

**Alfa
Romeo
Alfetta
2.4 TD**



**Audi 100
Avant
Turbo-
diesel**



**BMW
524 td**



**Citroen CX
25 TRD
Turbo**



**Mercedes
300 TD
Turbo-
diesel**



**Volvo
760 GLE
Turbo-
diesel**



Bei der neuen Diesel-Generation kommt nicht nur Ruß, sondern auch Leistung aus dem Auspuff – dank Abgasturbolader. Die kleine Turbine hat die Dieselmotoren aus ihrer Lethargie geweckt und ungeahnte Kräfte in ihnen freigemacht. Was vor zehn Jahren noch undenkbar war: Die kräftigsten künstlich beatmeten Selbstzünder erzielen heute Literleistungen bis zu 50 PS – das entspricht schon dem Niveau durchschnittlich starker Ottomotoren. Seit 1978, als Daimler-Benz als erste Firma mit dem Kombi 300 TD den Einstieg in das Turbodieselgeschäft wagte, haben immer mehr Automobilhersteller das Turbodieselkonzept entdeckt, das über die arttypische Sparsamkeit des Selbstzünders hinaus noch gesteigertes Temperament verheißt. Was Turbodiesel wirklich können, und wie es um ihre Wirtschaftlichkeit bestellt ist, hat automotor und sport anhand der zur Zeit sechs stärksten Modelle auf dem Markt untersucht.

Black Power

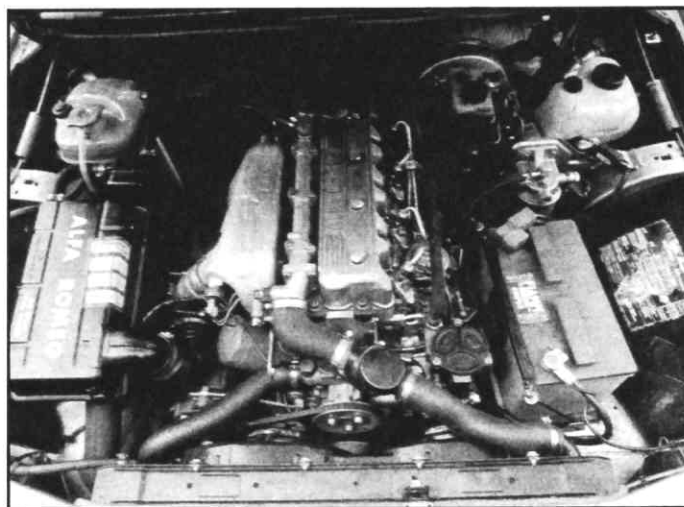
Die sechs stärksten Turbodiesel im Vergleich
Alfa Romeo Alfetta 2.4, Audi 100 CS Avant, BMW 524 td, Citroen CX 25 TRD Turbo, Mercedes 300 TD Turbodiesel, Volvo 760 GLE.

Alfa Romeo Alfetta 2.4 Turbodiesel

Alfa Romeo und Diesel – dieser Gedanke wird den meisten Anhängern der traditionellen italienischen Sportwagenfirma in der Seele weh tun. Ursache für den Einstieg der ruhmreichen Mailänder Marke in das Turbodieselgeschäft ist der lukrative heimische Dieselmarkt; in Italien hat mittlerweile fast jedes dritte Auto einen Selbstzünder unter der Motorhaube.

und während der Fahrt laut nagelnd und heftig vibrierend, läßt die Maschine nie Zweifel darüber aufkommen, daß unter der Fronthaube auf 23:1 komprimiertes Diesel-/Luftgemisch explodiert. Auf der Autobahn wird der Alfa sogar lästig laut.

Zurückzuführen ist der hohe Geräuschpegel auch auf die zu kurze Gesamtübersetzung. Im fünften Gang dreht der Motor auf der Ebene bis in den roten Bereich des Drehzahlmessers (4500/min). Andererseits hat



Hierzulande dürften die Chancen der Alfetta 2.4 Turbodiesel allerdings gering sein – nicht nur wegen des hohen Preises von 28 200 Mark, die für das 95 PS (70 kW) starke Dieselmotormodell verlangt werden. Der vom italienischen Motorenwerk VM gefertigte, 2325 cm³ große Selbstzünder ist nämlich eher von der grobschlächtigen Sorte. Mit seitlicher Nockenwelle im Gußeisenblock und einzelnen Zylinderköpfen weist das Triebwerk Konstruktionsmerkmale auf, die eher auf einen Lkw-Motor schließen lassen. Den gleichen Schluß legt das Laufverhalten nahe: Auch in betriebswarmem Zustand

die kurze Übersetzung wiederum den Vorteil, daß die 1254 kg schwere Alfetta schon aus niedrigen Drehzahlen heraus kräftig loszieht und ein respektables Temperament an den Tag legt (siehe Vergleichstabelle auf Seite 61).

Angesichts der munteren Fahrleistungen ist der Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 10,3 L/100 km akzeptabel. Daß die Alfetta in der Höchstgeschwindigkeit nur vergleichsweise bescheidene 169 km/h bringt, liegt in erster Linie an der schlechten Aerodynamik der mittlerweile elf Jahre alten Alfetta-Karosserie.

Diese Zeit ist nicht spurlos an der schmucken Italienerin vorübergegangen. Daran haben auch die zahlreichen Modellpflegemaßnahmen nicht viel ändern können, die ohnehin meist nur kosmetischer Natur waren. Die Funktionalität litt sogar darunter. So sind beim jüngsten Modell die Schalter für die elektrischen Fensterheber im Dachhimmel versteckt. Und wer seinen Sitz verstellen will, dem kann es passieren, daß er aus Versehen den Hebel für die Kofferraum-Fernentriegelung betätigt.

An anderen Stellen wären Modifikationen sinnvoller gewesen. Zum Beispiel an der schwergängigen und unpräzisen Lenkung oder am Getriebe, dessen erster und zweiter Gang oftmals nur mit lautem Krachen einzulegen sind. Auch



Der unkultivierte Turbodiesel paßt schlecht zum sportlichen Charakter der Alfetta

das Fahrwerk repräsentiert nicht mehr den aktuellen Stand der Technik. Der Federungskomfort ist zwar passabel, doch das Fahrverhalten im Kurvengrenzbereich – erst Unter-, dann Übersteuern – kann ebenso wenig überzeugen wie die trotz hintenliegendem Getriebe mangelnde Traktion der Antriebsräder.

Wessen Herz trotz aller Unzulänglichkeiten dennoch für die Alfetta schlägt, sollte aber nicht zum Turbodiesel, sondern zu der Zweiliter-Version mit dem klassischen, vergaser gespeisten Doppelnockenwellen-Motor greifen. Nur der macht die Alfetta reizvoll – und 2000 Mark billiger.

Audi 100 CS Avant Turbodiesel

Für Audi sind aufgeladene Selbstzünder kein Neuland mehr. Bereits vor zwei Jahren debütierte im Audi 80 ein 1,6-Liter großer Vierzylinder-Turbodiesel mit 70 PS (51 kW). Für den eine Klasse höher angesiedelten Audi 100 griffen die Ingolstädter Techniker hingegen zum Fünfzylinder-Diesel mit zwei Liter Hubraum, dem sie per Turbolader 17 zusätzliche Pferdestärken einhauchten, so daß nun 87 PS (64 kW) bei 4500/min zur Verfügung stehen.

Gegenüber der um 3000 Mark preisgünstigeren Saugversion bietet der Turbo ein deutliches Plus an Temperament. Und obwohl er nominell die geringste Leistung unter den sechs Ver-

Der Turbodiesel macht den Audi zu einem temperamentvollen und sparsamen Auto

über 2500 Touren geklettert ist, setzt sanft der Turboschub ein. Hohe Drehzahlen gehen dem Zweiliter-Diesel leicht von der Hand und haben auch keine negativen Auswirkungen auf das Klangbild, auch wenn der Ton oben heraus ein bißchen kerniger wird. Bei der Getriebe-Abstimmung haben die Audi-Leute ebenfalls ganze Arbeit geleistet. Die letzte Stufe der fünf-gängigen Kraftübertragung ist als reiner Fahrgang ausgelegt. Der Verbrauch blieb dabei



gleichsautos aufweist und auch in puncto maximales Drehmoment mit 172 Nm bei 2750/min am schwächsten auf der Brust ist, kann er von den Fahrleistungen her in der Runde der schnellsten Turbodiesel gut mithalten. Den Spurt von null auf 100 km/h absolvierte die getestete Avant-Ausführung in 14,4 Sekunden und erreichte, begünstigt durch die ausgefeilte Aerodynamik, eine Höchstgeschwindigkeit von 171 km/h.

Im unteren Drehzahlbereich tritt der Fünfzylinder zwar nicht gerade behende an, doch sobald der Drehzahlmesser

nicht auf der Strecke. 10,4 L/100 km im Durchschnitt sind für ein Auto dieser Größe ein guter Wert.

Das Getriebe läßt sich exakt und ohne großen Kraftaufwand schalten, allerdings wird einem bei plötzlichen Lastwechseln fast der Schalthebel aus der Hand geschlagen. Schuld daran ist die sehr elastische Motoraufhängung, die sich auch beim Überfahren von Querfugen negativ bemerkbar macht: Die Vorderachse stuckert dann so stark, daß der ansonsten gute Federungskomfort beeinträchtigt wird.

BMW 524 td

Die Bayerischen Motoren Werke treten mit dem 524 td nicht nur als derzeit jüngstes Mitglied in die Gilde der Diesel-Produzenten ein, sie präsentieren gleichzeitig auch den schnellsten Selbstzünder. Der 2,4 Liter große BMW-Sechszylinder mit Turboaufladung verhalf dem Testwagen zu einer Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h, und auch beim Beschleunigen läßt das aufgeladene

sehr schnell spürbar, daß die Ingenieure in München seit jeher Triebwerke mit sportlicher Leistungscharakteristik entwickelt haben. In den unteren Drehzahlregionen bietet der für einen Sechszylinder recht kleinvolumige Motor nur wenig Durchzugskraft und kommt erst jenseits von 2000 Umdrehungen so richtig zur Sache. Der dann mit seinem maximalen Ladedruck von 0,8 bar leistungsfördernd einsetzende Lader verhilft der modernen Ma-



Nicht nur wegen der guten Fahrleistungen ist der BMW der sportlichste Turbodiesel

schine zu einer Drehfreude, die man bislang von Selbstzünder-Triebwerken nicht gewohnt war.

Erfreulich ist dabei die Tatsache, daß die sehr guten Fahrleistungen nicht mit hohem Kraftstoffkonsum erkauft werden müssen. Ein Testverbrauch von 9,4 L/100 km ist in Anbetracht der gebotenen Fahrleistungen als günstig zu bezeichnen. Gelungen ist den BMW-Ingenieuren auch die Übersetzungs-Anpassung des neuentwickelten Fünfganggetriebes mit Schoncharakteristik, wenn auch bei niedrigen Drehzahlen unschöne Vibrationen im Antriebsstrang registriert wurden.

Im übrigen sind die typischen Eigenschaften des Fünfer-BMW erhalten geblieben, und deshalb ist der 524 td nicht nur wegen seines temperamentvollen Motors das sportlichste Diesel-Modell dieses Sextetts.

Triebwerk sein Verbrennungsverfahren vergessen. Verantwortlich dafür ist nicht nur die spontane Leistungsabgabe der mit einer Literleistung von 47 PS/L agierenden Maschine, sondern auch die kultivierte Art. Freilich kann auch der aufgeladene BMW-Sechszylinder speziell nach dem Kaltstart nicht verheimlichen, daß hier ein Dieselmotor ein Kraftstoff-Luft-Gemisch unter hohem Druck verbrennt. Trotzdem bleibt der BMW-Diesel vom Geräusch her stets dezent.

Beim Fahren mit dem BMW 524 td wird andererseits jedoch

Technische Daten und Meßwerte

Fahrzeugtyp	Alfa Romeo Alfetta 2.4 Turbodiesel	Audi 100 CS Avant Turbodiesel	BMW 524 td	Citroen CX 25 TRD Turbo	Mercedes 300 TD Turbodiesel	Volvo 760 GLE Turbodiesel
Motorbauart/Zylinderzahl	R/4 ¹⁾	R/5	R/6	R/4	R/5	R/6
Hubraum cm ³	2393	1986	2443	2482	2998	2383
Bohrung × Hub mm	92,0 × 90,0	76,5 × 86,4	80,0 × 81,0	93,0 × 92,0	90,9 × 92,4	76,5 × 86,4
Leistung kW (PS) bei 1/min	70(95) bei 4200	64(87) bei 4500	85(115) bei 4800	70(95) bei 3700	92(125) bei 4350	82(110) bei 4800
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	186 bei 2400	172 bei 2750	210 bei 2400	216 bei 2000	250 bei 2400	190 bei 3000
Verdichtungsverhältnis	23,0:1	23,0:1	22,0:1	22,2:1	21,5:1	23,0:1
max. Ladedruck bar	0,9	0,7	0,8	0,6	0,8	0,7
Art der Ventilsteuerung	ohv ²⁾	ohc ³⁾	ohc	ohv	ohc	ohc
Gemischaubereitung	Verteilerein- spritzpumpe Bosch	Verteilerein- spritzpumpe Bosch	Verteilerein- spritzpumpe Bosch	Verteilerein- spritzpumpe Lucas	Fünf- stempelpumpe mit Spritz- versteller, Bosch	Verteilerein- spritzpumpe Bosch
Kraftübertragung	Fünfgang- getriebe	Fünfgang- getriebe	Fünfgang- getriebe	Fünfgang- getriebe	Automatisches Viergang- getriebe	Viergang- getriebe mit Overdrive
Vorderradaufhängung	Doppel- querlenker Drehstab- federung Stabilisator	Querlenker Federbeine Stabilisator	Querlenker Federbeine Stabilisator	Querlenker Hydro- pneumatische Federung Stabilisator	Doppelquer- lenker Federdämpfer- einheit Stabilisator	Querlenker Federbeine Stabilisator
Hinterradaufhängung	De-Dion-Achse Wattgestänge Schrauben- federn Teleskopstoß- dämpfer Stabilisator	Starrachse Längslenker Feder-Dämpfer- einheit Panhardstab	Schräglenker Feder-Dämpfer- einheit	Längslenker Hydro- pneumatische Federung Stabilisator	Schräglenker Feder-Dämpfer- einheit Stabilisator	Starrachse Längslenker Schrauben- federn Teleskop- stoßdämpfer Panhardstab
Reifengröße	165 SR 14	185/70 SR 14	195/70 HR 14	195/65 HR 390	195/70 SR 14	185/65 SR 15
Leergewicht kg	1254	1350	1388	1423	1670	1407
Radstand mm	2514	2687	2625	2845	2795	2770
Außenmaße Länge × Breite × Höhe mm	4410 × 1640 × 1430	4793 × 1814 × 1422	4620 × 1700 × 1415	4629 × 1770 × 1360	4725 × 1786 × 1470	4785 × 1761 × 1410
Beschleunigung in s						
0–80 km/h	9,1	9,5	7,9	9,0	9,6	9,4
0–100 km/h	13,7	14,4	12,1	13,9	14,6	14,4
0–120 km/h	20,4	22,1	17,1	21,0	22,1	21,9
0–140 km/h	30,8	33,4	25,4	31,0	33,6	33,9
0–160 km/h	–	–	38,7	56,2	60,4	–
Elastizität in s						
40–100 km/h (IV. Gang)	19,2	21,2	22,4	17,8	12,1 ⁴⁾	21,2
60–120 km/h (V. Gang)	24,1	35,1	29,6	25,4	15,9	32,0
Höchstgeschwindigkeit km/h	169	171	190	179	171	173
Normverbrauch nach DIN 70 030 in L/100 km						
Bei 90 km/h	5,9	4,9	5,2	5,7	8,0	6,5
Bei 120 km/h	8,3	7,1	7,0	7,3	11,1	9,0
Stadtverkehr	9,2	9,0	9,5	8,6	10,5	9,0
Testverbrauch L/100 km	10,3	10,4	9,4	9,4	13,3	11,5
Innengeräusch in dB(A)						
Bei 50 km/h	64	65	63	62	63	63
Bei 80 km/h	68	66	66	64	68	64
Bei 100 km/h	72	68	68	69	71	68
Bei 130 km/h	77	72	73	75	76	73
Bei 140 km/h	78	75	74	76	77	73
Bei 160 km/h	–	77	76	81	79	75
Preis DM	28 200,–	37 825,–	32 300,–	30 390,–	42 579 ⁵⁾ ,–	38 084,–

¹⁾R = Reihomotor, ²⁾overhead valves = hängende Ventile, untenliegende Nockenwelle, ³⁾overhead camshaft = obenliegende Nockenwelle, ⁴⁾Beschleunigung mit Kick-Down, ⁵⁾Preis incl. Automatikgetriebe

Citroen CX 25 TRD Turbo

Sicherlich ist schon der CX Diesel mit 75 PS (55 kW) ein gutes und sparsames Automobil. Doch diese Tatsache hinderte die Citroen-Ingenieure nicht, noch einiges zu verbessern. Da auch bei einem Diesel die Fahrfreude mit höherer Leistung steigt, verpaßte man dem Sparaggregat einen Turbolader. Parallel dazu wurden der Zylinderkopf versteift, der Nocken-

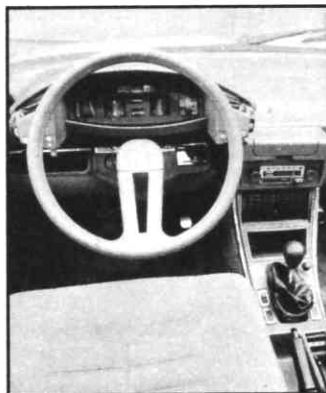
Niedertreten des Gaspedals quitiert das Großkolben-Aggregat mit spürbarem Geschwindigkeitszuwachs, und es spielt letztlich keine entscheidende Rolle, welcher Gang gerade eingelegt ist. Denn schon wenig über Leerlaufdrehzahl (ca. 1500/min) setzt sanft der Lader ein, und der Motor legt sich derart kräftig ins Zeug, daß so mancher Schaltvorgang im Fünfganggetriebe überflüssig ist. So gesehen bietet der CX 25 TRD Turbo gute Vorausset-



Mit dem Citroen CX TRD läßt es sich schnell, sparsam und komfortabel reisen

wellenantrieb geändert und das Getriebe verstärkt. Für die aufgeladene Version des 2,5 Liter Vierzylinders wird nun eine Leistung von 95 PS (70 kW) bei nur 3700/min deklariert. Noch beeindruckender liest sich der Anstieg des maximalen Drehmoments: Es kletterte von 150 Nm beim Saugdiesel auf nunmehr 216 Nm bei unverändert 2000 Touren.

So präsentiert sich das Turbodiesel-Aggregat als temperamentvoller Partner und beschleunigt den immerhin 1423 Kilogramm schweren CX 25 TRD Turbo in 13,9 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. Was die nüchternen Meßwerte nicht ausdrücken: Es sind in erster Linie die spontane Reaktion auf Gaspedalbewegungen und das sehr gute Durchzugsvermögen in unteren Drehzahlbereichen, die im CX Turbodiesel den positiven Fahreindruck hervorrufen.



zungen für zeitgemäßes Fahren mit niedrigen Drehzahlen in großen Gängen.

Dieses niedrige Drehzahlniveau hat unterdessen auch Vorteile hinsichtlich eines niedrigen Kraftstoffkonsums (Testverbrauch 9,4 L/100 km) sowie einer dezenten Geräusentwicklung während der Fahrt. Doch das auch bei betriebswarmem Motor unüberhörbare Leerlaufnageln und damit verbundene starke Vibrationen stehen im Gegensatz zu der ansonsten guten Laufkultur und dem komfortablen Charakter des großen Citroen.

Mercedes 300 TD Turbodiesel

Der ausschließlich als Kombi lieferbare Mercedes 300 TD Turbodiesel kann innerhalb des Test-Sextetts gleich mehrere Superlative für sich verbuchen. Mit 2998 cm³ Hubraum, verteilt auf fünf Zylinder, besitzt sein Motor das größte Arbeitsvolumen. Zudem ist die Mercedes-Maschine mit 125 PS (92 kW) das leistungsstärkste Triebwerk in dieser Runde und stemmt



Leben gemacht zu haben – und im Falle eines Wiederverkaufs auf ein gutes Geschäft hoffen zu dürfen. Zudem strahlt der TD Sicherheit und Geborgenheit aus, ein Gefühl, das durch den angenehmen Federungskomfort und die unproblematischen Fahreigenschaften noch vertieft wird.

Logischerweise drückt die Schwere der gesamten Konstruktion aber auch aufs Temperament, das durch die serienmäßige Viergangautomatik zusätzlich gezügelt wird. Subjektiv erscheint der 300 TD recht lahm, besonders beim Anfahren und beim Überholen, weil auch die Automatik nicht sehr spontan reagiert. Doch relativ gesehen ist das Beschleunigungsvermögen für ein Auto mit 1670 kg Leergewicht aller

Das hohe Gewicht des Mercedes drückt aufs Temperament und hebt den Verbrauch



auch das wuchtigste Drehmoment (maximal 250 Nm bei 2400/min) auf die Kurbelwelle. Der große Kombi ist gleichzeitig aber auch der schwerste (Leergewicht 1670 kg), der durstigste (Testverbrauch 13,3 L/100 km) und der teuerste (Kaufpreis 42 579 Mark) Vertreter der Turbodiesel-Zunft.

Das herausragendste Mercedes-Merkmal ist jedoch seine beispiellose Solidität. Wer im 300 TD Platz nimmt und die Tür neben sich satt ins Schloß fallen läßt, den überkommt ganz automatisch der Glaube, eine Anschaffung fürs ganze

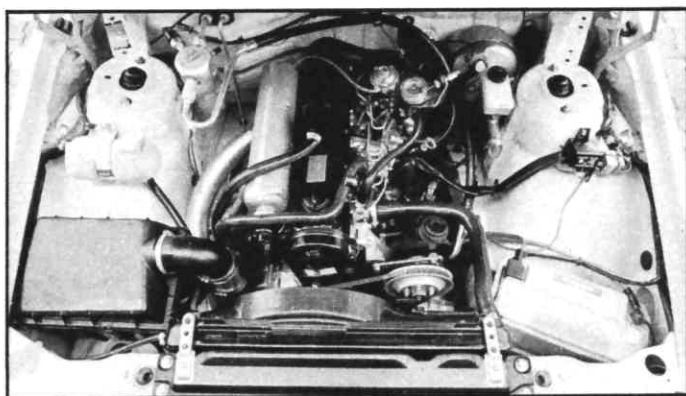
Ehren wert. Und auch mit der Höchstgeschwindigkeit von 171 km/h kann man zufrieden sein. Allerdings wirkt der großvolumige Fünfzylinder bei diesem Tempo relativ laut und angestrengt, weil er wegen der kurzen Übersetzung ziemlich hoch drehen muß. Wengleich man auch den Verbrauch von 13,3 L/100 km im Verhältnis zum Wagengewicht sehen muß, so dürfte die Entscheidung für einen 300 Turbodiesel doch schwer fallen, zumal es bei Mercedes einen Kombi gibt, der alles noch viel besser kann und 8000 Mark weniger kostet: der 230 TE.

Volvo 760 GLE Turbodiesel

Der Turbodiesel aus dem hohen Norden schmückt sich mit fremden Federn. Denn der aufgeladene Dieselmotor, der unter der mächtigen Fronthaube des Volvo-Flaggschiffs arbeitet, ist kein schwedisches Produkt, sondern stammt aus deutschen Landen – von VW. Mit diesem Triebwerk ist das Nordlicht mit der extravaganten Karosserie nicht schlecht bedient. Auf dem Datenblatt ähnelt das VW-Aggregat stark dem BMW-Turbodiesel. Auch hier sind sechs Zylinder in Reihe an-

schiebt den schwedischen Koloss in 14,4 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. Auch in der Höchstgeschwindigkeit kann der ungewöhnliche Schwede mithalten: Sie liegt bei 173 km/h. Was speziell im Vergleich zum BMW-Turbodiesel auffällt: Der VW-Motor tut sich im oberen Drehzahlbereich spürbar schwerer und reicht auch nicht an die Laufkultur des Münchner Pendants heran. Ganz besonders unangenehm klingt der Volvo nach dem Kaltstart. Da hört sich der Dieselmotor an, als würde ein Niethammer unter der Motorhaube betrieben.

Ansonsten ist der große Volvo kein schlechtes Auto. Seine betont kantige Karosserie ist sicher nicht jedermanns Geschmack. Dafür ist sie aber vorbildlich übersichtlich, innen relativ geräumig und mit luxuriösen Extras ausgestattet. Auch



Der Turbodiesel von VW geht mit dem Volvo 760 eine harmonische Verbindung ein

geordnet, der Hubraum beträgt 2,4 Liter, und auch die Leistung ist annähernd gleich hoch: 110 PS (82 kW) bei 4800/min.

Im praktischen Fahrbetrieb gibt sich der Volvo jedoch völlig anders als der BMW. Obwohl in unteren Drehzahlregionen nicht gerade üppig mit Drehmoment gesegnet (190 Nm bei 3000 Touren), legt sich der Fremdarbeiter im Volvo schon knapp über der Leerlaufdrehzahl mächtig ins Zeug und

Auch im Kraftstoffverbrauch (11,5 L/100 km) hebt sich der Skandinavier negativ von seinen Artgenossen ab. Mit einem 60 Liter-Tank ist zwar dafür gesorgt, daß der Volvo nicht allzu oft an die Tankstelle muß, wenn es aber soweit ist, wird das Tanken zum Ärgernis. Wegen der schlechten Entlüftung schaltet die Zapfpistole viel zu früh ab. Der Rest, das können 20 Liter und mehr sein, muß dann in minutenlangem Zapfarbeit nachgefüllt werden.

der elektrisch zuschaltbare Overdrive am Vierganggetriebe ist serienmäßig, ein Fünfganggetriebe wäre jedoch effizienter und vor allem bedienungsfreundlicher.

Ein weiteres Manko ist der insgesamt für diese Klasse dürftige Federungskomfort, bedingt durch die hintere Starrachse, die auf Bodenwellen heftige Stöße austeilt und zudem nicht in der Lage ist, den Antriebsrädern in Kurven ausreichend Traktion zu vermitteln. Aber mit diesem Mangel sind auch die anderen 760-Versionen behaftet, und in der Summe seiner Eigenschaften erscheint gerade das Turbodieselmodell als das harmonischste dieser noch jungen Baureihe, zumal sein Mehrpreis nur minimal ist.

fis/psch

Unter dem Strich

So unterschiedlich und deshalb auch nicht unbedingt direkt vergleichbar die sechs vorgestellten Turbodiesel-Modelle sein mögen, so beweisen sie, daß Diesel-Fahren nicht zwangsläufig Leistungsverzicht bedeutet. Spaß am Fahren und niedrigen Verbrauch offerieren – mit Ausnahme von Mercedes und Volvo – alle Testkandidaten. Mit Abstand am besten gelingt es aber BMW und Citroen. Doch der Spaß ist in jedem Fall ein teurer. Aufpreise zwischen 1 000 und 8 000 Mark gegenüber vergleichbaren Saug-Dieseln oder Benzinern lassen sich trotz der lobenswerten Enthaltbarkeit auch bei entsprechend hoher Kilometerleistung kaum wieder hereinholen. Wer einen Turbodiesel kauft, spekuliert deshalb meist auf höheren Wiederverkaufswert – doch der ist bei fünf von sechs getesteten Autos eher zweifelhaft, nur nicht beim Mercedes. Doch gerade der verfehlt die eigentlichen Ziele der Turbodiesel: Temperatur und geringen Kraftstoffverbrauch. ➤