

Auf dem Nutzfahrzeugsektor in der Bundesrepublik ist Daimler-Benz unbestrittener Spitzenreiter. Mit einem Marktanteil von rund 50 Prozent haben die Schwaben sämtlichen anderen Herstellern von Lastwagen das Fürchten gelehrt. Und inzwischen haben sie auch in der Kombiwagen-Klasse mit dem Mercedes T der Branche gezeigt, wo's langgeht.

Dabei ist im Hause Daimler-Benz das Wort „Kombiwagen“ streng verpönt. Ein Mercedes T ist nämlich kein ordinärer Kombinations-Personenkraftwagen, sondern – wie Vorstandsmitglied Helmut Schmidt, Leiter des Vertriebs Inland, es ausdrückt – „ein echter Mercedes, bei dem einige Dinge entschieden mehr auf den Nutzen abgestimmt sind“.

„Das Kürzel ‚T‘ in der Typenbezeichnung steht für Touristik und Transport“, betont Schmidt, „der Mercedes T ist kein Kleinsttransporter, sondern ein Personenwagen, der auf besondere Bedürfnisse unseres Kundenkreises eingeht.“

Die Daimler-Marktforscher wollten aber ganz genau wissen, wie ihr T-Modell, das im Herbst 1977 vorgestellt wurde, in der Praxis tatsächlich genutzt wird. Sie starteten eine Umfrage unter den Käufern und fanden heraus, daß 77 Prozent der T-Fahrer den Wagen gleichermaßen geschäftlich wie privat gebrauchen, 13 Prozent fahren den T nur fürs Geschäft und zehn Prozent ausschließlich privat.

Als reine Bäckerautos oder als Lastesel für die Schlosserei oder fürs Malergeschäft werden die T-Modelle also nur selten gekauft. Dazu sind sie wohl auch ein wenig zu teuer.

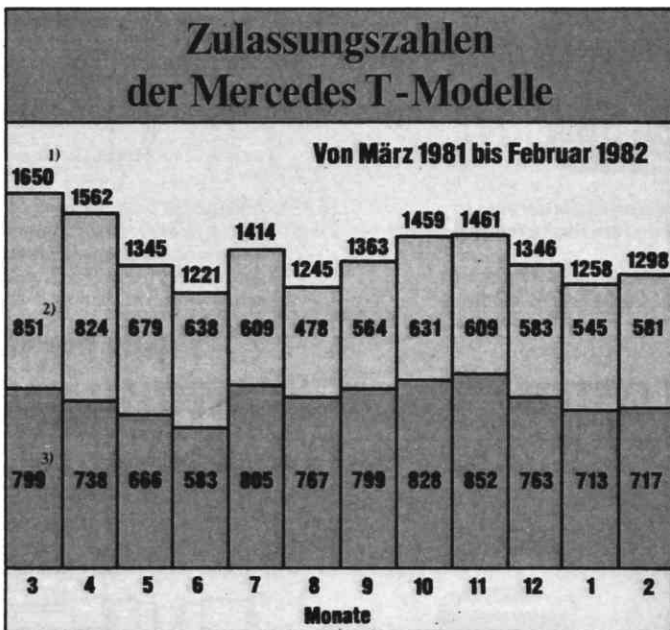
Den Mercedes T gibt es zur Zeit in sieben Varianten, und zwar mit Benzinmotoren als 200 T, 230 TE, 250 T und 280 TE sowie in den Diesel-Varianten 240 TD, 300 TD und 300 TD Turbodiesel. Der kleinste, der 200 T, ist für 27 500 Mark zu haben, für den teuersten, den

Auto-Karriere

Mercedes T-Modelle Nach zähem Start Spitzenreiter in ihrer Klasse.



Beliebter Kombi: T-Modell von Mercedes



1) Zulassungen insgesamt, 2) Benzin-Modelle, 3) Diesel-Modelle.

300 TD Turbodiesel, den es erst seit dem vergangenen Herbst gibt, muß man die stolze Summe von 39 000 Mark hinlegen.

Die Turbodiesel-Ausführung ist – so Daimler-Vorstand Schmidt – zur Zeit das Flaggschiff. Der 300 TD ist mit seinen 125 PS (92 kW) zwar nicht das stärkste T-Modell – das ist der 280 TE mit 185 PS (136 kW) – aber er liegt mit seiner Konzeption zur Zeit genau im Trend.

Nach langsamer Anlaufphase haben die Dieselmotoren den Benzinern in den letzten Jahren

ohnehin den Rang abgelaufen. Waren noch 1980 rund 47 Prozent aller T-Modelle mit Dieselmotoren ausgerüstet, so kippte der Trend im Sommer 1981 um. Insgesamt wurden damals schon 54 Prozent der Edel-Kombis mit Dieselmotoren ausgeliefert.

Nach der Präsentation der T-Modellreihe Ende 1977 dauerte es noch gut ein halbes Jahr, bis die ersten Wagen ausgeliefert wurden. Die Daimler-Kunden griffen zunächst sehr zaghaft zu, denn schließlich hatte sich Mercedes jahrelang gezielt, einen Fünftürer aus eigener Produktion anzubieten.

Anfang 1979 wurden monatlich nur rund 800 Exemplare des neuen Modells in der Bundesrepublik zugelassen, aber die Zahl stieg langsam und stetig. In den vergangenen zwölf Monaten hielten sich die monatlichen Verkaufszahlen – Diesel und Benzin zusammen – zwischen 1300 und 1800 Stück.

Dabei gibt es bei Mercedes keine saisonellen Hochs oder Tiefs, keinen Frühlingsboom und kein Sommerloch. „Es werden ohnehin immer weniger Autos bei Daimler gebaut als verkauft werden könnten“, meint dazu ein Münchner Händler, „dadurch erklärt sich die relative Kontinuität der Zulassungszahlen.“

Allerdings entstehen durch eine solche Verkaufspolitik auch Lieferzeiten für die Kunden. Auf einen Mercedes T muß man heute drei bis vier Monate warten. Mercedes-Verkäufer Schmidt: „Wir bauen die Wagen schon deshalb nicht auf Vorrat, weil dann die vielen individuellen Wünsche unserer Kunden nicht berücksichtigt werden könnten.“

Einen Kombi auf der Basis der Mercedes S-Klasse wird es aber – so Schmidt – trotz des Erfolges der kleineren T-Modelle nicht geben. Solcherlei Umbauten wollen die Stuttgarter lieber spezialisierten kleineren Karosseriefirmen überlassen.

„72 Prozent der T-Fahrer sind mit ihrem Wagen sehr zufrieden“, weiß der Mercedes-Mann, „24 Prozent sind im großen und ganzen zufrieden, und nur ein Prozent war gar nicht zufrieden.“ Vorstandsmitglied Schmidt kann eines schon heute mit Sicherheit sagen: „Wenn eines Tages der jetzige W 123 abgelöst wird, dann wird es das Nachfolgemodell auf jeden Fall auch in einer T-Ausführung geben.“ *rab*

- Fortsetzung von Test & Technik auf Seite 212
- extra „Freizeit“ in der Heftmitte