,-	94,-
175/70 HR 15	62,-	68,-	70,-	70,-	88,-
195/70 HR 16	75,-	82,-	85,-	85,-	104,-
185/70 HR 16	72,-	78,-	80,-	80,-	98,-
195/70 HR 16	75,-	82,-	85,-	85,-	104,-
185/70 HR 16	72,-	78,-	80,-	80,-	98,-
205/70 HR 17	85,-	92,-	95,-	95,-	114,-
195/70 HR 17	82,-	88,-	90,-	90,-	108,-
205/70 HR 17	85,-	92,-	95,-	95,-	114,-
195/70 HR 17	82,-	88,-	90,-	90,-	108,-
215/70 VR 18	95,-	102,-	105,-	105,-	124,-
205/70 VR 18	92,-	98,-	100,-	100,-	118,-
215/70 VR 18	95,-	102,-	105,-	105,-	124,-
205/70 VR 18	92,-	98,-	100,-	100,-	118,-
225/70 VR 19	105,-	112,-	115,-	115,-	134,-
215/70 VR 19	102,-	108,-	110,-	110,-	128,-
225/70 VR 19	105,-	112,-	115,-	115,-	134,-
215/70 VR 19	102,-	108,-	110,-	110,-	128,-
235/70 VR 20	115,-	122,-	125,-	125,-	144,-
225/70 VR 20	112,-	118,-	120,-	120,-	138,-
235/70 VR 20	115,-	122,-	125,-	125,-	144,-
225/70 VR 20	112,-	118,-	120,-	120,-	138,-

M + S Reifen
⊕ Top-Angebot Six Marken Neureifen
⊕ Bridgestone
⊕ Goodyear M2
⊕ Felga
⊕ Michelin
⊕ Pirelli

R-1a Kunden: (28/38"/19"-P7-Profil auf Anfrage)

Reifen	Bridgestone	Goodyear M2	Felga	Michelin	Pirelli
145 R 12	45,-	52,-	55,-	55,-	74,-
155 R 12	52,-	58,-	60,-	60,-	78,-
155/70 R 13	55,-	62,-	65,-	65,-	84,-
145 R 13	45,-	52,-	55,-	55,-	74,-
155/70 R 13	55,-	62,-	65,-	65,-	84,-
165/70 R 13	58,-	65,-	68,-	68,-	88,-
175/70 R 13	65,-	72,-	75,-	75,-	94,-
175/70 R 13	65,-	72,-	75,-	75,-	94,-
185/70 R 14	75,-	82,-	85,-	85,-	104,-
175/70 R 14	72,-	78,-	80,-	80,-	98,-
185/70 R 14	75,-	82,-	85,-	85,-	104,-
175/70 R 14	72,-	78,-	80,-	80,-	98,-
195/70 R 15	85,-	92,-	95,-	95,-	114,-
185/70 R 15	82,-	88,-	90,-	90,-	108,-
195/70 R 15	85,-	92,-	95,-	95,-	114,-
185/70 R 15	82,-	88,-	90,-	90,-	108,-
205/70 R 16	95,-	102,-	105,-	105,-	124,-
195/70 R 16	92,-	98,-	100,-	100,-	118,-
205/70 R 16	95,-	102,-	105,-	105,-	124,-
195/70 R 16	92,-	98,-	100,-	100,-	118,-
215/70 R 17	105,-	112,-	115,-	115,-	134,-
205/70 R 17	102,-	108,-	110,-	110,-	128,-
215/70 R 17	105,-	112,-	115,-	115,-	134,-
205/70 R 17	102,-	108,-	110,-	110,-	128,-
225/70 R 18	115,-	122,-	125,-	125,-	144,-
215/70 R 18	112,-	118,-	120,-	120,-	138,-
225/70 R 18	115,-	122,-	125,-	125,-	144,-
215/70 R 18	112,-	118,-	120,-	120,-	138,-

M + S Reifen auf Felge montiert und elektronisch gewuchtet

Reifen	Bridgestone	Goodyear M2	Felga	Michelin	Pirelli
155/70 R 13	55,-	62,-	65,-	65,-	84,-
175/70 R 14	65,-	72,-	75,-	75,-	94,-
175/70 R 14	65,-	72,-	75,-	75,-	94,-
185/70 R 15	75,-	82,-	85,-	85,-	104,-
175/70 R 15	72,-	78,-	80,-	80,-	98,-
185/70 R 15	75,-	82,-	85,-	85,-	104,-
175/70 R 15	72,-	78,-	80,-	80,-	98,-
195/70 R 16	85,-	92,-	95,-	95,-	114,-
185/70 R 16	82,-	88,-	90,-	90,-	108,-
195/70 R 16	85,-	92,-	95,-	95,-	114,-
185/70 R 16	82,-	88,-	90,-	90,-	108,-
205/70 R 17	95,-	102,-	105,-	105,-	124,-
195/70 R 17	92,-	98,-	100,-	100,-	118,-
205/70 R 17	95,-	102,-	105,-	105,-	124,-
195/70 R 17	92,-	98,-	100,-	100,-	118,-
215/70 R 18	105,-	112,-	115,-	115,-	134,-
205/70 R 18	102,-	108,-	110,-	110,-	128,-
215/70 R 18	105,-	112,-	115,-	115,-	134,-
205/70 R 18	102,-	108,-	110,-	110,-	128,-
225/70 R 19	115,-	122,-	125,-	125,-	144,-
215/70 R 19	112,-	118,-	120,-	120,-	138,-
225/70 R 19	115,-	122,-	125,-	125,-	144,-
215/70 R 19	112,-	118,-	120,-	120,-	138,-

Weitere Größen und Marken auf Anfrage. Reifen für 65- und Geländewagen lieferbar. Täglich Versand per NN oder Sofort-Montage. Schlangenservicereparatur. Für Breckfehler keine Haftung.
Reifen Schneider
5414 Vallendar, B 42
☎ (02 61) 6 66 66/6 66 65

Vergleichstest

3. Komfort/Fahrwerk

Wer für ein Auto zwischen 35 000 und 50 000 Mark ausgibt, darf zu Recht eine gehörige Portion Fahrkomfort erwarten. Der Lancia büßt hier viele Punkte ein. Auf schlechtem Pflaster müssen die Rücken der Insassen einiges erliden. Jede kurze Welle wird fast ungefiltert weitergegeben. Auf langen Wellen bleibt er recht ruhig. Grund für diesen unharmonischen Fahrkomfort: Die Italiener haben es nicht verstanden, die Federn und die Dämpfer perfekt aufeinander abzustimmen. Die Federung ist zu weich, die Stoßdämpfer sind zu hart.

Da macht der Thema in den Fahreigenschaften schon einen besseren Eindruck. Der Geradeauslauf ist muster-gültig, und hohe Kurvengeschwindigkeiten läßt das Fahrwerk auch zu. Doch dann müssen sich Fahrer und Beifahrer gut festhalten. Grund: Die Vordersitze haben zu wenig Seitenführung. Probleme gibt's mit der Haftung der vorderen Antriebsräder. Sie drehen beim Anfahren schnell durch. Das liegt an der schmalen, serienmäßigen Bereifung (185/70 VR 14).

Fahrkomfort bietet der Stuttgarter in Hülle und Fülle. Einzige Einschränkung: Die Sitze stützen den Rücken etwas schwach ab. Sein Fahrverhalten in Kurven: mustergültig. Einige Fahrer wird allerdings das leichte Schaukeln der Karosserie stören.

Den typisch französischen Fahrkomfort haben Peugeot und Renault abgelegt. Besonders Peugeot spricht mit seinem straffen Fahrwerk den sportlichen Fahrer an. In schnell gefahrenen Kurven bricht das Heck leicht aus. Beim Einfahren ist die exakte Servolenkung hilfreich. Besonderer Clou der Peugeot-Lenkung: Mit zunehmendem Tempo nimmt die Servounterstützung ab.

Die Heizungen haben in allen vier Wagen einen hohen Standard erreicht. Sie werden schnell warm, lassen sich gut regulieren. Renault und Lancia verlieren Punkte für die umständliche Bedienung.

Fahrzeug	260 E	Thema	505	R 25
Fahrkomfort	9	5	6	7
Sitze	8	6	8	7
Heizung	9	6	8	7
Geradeauslauf	9	10	8	9
Kurvenverhalt.	9	8	8	8
Summe	44	35	38	38

4. Wirtschaftlichkeit

Spitzenreiter in der Preisgestaltung ist der 260 E. 47 253 Mark kostet er. Immerhin: Dafür hat er einen Katalysator serienmäßig, der ihm in den Fixkosten einen Punktgewinn bringt. Am billigsten macht es Lancia. 36 850 Mark kostet der Thema 6V. Daß er dieses Kapitel nicht gewinnt, liegt an der Tatsache, daß er nicht mit Kat lieferbar ist. Wenn der Lancia mal wieder verkauft werden soll, wird er auch keinen hohen Preis erzielen. Das liegt nicht zuletzt am schlechten Ruf, den italienische Autos bei uns genießen.

Der Peugeot hat die Nase bei den Fixkosten vorn. Keine Steuern dank serienmäßigem Kat und eine niedrige Haftpflichtversicherung (siehe Testwerte) machen's möglich. Der Renault verliert wichtige Punkte durch seinen hohen Wertverlust.

Fahrzeug	250 E	Thema	505	R 25
Preis	5	10	6	7
Wiederverkauf	10	6	7	5
Fix-Kosten	8	6	10	7
Inspektion	6	8	8	9
Benzinkosten	9	6	9	8
Summe	40	36	40	36

5. Gesamtwertung

Die meisten Trümpfe hat der 260 E in der Hand. In keinem der vier Kapitel leistet er sich Schwächen. Auf Platz zwei landet der Peugeot 505. Er ist etwas für Leute, die gerne sportlich fahren.

Der Renault bietet eine sehr komplette Ausstattung. Das täuscht aber über Schwachstellen nicht hinweg: Der Motor läuft unruhig, und die verspielte Elektronik ist sehr störänfällig. So spielte bei unserem Testwagen der Sprach-Computer verrückt: Statt seiner eigentlichen Aufgabe, Fehler zu melden, ihnen nachzugehen, sprach er zwei Stunden nur rückwärts – und das ununterbrochen.

Die rote Laterne bekommt der Lancia. Sein Motor ist kräftig, aber unkultiviert, die Karosserie nicht sonderlich gut verarbeitet. Sein unharmonischer Fahrkomfort entspricht nicht dem Klassenstandard. Und: Obwohl er in der Anschaffung der preiswerteste ist, ist es kein billiges Vergnügen, einen Lancia zu fahren. Das liegt an den hohen Benzinkosten und dem vollen Steuersatz, der ans Finanzamt zu zahlen ist.

Etwas haben die Letztplatzierten, Re-



Renault 25 V6 und Peugeot 505 V6 haben

Testwerte

Preis: ①
Benzinverbrauch: ②
Testverbrauch:
Höchstgeschwindigkeit:
Beschleunigung:
60-120 km/h im 4./5. Gang:
1 km mit stehendem Start
Maximale Zuladung:
Wartungsintervalle:
Inspektionskosten: ③
Kraftfahrzeugsteuer: ④
Haftpflichtversicherung: ⑤

① Listenpreis (Grundausstattung) ab Werk inkl. MwSt. Je nach Fahrzeughersteller kommen zusätzlich noch rund 500 Mark Überfüh-

naut und Lancia, aber zu bieten, das sowohl dem 260 E als auch dem 505 V6 fehlt – Eigenständigkeit. Und das ist für manche Autokäufer wichtiger als Perfektion und ein makelloser Ruf, den der Mercedes genießt.

Andreas Borchmann

Fahrzeug	260 E	Thema	505	R 25
Motor/Getriebe	45	38	43	40
Karos./Bedien.	41	39	40	40
Komfort/Fahrw.	44	35	38	38
Wirtschaftlichk.	40	36	40	36
Summe	170	148	161	154

Erreichbare maximale Punktzahl: 200 Punkte

Technische Daten



Motor und Kraftübertragung: Sechszylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, geregelter Drei-Wege-Katalysator, Hubraum 2599 ccm, Bohrung x Hub 82,9 x 80,2 mm, Verdichtungsverhältnis 9,2:1, 118 kW (160 PS) bei 5800/min, maximales Drehmoment 220 Nm bei 4800/min, elektronische Benzineinspritzung, Heckantrieb, Fünfganggetriebe. **Fahrwerk:** Einzelradaufhängung, vorne Schraubenfeder, Dreiecksquerlenker, Stabilisator, negativer Lenkrollradius, hi. Schraubenfedern, Stabilisator, vorne und hinten Scheibenbremsen mit Anti-Blockier-System, Reifen 195/65 VR 15, servounterstützte Zahnstangenlenkung. **Abmessungen:** Länge, Breite, Höhe: 4,74, 1,74, 1,45 Meter, Leergewicht 1330 kg, Kofferrauminhalt 520 Liter, Anhängelast gebremst/ungebremst 1500/700 kg, Tankinhalt 70 Liter.

Technische Daten



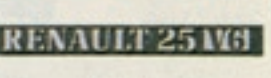
Motor und Kraftübertragung: Sechszylinder-V-Motor, vorne quer eingebaut, Hubraum 2849 ccm, Bohrung x Hub 91 x 73 mm, Verdichtungsverhältnis 9,5:1, 110 kW (150 PS) bei 5750/min, maximales Drehmoment 240 Nm bei 2700/min, mechanische Benzineinspritzung, Frontantrieb, Fünfganggetriebe. **Fahrwerk:** Einzelradaufhängung, vorne McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator, hinten McPherson-Federbeine, Querlenker, Längslenker, Stabilisator, Reifen 185/70 VR 14, vorne und hinten Scheibenbremsen, servounterstützte Zahnstangenlenkung. **Abmessungen:** Länge, Breite, Höhe: 4,59, 1,75, 1,41 Meter, Leergewicht 1160 Kilogramm, Kofferrauminhalt 550 Liter, Anhängelast gebremst/ungebremst 1500/600 Kilogramm, Tankinhalt 70 Liter.

Technische Daten



Motor und Kraftübertragung: Sechszylinder-V-Motor, vorne längs eingebaut, geregelter Drei-Wege-Katalysator mit Lambdasonde, Hubraum 2849 ccm, Bohrung x Hub 91 x 73 mm, Verdichtungsverhältnis 9,5:1, 105 kW (143 PS) bei 5000/min, maximales Drehmoment 235 Nm bei 2800/min, Benzineinspritzung, Heckantrieb, Fünfganggetriebe. **Fahrwerk:** Einzelradaufhängung, vorne McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator, hinten Schräglenker, Schraubenfedern, Stabilisator, vorne und hinten Scheibenbremsen (vo. innenbelüftet) mit Anti-Blockier-System, Reifen 195/69 VR 15, servounterstützte Zahnstangenlenkung. **Abmessungen:** Länge, Breite, Höhe: 4,57, 1,73, 1,45 m, Leergewicht 1360 kg, Kofferrauminhalt 523 Liter, Anhängelast gebremst/ungebremst 1500/665 kg, Tank 70 Liter.

Technische Daten



Motor und Kraftübertragung: Sechszylinder-V-Motor, vorne längs eingebaut, Hubraum 2664 ccm, Bohrung x Hub 88 x 73 mm, Verdichtungsverhältnis 9,2:1, 104 kW (141 PS) bei 5500/min, maximales Drehmoment 215 Nm bei 3000/min, mechanische Benzineinspritzung, Frontantrieb, Fünfganggetriebe. **Fahrwerk:** Einzelradaufhängung, vorne Schraubenfedern, Querlenker, Stabilisator, negativer Lenkrollradius, hinten McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator, vorne und hinten Scheibenbremsen mit Anti-Blockier-System, Reifen 195/60 HR 15, servounterstützte Zahnstangenlenkung. **Abmessungen:** Länge, Breite, Höhe: 4,45, 1,77, 1,40 Meter, Leergewicht 1288 Kilogramm, Kofferrauminhalt 442 Liter, Anhängelast gebremst/ungebremst 1500/640 Kilogramm, Tankinhalt 72 Liter.



hohe Ladekanten. Die Kofferraumdeckel vom Lancia Thema 6V und Mercedes 260 E reichen hinunter bis zur Stoßstange (von links)

Mercedes 260 E

Lancia Thema 6V

Peugeot 505 V6

Renault 25 V6

47 253 Mark	36 850 Mark	42 455 Mark	39 500 Mark
7,2/9,2/12,9 l/100 km	7,2/8,9/15,4 l/100 km	8,4/10,9/13,9 l/100 km	7,0/8,9/15,4 l/100 km
12,5 l/100 km (Sup. bleifr.)	13 l/100 km (Super)	12,5 l/100 km (Sup. bleifr.)	12,5 l/100 km (Sup. a. bleif.)
216 km/h	210 km/h	194 km/h	207 km/h
0-100 km/h in 9,3 Sek.	0-100 km/h in 7,6 Sek.	0-100 km/h in 8,9 Sek.	0-100 km/h in 8,7 Sek.
18,8/28,8 Sek.	14,4/20,6 Sek.	12,5/16,3 Sek.	12,9/17,5 Sek.
30,5 Sek.	28,8 Sek.	30,6 Sek.	30 Sek.
520 Kilogramm	500 Kilogramm	450 Kilogramm	432 Kilogramm
20 000 Kilometer	20 000 Kilometer	20 000 Kilometer	50 000 Kilometer
280 bis 400 Mark	400 bis 450 Mark	250 bis 450 Mark	400 bis 450 Mark
steuerfrei (Stufe E)	626,40 Mark	steuerfrei (Stufe E)	626,40 Mark
1519 Mark	1282 Mark	1282 Mark	1282 Mark

rungskosten dazu. ② Verbrauchs-Werksangabe nach ECE-Norm, auf die sich die europäischen Automobilhersteller geeinigt haben. Wird ermittelt bei konstant 90 km/h, konstant 120 km/h und im Stadtverkehr. ③ Kosten für den großen Regelservice ohne eventuell zusätzlich anfallende Reparaturarbeiten. ④ Bei jährlicher Zahlungsweise. ⑤ 100 Prozent Beitragssatz bei jährlicher Zahlungsweise in der Regionalklasse drei.

Der Sechszylinder-Reihenmotor vom 260 E ist ein Musterknabe in Sachen Laufkultur. Immer bleibt er leise. Bei niedrigen Drehzahlen ist die Maschine etwas schlapp



Der Lancia-Motor ist nicht sehr wartungsfreundlich. Die Zündkerzen sind total verbaut. Seine Vorzüge: Viel Kraft bei niedrigen Touren und enorme Drehfreude



Der 505-Motor ist keine Neuentwicklung. Der gleiche Motor trieb schon den Peugeot 504 an. Die V6-Maschine bleibt bis 4500/min angenehm leise



Der Renault-Sechszylinder läuft unzeitgemäß rau und laut. In Sachen Fahrleistungen und Verbrauch ist er voll auf der Höhe der Zeit. Wer will, kann ihn mit Katalysator bestellen



Damit der Diesel keine kalten Füße kriegt



DIESELFLIESS-ADDITIV

Schützt Technik. Perfekt

- Konzentrierte Formel für den Winterbetrieb
- Erhöht die Fließfähigkeit und Filtrierbarkeit des Dieseldiesels und verhindert die Bildung von Paraffin-Kristallen
- Reduziert den Stockpunkt (CFPP) bis zu minus 26°C je nach Beschaffenheit des Basiskraftstoffes
- Freigegeben nach Mercedes-Benz Betriebsstoffvorschriften, Blatt 137.1



Trimmt Ihr Auto fit.



Erhältlich beim Fachhandel und in Fachabteilungen von Warenhäusern und Verbrauchermärkten. Weitere Informationen: STP Deutschland GmbH (F.B.D. Hauptverwaltung), Heinrichstr. 169 B, 4000 Düsseldorf 30, Tel.: 0211/61 000-0