

Flotte Diesel: Gerangel um den 1. Platz

Mit dem schnellsten Diesel der Welt versucht Citroën seit kurzem, der Konkurrenz davonzufahren. Auto Bild prüfte, was BMW 524td, Mercedes 300 D, Peugeot 505 GTD Turbo und Renault 25 Turbo-DX dem CX 25 TRD Turbo 2 entgegenzusetzen haben

Als die Diesel laufen lernten, waren sie laut und lahm. Inzwischen sind sie (meistens) leise und wahre (Verkaufs-) Renner. Der schnellste überhaupt ist laut Citroën, derzeit der CX 25 TRD Turbo 2. Ob er damit die Spitzenstellung im Diesel-Markt übernimmt? Dieser Frage ging Auto Bild in

einem Vergleich mit seinen Konkurrenten nach.

1. Fahrleistungen: Versprochen ist versprochen – zumindest was die Fahrleistungen des Citroën CX 25 TRD Turbo 2 angeht. Er ist tatsächlich der schnellste Diesel der Welt. Zwar rennt er nicht 195 km/h, wie es im Fahrzeugschein steht. Aber 194 km/h reichen für diesen Titel. Denn der Mercedes 300 D schafft „nur“ 189 Spitze. Die Konkurrenz von BMW, Peugeot und Renault ist sogar noch etwas langsamer.

Von Andreas Borchmann

Viel wichtiger als die Höchstgeschwindigkeit sind für Diesel-Fahrer aber meistens die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h und das für Überholmanöver so wichtige Durchzugsvermögen. Hier setzt sich der CX sogar noch überlegen durch (siehe Testwerte). Mercedes, BMW und Peugeot haben deutlich das Nachsehen. Nur einer hält bei der Messung von 60 bis 100 km/h (im vierten und fünften Gang) einigermaßen mit. Und das ist zunächst eine Über-

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 62



Der relativ kurze Peugeot 505 bietet auf den Rücksitzen reichlich Platz



Mercedes: Am Blinkerhebel wird auch der Scheibenwischer eingeschaltet



Die Sitzhöhenverstellung im BMW 524td ist umständlich zu bedienen

Nicht ungefährlich: Das Radio ist im Citroën CX zwischen den Vordersitzen untergebracht. Der Fahrer muß also nach unten sehen



Praktisch: ein geräumiges Fach in der Armlehne des Renault 25 Turbo-DX



Mercedes 300 D, Peugeot 505 GTD Turbo, Renault 25 Turbo-DX



Solange der Motor nicht läuft, kann man die fünf schnellen Diesel nur an den Schrittzügen auf den Kofferraumdeckeln von ihren Kollegen mit Benzinmotor unterscheiden



In schnell gefahrenen Kurven ist der BMW 524td gut beherrschbar



Der Citroën CX taugt nicht für sportliches Kurvenfahren. Er untersteuert stark



Das Fahrwerk des Mercedes 300 D könnte noch mehr Leistung vertragen



Im Peugeot 505 GTD Turbo macht Kurvenfahren besonders viel Spaß



Die exakte Servolenkung des Renault 25 macht viel Freude beim Fahren

100.000 AUTOS BEWEISEN UNSEREN ERFOLG

In der kleinen Klasse bis 1,3 l Hubraum zeigt sich unsere Größe, unser Erfolg. Mit bedarfsorientierter, innovativer Modellpolitik hat sich Suzuki weltweit einen Namen gemacht. 100.000 Autos auf den Straßen Deutschlands sind der beste Beweis.



... über 400 Suzuki-Vertragshändler

Suzuki Auto GmbH, Mittenheimer Straße 60, 8042 Oberschleißheim, Telefon 089/31 56 30

Suzuki empfiehlt *Castrol*

SUZUKI

Vergleich Fünf schnelle Diesel



Fünf schnelle Diesel aus zwei Ländern:
BMW 524td, Renault 25 Turbo-DX, Citroën
CX 25 TRD Turbo 2, Peugeot 505 GTD
Turbo und Mercedes 300 D
(von links nach rechts)

raschung. Denn mit 86 PS ist der Renault 25 Turbo-DX der schwächste im Vergleichs-Quintett.

2. Motor und Getriebe: Des Rätsels Lösung für die guten Fahrleistungen des R 25 ist schnell ausgemacht. Sein Motor harmonisiert bestens mit der Abstimmung des gut schaltbaren Getriebes. So fällt es leicht, fast immer im optimalen Leistungsbereich der Maschine zu fahren. Dabei bleibt sie selbst dann angenehm leise. Überhaupt: In der Laufruhe ist der Renault-Motor unter den Franzosen Spitze. Er nagelt nur, solange er kalt ist.

Das läßt sich vom Citroën nicht behaupten. Unter seiner Motorhaube rappelt und poltert es immer. Egal, ob der Motor warm oder kalt ist. Der Peugeot stellt in die-

sem Punkt französisches Mittelmaß dar.

Die Krone im Dieselmotoren-Bau gebührt fraglos Mercedes. Daß der Fahrer des 300 D von der Arbeit des Sechszylinders so gut wie nichts mehr hört, hat aber noch einen Grund: Das Triebwerk ist in dicke Dämmplatten verpackt. Mit ähnlichen Mitteln erreicht auch BMW in punkto Geräuschentwicklung ein sehr gutes Ergebnis.

3. Komfort: Wer über 30 000 Mark für ein Auto ausgibt, erwartet zu Recht eine Menge Fahrkomfort. Geht's nur um die Federung, ist der Citroën CX Spitze. Die hydro-pneumatische Federung (das Auto federt auf einem Luft-/Ölgemisch) schluckt nahezu alle Straßenunebenheiten. Doch auch mit konventioneller Federung lassen sich



Die Alu-Feigen gehören zum BMW-Ausstattungs paket „Edition“. Der Aufpreis beträgt 3680 Mark inklusive Metallic-Lack und diversen weiteren Extras

sehr gute Ergebnisse erzielen. Beweis: BMW, Mercedes und Renault. Nur Peugeot fällt etwas aus der Rolle. Der 505 ist so straff gefedert, daß Schlaglöcher und Querrillen kaum gefiltert werden.

BMW und Citroën leisten sich andere Schwächen. Der Bayer hat sehr harte und nicht optimal geformte Sitze. An der Karosserie des Franzosen entwickeln sich bei flotter Fahrt sehr laute Windgeräusche.

4. Fahrverhalten: Was den Komfort einschränkt, steigert meistens den Fahrspaß. Bestes Beispiel: Peugeot 505. Er kann besonders flott um Kurven gefahren werden. Das genaue Gegenteil: Citroën CX. Die „Sänfte“ schiebt extrem stark über die Vorderräder. Da kann dem ungeübten Fahrer schon angst und bange werden. Hinzu kommt die sehr nervöse und direkt übersetzte Servolenkung. Sie erschwert Korrekturen. Auch die Bremsen des CX sind nichts für jedermann. Sie packen zwar kräftig zu, sind aber schwer dosierbar. Grund: Die Bremse arbeitet fast ohne Pedalweg. In allen diesen Punkten sind die Konkurrenten wesentlich ausgeglichener, bereiten keinerlei Probleme

Citroën und Renault sind schlecht verarbeitet

5. Innenraum: Platz für vier bis fünf Personen plus Gepäck bieten alle fünf (genaue Maße siehe Seite 64/65). Größere Unterschiede gibt's da schon in der Verarbeitung. Mercedes und BMW sind hier das Maß der Dinge. Auch der Peugeot macht einen recht guten Eindruck. Hier fallen Renault und besonders der Citroën ab. Die Türen schließen bei ihnen schlechter. Und auf holperigem Pflaster klappern sie doch recht laut. Der CX verwindet sich außerdem noch recht stark.

6. Preis/Kosten: Die fünf Diesel brauchen auf der Verbrauchsstrecke alle weniger als 10 Liter auf 100 Kilometer. Das sind Superwerte. Billig im Unterhalt sind sie deshalb noch lange nicht. Der Citroën belastet die Haushaltskasse am stärksten mit hohen Fixkosten (siehe Testwerte) und sehr großem Wertverlust. Am billigsten wird das Fahren im preiswerten Peugeot. Daß der teure Mercedes 300 D einen Mittelplatz halten kann, liegt an seinem geringen Wertverlust.

Am Ende des Vergleichs steht fest: Der Citroën CX 25 TRD Turbo 2 kann zwar am schnellsten rennen, aber beileibe nicht am besten. Warum, lesen Sie in der Schlußwertung und im Testzeugnis auf Seite 65.



Der Renault 25 hat als einziger in diesem Vergleich eine große Heckklappe und umlegbare Rücksitze. Das macht ihn variabel wie einen Kombi



Der drei Liter große Sechszylinder-Dieselmotor des Mercedes glänzt mit sehr guter Laufruhe. Konstruktiv basiert er auf dem Motor des 190 D



Die besten Plätze im Citroën CX sind hinten. Reichlich Platz für die Beine und eine bequeme Polsterung sorgen für einen angenehmen Aufenthalt



Das Peugeot-Armaturenbrett sieht aus, als stamme es aus einem BMW. Leider sind die großen Uhren nicht ganz blendfrei verglast

Gewöhnen Sie Ihrem Diesel doch das Nageln ab!



Beim Fahrkomfort liegt der BMW 524td im Mittelfeld: Weder sanftweich noch brethart. Die Sitzposition ist nicht für alle Sitzgrößen bequem



Fahren wie Gott in Frankreich: Der Federungskomfort im großen Citroën ist erste Klasse. Der CX schwebt scheinbar über die Straße



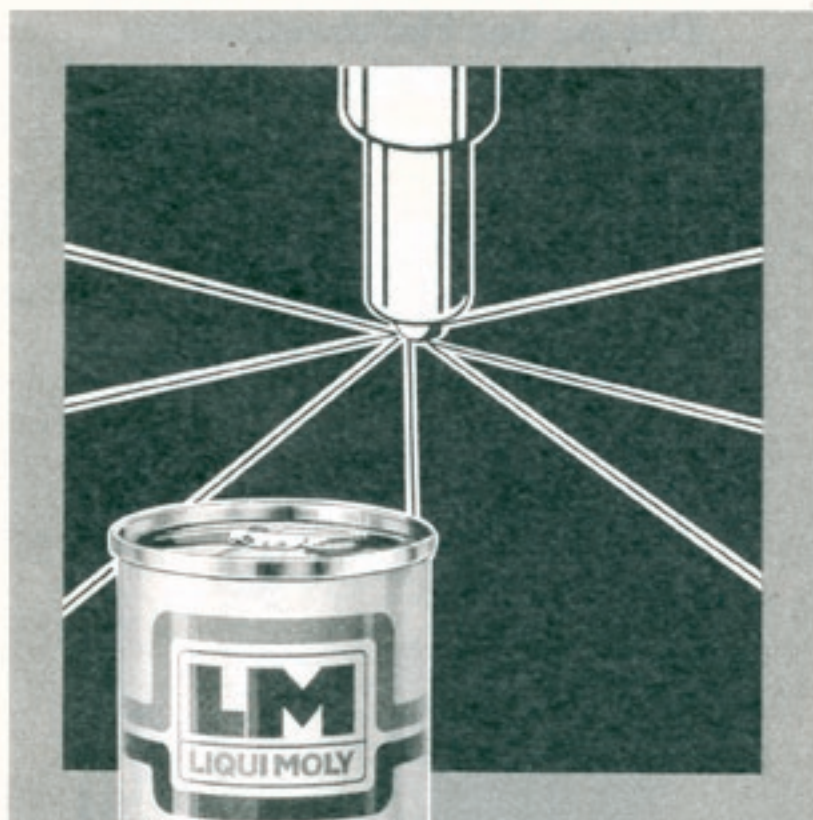
Das Komforterlebnis im Mercedes 300 D wird von der Solidität geprägt. Seine Federung ist ein gelungener Kompromiß zwischen hart und weich



Der Peugeot 505 GTD Turbo hat den französischen Sanften-Charakter ganz und gar abgelegt. Seine Federung ist recht straff abgestimmt



Der Fahrkomfort des Renault 25 präsentiert sich typisch französisch: weich. Dazu passen auch die weichen vorderen Sessel sehr gut



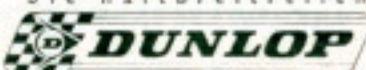
Wenn Ihr Diesel schlecht anspringt, nagelt, unwillig Gas annimmt, sind in den meisten Fällen die Düsen verharzt. Liqui Moly Diesel-Additiv reinigt die Düsen, reduziert das Nageln und gibt dem Motor neuen Schwung!



Bringen Sie Ihrem Auto was Gutes mit!

Die Autozeitschrift „mot“ in Heft 19/86 über den Dunlop SP Sport D8 und seinen Vergleichsreifen: „Der SP Sport D8 ist alles in allem der klar überlegene HR-Reifen im Serie-70-Angebot.“

Dunlop Breitreifen Die Haftbreitreifen



**Das ist der Haftbreitreifen
Dunlop SP Sport D8.
Und der wird sehr empfohlen.**



**PRAXISURTEIL
SEHR ZU
EMPFEHLEN**

mot
DIE AUTOZEITSCHRIFT



HDI. Der große Autoversicherer.

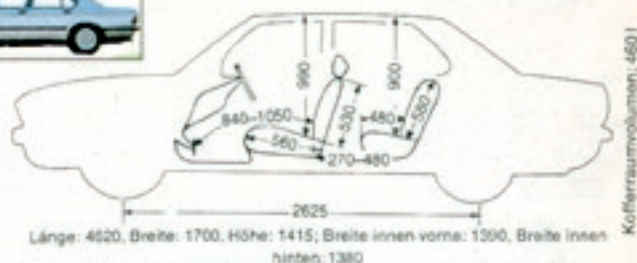
Fordern Sie kostenlos unsere Kfz-Servicemappe mit informativem Inhalt, Parkscheibe und Benzinrechner an.

Wir sind da, wenn Sie uns brauchen.

HDI Haftpflichtverband der Deutschen Industrie
Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit

Hauptverwaltung: Rietborst 2, 3000 Hannover 51, Telefon (05 11) 6 45-45 44

Vergleich Fünf schnelle



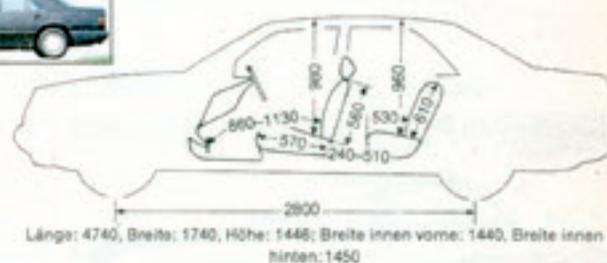
Technische Daten

Testwerte

524 TD
Sechszylinder-Dieselmotor, vorne längs eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle, Turbolader, 2443 ccm, Bohrung x Hub 80 x 81 mm, Verdichtung 22:1, 85 kW (115 PS) bei 4800/min, maximales Drehmoment 210 Nm bei 2400/min, Wirbelkammer-Einspritzung, Fünfganggetriebe, Heckantrieb, Einzelradaufhängung, vorne Doppelgelenk-Federbeinachse, Stabilisator, hinten Federbeine, Schräglager, vorne und hinten Scheibenbremsen, Reifen 195/70 R 14 H, Anhängelast gebremst 1500 Kilogramm, Tankinhalt 70 Liter.

Höchstgeschw.	181 km/h
0-100 km/h	13 Sek.
60-100 km/h ①	13,1/21,9 Sek.
0-1000 m	34,3 Sek.
Innenegeräusch ②	68 dB (A)
DIN-Verbrauch	5,2/7,0/9,0 l/100 km
Testverbrauch	8,5 l/100 km
Wartungsintervalle	nach Intervallanz.
Inspektionskosten	400 bis 600 Mark
Steuer	19 Mon. steuerfr.
Versicherung	1136 Mark
Grundpreis	37 100 Mark

① Beschleunigung im 4./5. Gang, ② Bei 100 km/h im 4. Gang



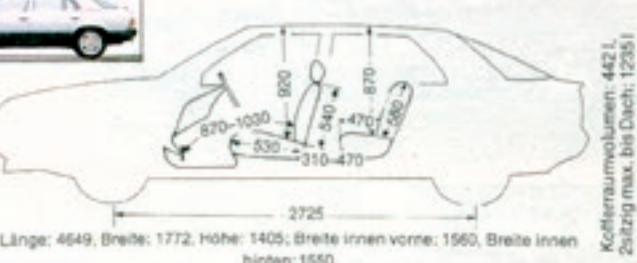
Technische Daten

Testwerte

3000 D
Sechszylinder-Dieselmotor, vorne längs eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle, 2996 ccm, Bohrung x Hub 87 x 84 mm, Verdichtung 22:1, Diesel-Einspritzpumpe, Fünfganggetriebe, Heckantrieb, Einzelradaufhängung, vorne Dämpferbeine, Schraubenfedern, Querlenker, Stabilisatoren, hinten Raumlenkerachse, Schraubenfedern, Stabilisatoren, vorne und hinten Scheibenbremsen, Reifen 195/65 R 15 H, Anhängelast gebremst 1370 Kilogramm, Tankinhalt 70 Liter.

Höchstgeschw.	189 km/h
0-100 km/h	13,8 Sek.
60-100 km/h ①	12,6/19 Sek.
0-1000 m	35 Sek.
Innenegeräusch ②	67 dB (A)
DIN-Verbrauch	6,2/7,9/9,3 l/100 km
Testverbrauch	8,9 l/100 km
Wartungsintervalle	10 000/20 000 km
Inspektionskosten	350 bis 450 Mark
Steuer	16 Mon. steuerfr.
Versicherung	1136 Mark
Grundpreis	42 864

① Beschleunigung im 4./5. Gang, ② Bei 100 km/h im 4. Gang



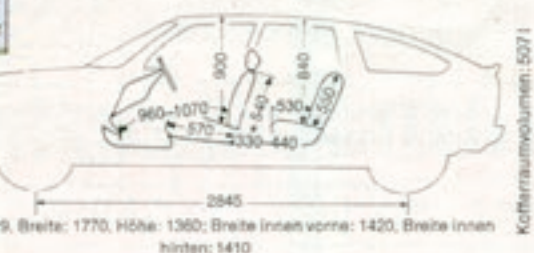
Technische Daten

Testwerte

RENAULT 25 Turbo-DX
Vierzylinder-Dieselmotor, vorne längs eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle, Turbolader, 2068 ccm, Bohrung x Hub 86 x 89 mm, Verdichtung 21,5:1, 63 kW (86 PS) bei 4250/min, max. Drehmoment 181 Nm bei 2000/min, Diesel-Einspritzung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradaufh., vorne Doppelquerlenker, Schraubenfedern, Stabi, hinten McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabi, vorne Scheibenbr., hinten Trommelbremsen, Reifen 195/60 R 15 H, Anhängelast gebr., 1170 Kilogramm, Tankinhalt 72 Liter.

Höchstgeschw.	176 km/h
0-100 km/h	14,3 Sek.
60-100 km/h ①	10,8/14,8 Sek.
0-1000 m	35,8 Sek.
Innenegeräusch ②	70 dB (A)
DIN-Verbrauch	5,2/6,9/8,5 l/100 km
Testverbrauch	8,3 l/100 km
Wartungsintervalle	7500/60 000 km
Inspektionskosten	400 bis 450 Mark
Steuer	22 Mon. steuerfr.
Versicherung	1089 Mark
Grundpreis	39 250 Mark

① Beschleunigung im 4./5. Gang, ② Bei 100 km/h im 4. Gang



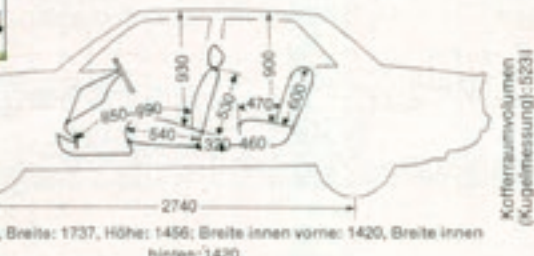
Technische Daten

CX 25 TRD TURBO 2

Vierzylinder-Dieselmotor, vorne quer eingebaut, eine seitliche Nockenwelle, Turbolader, 2482 ccm, Bohrung x Hub 93 x 92 mm, Verdichtung 21:1, 88 kW (120 PS) bei 3900/min, max. Drehmoment 258 Nm bei 2000/min, Verteilereinspritzpumpe, Fünfganggetriebe, Heckantrieb, Einzelradaufhängung, vorne Doppelquerlenker, Stabi, hinten Längsl., vorne und hinten hydro-pneumatische Federung, vorne und hinten Scheibenbremsen, Reifen 190/65 R 390 H, Anhängelast gebr. 1500 Kilogramm, Tankinhalt 68 Liter.

Höchstgeschw.	194 km/h
0-100 km/h	11,6 Sek.
60-100 km/h ①	9,2/14,3 Sek.
0-1000 m	33,3 Sek.
Innengeräusch ②	70 dB (A)
DIN-Verbrauch	4,9/6,6/8,5 l/100 km
Testverbrauch	9,1 l/100 km
Wartungsintervalle	7500/22 500 km
Inspektionskosten	400 bis 500 Mark
Steuer	19 Mon. steuerfr.
Versicherung	1282 Mark
Grundpreis	36 040 Mark

① Beschleunigung im 4./5. Gang, ② Bei 100 km/h im 4. Gang



Technische Daten

Testwerte

Vierzylinder-Dieselmotor, vorne längs eingebaut, eine seitliche Nockenwelle, Turbolader, 2481 ccm, Bohrung x Hub 94 x 90 mm, Verdichtung 21:1, 77 kW (105 PS) bei 4150/min, max. Drehmoment 235 Nm bei 2000/min, Diesel-Einspritzpumpe, Fünfganggetriebe, Heckantrieb, Einzelradaufhängung, vorne McPherson-Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabi, hinten Schräglenker, Schraubenfedern, Stabi, vorne und hinten Scheibenbremsen, Reifen 195/60 R 15, Anhängelast gebremst 1400 Kilogramm, Tankinhalt 70 Liter.

Höchstgeschw.	180 km/h
0-100 km/h	13,6 Sek.
60-100 km/h ①	13,6/17,8 Sek.
0-1000 m	35,1 Sek.
Innengeräusch ②	70 dB (A)
DIN-Verbrauch	5,5/7,7/8,6 l/100 km
Testverbrauch	9,1 l/100 km
Wartungsintervalle	7500/22 500 km
Inspektionskosten	400 bis 450 Mark
Steuer	19 Mon. steuerfr.
Versicherung	1136 Mark
Grundpreis	34 595 Mark

① Beschleunigung im 4./5. Gang, ② Bei 100 km/h im 4. Gang

Schlußwertung

Sieger ist der Mercedes 300 D. Er hat den feinsten Dieselmotor und bietet einen prima Fahrkomfort. Der Peugeot 505 GTD Turbo und der Renault 25 Turbo DX teilen sich den zweiten Platz. Sie bieten keine herausragenden Stärken, leisten sich aber auch keine besonderen Schwächen. Platz vier bleibt dem BMW 524td. Er hat zwar einen guten Motor, ist aber teuer. Beim Fahren merkt man ihm das hohe Alter an. Der Citroën CX 25 TRD Turbo 2 trägt die rote Laterne. Sein starker Motor reicht nicht für Platz 1, weil er unkultiviert ist. Weitere Schwachpunkte: mäßige Verarbeitung und hoher Wertverlust.

Testzeugnis

	Fahrleistungen	Motor/Getriebe	Komfort	Fahrverhalten	Innenraum	Preis/Kosten	Durchschnittsnote
1. Mercedes 300 D	2	1	1	2	2	3	1,8
2. Peugeot 505 GTD Turbo	3	3	3	2	2	2	2,5
Renault 25 Turbo DX	3	2	2	2	3	3	2,5
4. BMW 524td	3	2	3	2	3	3	2,7
5. Citroën CX TRD Turbo 2	1	4	2	3	3	4	2,8

Die Test-Redakteure von „ADAC Motorwelt“, „test“, Heft 3/86, und „Auto-Bild“, Heft 16/86, haben gleich dreimal bestätigt, was wir schon lange vorher wußten: Der Dunlop SP Elite hält, was sein Name verspricht.



**Ein Test und dreimal die Meinung:
Der Dunlop SP Elite ist
einer der besten Sommerreifen.**



ADAC
Reifen-Test

„Das Gros der Sommerreifen bot erfreulicherweise mehr Fahr-sicherheit und ausgewogenere Nässeigenschaften. Am besten kamen die Tester mit dem Dunlop SP Elite und dem zurecht.“

Bewertung nach Prüfverfahren insgesamt 100 Punkte = sehr gut	Fahrdynamik auf trockener Fahrbahn	Bremsen	Anspruch	Schlurfbremse	Folgerausch, Kontakt	Stückpreis		Gesamtpunkte aller Bewertungskriterien	Platzierungen
						DM	PSL		
Dunlop SP Elite	10	9	9	9	9	7	7	51	1.

test	Im Test erhielten von 18 Sommerreifen 13 die Note „gut“, 4 „zufriedenstellend“ und einer „mangelhaft“.
test-Qualitätsurteil	GUT
Ergänzende Hinweise	Leidet auf trockener und nasser Fahrbahn zu sehr auf!

PH. J. H. ...



HDI. Der große Autoversicherer.

Fordern Sie kostenlos unsere Kfz-Service-mappe mit informativem Inhalt, Parkscheibe und Benzin-rechner an.

Wir sind da, wenn Sie uns brauchen.

HDI Haftpflichtverband der Deutschen Industrie
Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit

Hauptverwaltung: Rietorst 2, 3000 Hannover 51, Telefon (05 11) 6 45-45 44