

Mercedes-Benz DiplomModel.

En DiplomModel er en brugt, men særligt udvalgt og renoveret Mercedes-Benz. Der er to typer: Den ene på basis af biler, der har kørt over 200.000 km – oftest frikørte hyrevogne med dieselmotor. Den anden type på basis af biler, der har kørt mindre – som regel benziner, der har været i privat eje.

Dette hefte handler om den førstnævnte type.

D I P L O M M O D E L

En DiplomModel er udvalgt og derefter klargjort, istandsat og justeret efter retningslinier opstillet af Mercedes-Benz Danmark AS.

Udvælgelsen betyder, at det kun er de bedst holdte, brugte biler, der udtages til DiplomModel. Under istandsættelsen gennemgås bilen efter en nøje specificeret checkliste, der sikrer, at mekanik, el-systemer og sikkerhedssystemer er i orden og fungerer perfekt. Alle sliddele er erstattet med nye.

Desuden gennemgås bilen systematisk for tæring samt lak- og glasskader. Og hele kabinen renoveres og rengøres.

En DiplomModel har altid 1 års garanti på alle vitale dele – motor, gearkasse og bagtøj. Og 1 års reklameret med selvrisiko på resten. En DiplomModel vil som regel også være omfattet af Mercedes-Benz' internationale Touring Garanti.

En DiplomModel udnytter de særlige egenskaber, som kun en Mercedes-Benz har: Kompromisløs kvalitet i konstruktion, materialvalg og finish. En DiplomModel er en Mercedes, som har opnået en vis alder, men som ikke er ældet.

*DiplomModel – en særligt udvalgt
og renoveret Mercedes-Benz.*

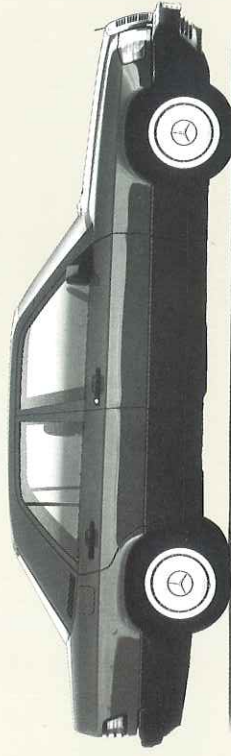
Tilkørte Mercedes med diplom.



Mercedes-Benz



Ny bil eller brugt Mercedes.



Mercedes-Benz Danmark AS

En DiplomModel er en brugt, men særligt udvalgt og renoveret Mercedes-Benz med Diplom-certifikat. Der er to typer: Den ene på basis af biler, der har kørt over 200.000 km - oftest frikørte hyrevogne med dieselmotor. Den anden type på basis af biler, der har kørt mindre - som regel benzinbiler, der har været i privat eje.

Dette hefte handler om den førstnævnte type.

Indhold

Forord

7

Ny bil eller brugt Mercedes

8

Mercedes-Benz DiplomModel

10

Teknik, styrke og sikkerhed i særklasse

14

Økonomi og driftssikkerhed

18

Dieselmotoren er sagen

25

Mercedes-Benz 190 serien

28

Mercedes-Benz 200-300 serien

30

Mercedes-Benz 200-300 stationcar

32

Mange Mercedes-kvaliteter viser sig først med årene.

Dette hefte handler om Mercedes-Benz som DiplomModel*. Men hvad er nu det?

En DiplomModel er den fulde udnyttelse af de kvaliteter, der er særlige for en Mercedes-Benz. Og som først viser sig med årene.

En DiplomModel er ikke en ny bil. Men det er heller ikke en brugt, hvis man ved brugt forstå forringet og slidt. En DiplomModel kan nok have en vis alder, men den er ikke ældet. Her adskiller den sig fra sine jævnaldrende. For enhver kan få en helt ny bil til at se flot og blank ud, men kun ganske få biler fortsætter med at være det, også under overfladen.

Det kræver en bil af en ganske særlig støbning. Del for del og helt fra begyndelsen konstrueret til mere end almindeligt slid.

En dieselmotor, der gennem mange år er udviklet til et næsten perfekt maskineri, som ikke kræver megen vedligeholdelse.

Samt et chassis og en undervogn, gedigent dimensioneret uden svage led og lette løsninger. Og det hele skruet ordentligt og præcist sammen og overfladebehandlet, så den kan overleve det meste.

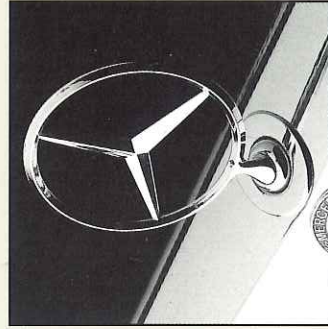
Det er denne kompromisløse holdning til produktion af biler, der gør, at det overhovedet er muligt at fremstille en DiplomModel – en brugt Mercedes-Benz, der er renoveret og istandsat, så den er så god som ny – i hvert fald så god som en ny, almindelig bil til de samme penge.

For de fleste andre biler ville en sådan revalidation efter 2-300.000 km være rent overfladisk. Men en Mercedes-Benz har det i sig: Mange 100.000 km endnu.

Den største forskel på den ny Mercedes-Benz og DiplomModellen er faktisk prisen.

Og i det afgiftshægede Danmark er det vel ikke den dårligste del af nyheden om DiplomModellen.

*Se note på side 5



Ny bil eller brugt Mercedes?

Der er naturligvis gode argumenter for at købe en ny bil, når man står med 250-350.000 kr. i hånden. Og ganske vist får man en del ny bil for pengene i denne prisklasse.

Men det danske afgiftsniveau begrænser aligevel både plads, størrelse (og dermed sikkerhed), kvalitet og 'herlighedsværdi'. Der er derfor også vægtige argumenter for at tænke anderledes og i stedet se på en nyere brugt Mercedes-Benz.

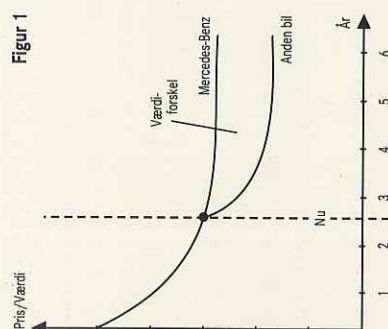
En brugt Mercedes-Benz til omkring 300.000 kr. har ofte kostet 600-700.000 eller mere som ny. Og man får alt hvad stjernen indebærer af bedre forarbejdning og finish. Det er jo netop den bedre kvalitet, der har gjort den dyrere.

Et andet tungt argument er værdifastheden. En bil taber mest i værdi de første år og allermest den dag, den kører ud fra forhandleren. Til gengæld holder dyre biler værdien bedre de følgende år, bl.a. fordi de er sjældnere, bedre udstyret og af bedre kvalitet. Dette gælder ikke mindst for Mercedes.

Er bilen 2-3 år gammel, når du køber den, vil det første store værditab være taget af andre og værditabskurven vil flade ud de følgende år (se figur 1). Køber du derimod en ny bil, er det dig selv, der betaler de første års fald i værdien. Og efter et par år vil den brugte Mercedes være mere værd, end den bil af andet mærke, der blev købt ny.

Dette gælder for alle biler. For biler, der især anvendes som hyrevogn, træder en særlig pris-mekanisme i kraft, der gør det yderligere attraktivt at købe brugt. Det hænger således sammen: Som følge af særlig lav registreringsafgift koster en ny Mercedes-Benz 250 D ca. 262.000 kr. for en taxivognmand, mens en privat skal betale 575.000 kr. Når vognmanden efter godt 2 år sælger sin bil, får han omtrent samme pris, som han gav for den. Det kan for den private køber se ud som om den er faldet usædvanligt kraftigt i værdi. Men virkeligheden er, at den har

En ny bil falder hurtigere i værdi end en brugt. Er prisen den samme, vil den brugte Mercedes derfor altid holde værdien bedre. Det danske afgiftssystem forstærker dette forhold (se teksten).



Figur 1

NYE BILER I PRISKLASSEN 250-350.000 KR.

Peugeot 605 SLI 4D 5G	282.587 kr.
Opel Omega 2,0i GLT 4D 5G	307.056 kr.
Toyota Camry 2,2 GL 4D 5G	315.694 kr.
Volvo 940 GL 4D 5G	326.020 kr.
Saab 9000 CS 2,0i 5D 5G	330.300 kr.
BMW 518i 4D 5G	332.342 kr.

DIPLOMMODELLER I PRISKLASSEN 250-350.000 KR.

190 D 2.5	Nypris 499.673 kr.
250 D	Nypris 575.026 kr.
300 TD stationcar	Nypris 719.679 kr.

Priser fra 1.3.93

bevaret værdien, set fra vognmandens synspunkt. Afgiftspolitikken og de mange Mercedes-Benz til taxi-brug betyder altså, at en brugt model faktisk er billigere, end den ville være på et normalt marked.

Det er en af årsagerne til, at en brugt Mercedes holder sin pris bedre end almindelige biler. En anden årsag er naturligvis driftssikkerheden, men herom senere.

En traditionel indvendig imod at købe brugt er de mange kilometer, bilen allerede har kørt. Men det er en udbredt misforståelse, at km-standen bestemmer hvor 'brugt' en bil er, for i virkeligheden er alderen mere afgørende. Få km betyder ofte mange koldstarter og korte ture - en brugsform, der slider ulige meget mere på de vitale dele (motor, gearkasse, bagtøj) end konstant drift, hvor mekanikken er varm.

"Når det drejer sig om brugte biler, er det ikke så meget kilometerne som alderen, der er afgørende - en forholdsvis ny bil (2-3 år) med mange kilometer har haft færre koldstarter og er derfor i bedre stand. Det forudsætter selvfølgelig, at de foreskrevne serviceeftersyn har været overholdt."



Bjarne Schwartz, fuldmægtig, DK Finans. Kendt som ekspert fra DR's serie 'Hammerslag'

Især for biler med velkonstruerede dieselmotorer (det vil stort set sige Mercedes-Benz) er km-tallet af ringe betydning. Den type motorer er ekstremt slidstærke og beregnet til mange 100.000 kilometers drift. Og da resten af en Mercedes kvalitetsmæssigt sagtens kan følge med, får man en bil med længere levetid end de fleste.

Også hvad teknikken angår, er der god fornuft i at anskaffe sig en brugt Mercedes. Billeknologisk udvikling starter som regel 'ovenfra', dvs. at ny teknologi først ses i de store biler. En Mercedes, der ikke er for gammel, vil derfor teknologisk være på højde med eller længere fremme end en ny, mindre bil.

Det gælder især sikkerhedsudstyret. En 2-3 år gammel Mercedes-Benz vil altid have aktive selestrammere og ABS og ofte også airbag - udstyr, der først er ved at vinde indpas i mindre biler.

Og stødzoner, beskyttelse mod sidekollisioner, sikkerhedsrat etc. er udviklet til perfektion hos Mercedes-Benz. Dertil kommer at en stor bil alt andet lige er mere sikker end en mindre.

For at rydde de sidste betænkeligheder af vejen for en brugt Mercedes i stedet for en ny, almindelig bil, har vi udviklet DiplomModel. En brugt men håndplukket Mercedes-Benz. Efter set efter særligt skrappe forskrifter, med alle sliddele udskiftet og belagt med garanti på motor, gearkasse og bagtøj. Det handler næste kapitel om.

Mercedes-Benz DiplomModel.

Kort fortalt er en DiplomModel en særligt velholdt, brugt Mercedes-Benz, der har gennemgået en fuldstændig justering og renovering, og som har fået udskiftet alle sliddele. Til sidst udstedes en DiplomAttest som indeholder en 1 årig garanti på motor, gearkasse og bagtøj samt en 1 årig reklamationsret.

Kriterier for udvælgelse og forskrifter for istandsættelse, udskiftning og klargøring er opstillet af Mercedes-Benz Danmark AS.

Udvælgelsen

Kun autoriserede Mercedes-Benz forhandlere har lov til at fremstille DiplomModeler. Men ikke alle Mercedes kan udpeges som kommende DiplomModel. Bilen må ikke være mere end 5 år gammel, og den må ikke have været ude for større trafikskader.

En brugt Mercedes-Benz, der ikke har været systematisk vedligeholdt i hele sin levetid, afvises ligeledes. DiplomModelen er således bl.a. en sikkerhed for, at de anbefalede serviceeftersyn er overholdt.

Udskiftning af sliddele

Når bilen er valgt ud, sættes et større renoveringsprogram i gang:

Først den obligatoriske udskiftning. Mere end 50 sliddele over hele bilen skiftes ud under alle omstændigheder, uanset stand. I motoren gælder det alle indsprøjtningssystemer og hydrauliske ventiler, alle former for filtre, forkæden, kædetilførfere, alle strammer og mange andre sliddele, der er afgørende for problemfri og lydsvag drift.

Dertil kommer de fleste gummibøsninger, -lejer og -ophæng, hardyskiver og kilerem. Desuden udskiftes bremserne overalt: Skiver, klodser og bakker. Og der sættes nye glas på forlygterne og nye bunde i forsæderne.

DIPLOM MODEL

Dette mærke er tegnet på, at den pågældende Mercedes-Benz har gennemgået en særlig istandsættelse og klargøring.

Disse dele slides i enhver bil i drift. Ved at udskifte dem totalt bringes bilen tilbage til så godt som ny tilstand hvad angår vibrationer, motorgang, vejgreb og støjdæmpning.

Komplet gennemgang

Nu gennemgås samtlige tekniske funktioner og sikkerhedsudstyr efter ret skrappe forskrifter, lagt af Mercedes-Benz Danmark. Motor, el-anlæg, styretøj, bremses, ophæng osv. kontrolleres, opmåles og justeres. Finder mekanikeren under gennemgangen fejl eller mangler, skal de altid udbedres.

Herefter gås undervogn og karosseri igennem for at finde tegn på tæring eller lakfejl - eventuelt småskader noteres og udbedres, større skader fører til kassation som DiplomModel.

Undervognen opmåles for at spore eventuelle deformationer, der kan forringe køreegenskaberne. Selv små skævheder vil normalt gøre en ende på bilens karriere som DiplomModel.

Til sidst testes bilen på prøvestand og 'i virkeligheden', hvorefter de sidste justeringer foretages.

Den sidste overhaling

Turen er nu kommet til udseendet og kabinen. Alle indvendige overflader og tekstiler (eller evt. læder) rengøres og renses i bund - det gælder både loft- og sidebeklædning og i særlig grad sæ-

derne. Som nævnt er forsæder altid udstyret med nye sædebunde. Træpaneler gennemgås og instrumenter afprøves. Gummilister går efter overalt og funktionen kontrolleres på døre og låse. Hvis der findes fejl eller skader under den- ne proces, rettes de. Endelig vaskes bilen og lakken poleres op. Hvis lakken er falmet eller på anden måde skadet, får bilen en heloplakering.

Garanti

Bilen er nu en fuldgyltig Mercedes-Benz DiplomModel og klar til de næste mange hund- redetusind kilometers problemfri drift, blot ser- viceeftersynene overholdes. Det understreger vi ved at give alle DiplomModeler 1 års garanti på motor, gearkasse og bagtøj. Og i samme periode reklameret på resten af bilen med en selv- risiko på blot 1000 kr. pr. reparation. Det siger sig selv, at forhandleren garanterer for kilometer- standen og at bilen sælges uden gammel gæld.

Dertil kommer, at de fleste DiplomModeler også vil være omfattet af Mercedes-Benz' inter- nationale Touring Garanti.

Touring Garanti

Touring Garanti er en service, der er helt unik for Mercedes-Benz. Garantien dækker de ekstra omkostninger, der opstår, når en teknisk fejl ved bilen betyder, at en rejse må afbrydes for kortere eller længere tid.

Touring Garanti gælder ikke ved trafikuheld. Men opstår der fejl ved bilen, som afbryder rej- sen, dækker vi omkostninger til vejhjælp på uheldsstedet, bjærgning til værksted, taxi, ud- lejningsvogn, tog eller fly, overnatning, frem- skaffelse af reservedele, afhentning af køretøjet og en øjeblikkelig godtgørelse af udgifter i for- bindelse med det uventede rejestop. Dækningen sker efter nærmere regler og forskellige beløbs- grænser for dækningen, men hovedformålet er at holde ejeren og de medrejsende skadesløse for ulemperne ved stoppet.

Selve reparationen har en bagatelgrænse på 800 kr., som Mercedes-Benz betaler. Er repara- tionen dyrere, må ejeren betale hele beløbet. Det gælder naturligvis ikke, hvis reparationen er dækket af den almindelige garanti.



Ud over obligatorisk udskiftning af over 50 sliddede er en DiplomModel minutløst kontrolleret og justeret på samtlige områder.

Touring Garanti er 4-årig og følger bilen. Den vil derfor gælde for de fleste DiplomModeler. Ord- ningen gælder på rejse i Danmark og i alle andre EF-lande, i Norden samt i Schweiz og Østrig. På ejerens bopæl dækker Touring Garanti udgifter til starthjælp.

Touring Garanti skal påberåbes gennem et autoriseret Mercedes-Benz værksted. Dem er der til gengæld over 2.400 af i Europa.

Teknik, styrke og sikkerhed i særklasse.

Indtil nu har vi fortalt om den fremgangsmåde, der gør en brugt Mercedes-Benz til en DiplomModel.

Men renovering alene gør det ikke. Alverdens eftersyn og udskiftning af nok så mange sliddele kan ikke forlænge livet for en brugt bil, hvis selve drivlinen og de bærende konstruktionser er slidt ned eller svækket – ellers kunne enhver bilproducent sætte samme procedure i værk. Kvalitet kan man nu en gang ikke udskifte sig til; den skal produceres.

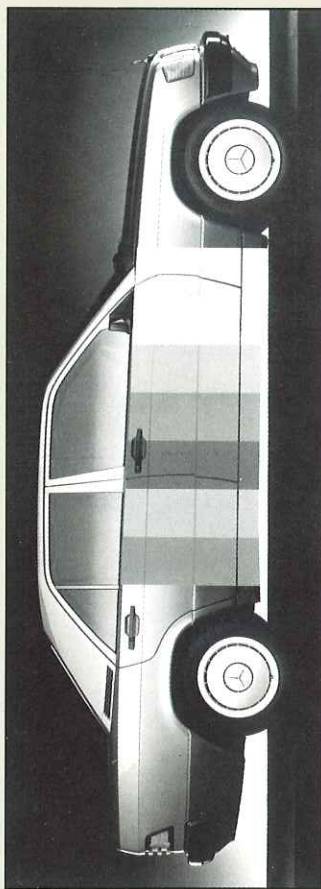
Det er netop det enestående høje niveau i materialevalg og konstruktion samt præcisionen i forarbejdningen, der er det særlige kendetegn for Mercedes-Benz. Kun derved sikres den holdbarhed og driftsikkerhed, som er den egentlige forudsætning for DiplomModellen. Uden disse unikke egenskaber ville begrebet DiplomModel ikke være muligt som andet end en kosmetisk foreteelse.

Mercedes-Benz' kompromisløse holdning til kvalitet kommer til udtryk i stort og småt – fra den særlige sikkerhedskonstruktion af træpanelerne til udviklingen af dieselmotoren. Her er nogle eksempler:

Konstruktion uden kompromiser

Den legendariske, hårdføre Mercedes-Benz motor er naturligvis en væsentlig årsag til holdbarheden, men den vil blive omtalt separat i afsnittet 'Dieselmotoren er sagen'. Imidlertid er der andre konstruktionsmæssige detaljer i en Mercedes-Benz, der bidrager til driftsikkerhed og langt liv.

I de fleste DiplomModeller vil der ligge en Mercedes-Benz automat-gearkasse. Dette stykke finmekanik har vi udviklet og forfinet gennem årtier, så det i dag accelererer bilen ligeså hurtigt som et manuelt gear og langt mere jævnt. I forhold til mange andre fabrikater vil det virke overdimensioneret i sin konstruktion. Men det er formodentlig netop det, der gør forskellen i levetid.



De mange lag grundbehandling og lak bidrager til den lange holdbarhed. Men lige så vigtig er kontrollen og rensningen mellem hvert lag.

Et andet eksempel er styretøjet. I en Mercedes-Benz ligger der altid servostyretøj med kuglekredsløb. Det er en dyr konstruktion i forhold til de gængse styretøjstyper på markedet, men den er til gengæld ikke til at slide op.

Den samme filosofi ligger bag de bageste hjulophæng – det såkaldte 5-punkts ophæng. En uhyre kompliceret og avanceret mekanik, men den skaber fantastisk entydige og sikre køreegenskaber og er samtidig meget solid.

Også karosseriet er overdimensioneret sammenlignet med andre. Det skyldes fortrinsvis hensyn til sikkerhed og køreegenskaber. Men den stive konstruktion betyder tillige, at pvc og andre materialer, der står i forbindelse med metal, ikke knirker og arbejder sig løse, som det ofte er tilfældet i andre biler.

Overfladebehandling

Hemmeligheden under den holdbare Mercedes-overflade er kontrol, renlighed og tykke lag lak. Enhver Mercedes-Benz overfladebehandles 6 gange: Først med fosfatering og med grundlæring, der samtidig er første rustbehandling. Dernæst lægges der et spartellag over hele bilen og så 18 kg pvc-lak ud over undervogn og sider. Til sidst et lag dæklak og et lag klarlak. Lakmængderne bidrager til en Mercedes' forholdsvis høje vægt.

Før lakeringen og mellem hvert lag renses alle flader omhyggeligt med bade og støvsugning. Men vigtigst for det langtidsholdbare resultat er nok kontrollen – der i omfang er unik for Mercedes-Benz. Mens lakering og rensning



Mere end halvdelen af Danmarks hyrevogne er Mercedes-Benz, selvom de er langt dyrere end alternativerne. Ifølge vognmændene er en Mercedes imidlertid den eneste, der kan stå distancen.

oftest udføres af robotter kan kontrollen kun foretages af mennesker, der gennem hele processen finder smuds, dråber, fejl og ridser før de dækkes af næste lag og dukker op igen et par år senere som ruspletter. Mange undrer sig over, hvorfor Mercedes-Benz i modsætning til de fleste andre fabrikanten ikke tilbyder et antal års rustgaranti. Men den strenge kontrol betyder, at det ikke er nødvendigt – en Mercedes-Benz viser ganske enkelt ikke tegn på tæring de første mange år.

Et af de bedste beviser på driftsikkerheden er nok den udbredte brug af Mercedes-Benz som hyrevogn. For en taxivognmand er det afgørende, at bilen aldrig står stille på grund af driftstop eller reparation – ingen kørsel, ingen indtjening. Mere end halvdelen af landets taxier er Mercedes-Benz selvom de er væsentligt dyrere end alle andre mærker.

Hvorfor er de fleste taxier Mercedes?

Årsagen vil enhver chauffør eller vognmand kunne udtale sig om: Kun en Mercedes-Benz kan i længden holde til sliddet.

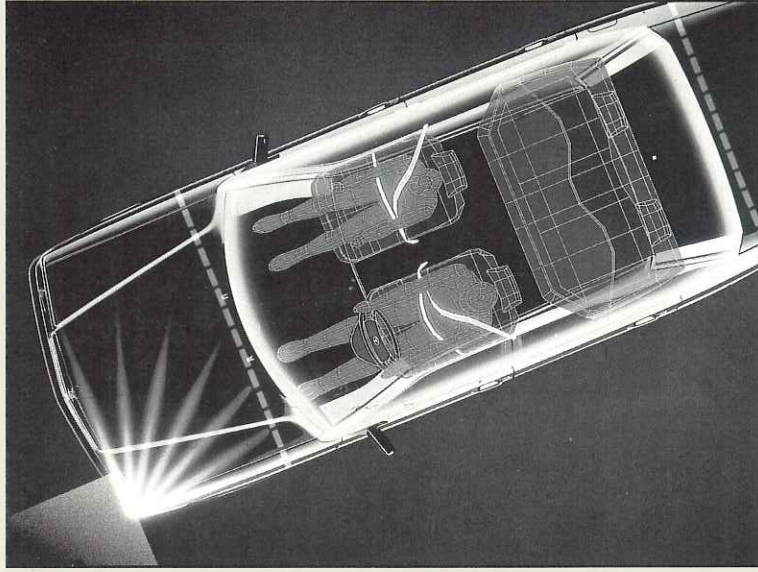
Sikkerhedsudstyr

Mercedes-Benz har arbejdet aktivt med den passive sikkerhed i mere end 50 år. Allerede i 50'erne indførte vi som de første crash-tests for at kunne konstruere sikrere biler. På dette område er Mercedes-Benz i øvrigt stadig førende. Vi gennemfører ca. 120 crash-tests om året, hvoraf kun en fjerdedel er lovbefalede. Vore egne krav er betydeligt skrappe end myndighedernes. F.eks. kræves der i Europa kun forsøg med frontalsammenstød, hvor hele fronten smadres. Vi udfører tests hvor kun halvdelen af

fronten rammes. Det giver meget hårdere belastning, men er i bedre overensstemmelse med de hårde realiteter: Tre fjerdeler af alle frontale sammenstød er af denne type. Igennem årtier har vi på denne måde indvundet viden og erfaringer, der er bygget ind i sikkerhedskabinen. Både hæk, front og døre kan deformeres til ukendelighed via stødabsorberende zoner og konstruktioner, der leder kræfterne udenom, uden at kabinen tager nævneværdig skade. Og i de fleste tilfælde kan dørene åbnes ubesværet bagefter.

Men også en del andet sikkerhedsudstyr har haft verdenspremiere hos Mercedes-Benz. Det gælder f.eks. de blokerings-

3 ud af 4 frontale kollisioner er partielle som på billedet. Hos Mercedes-Benz testes og konstrueres bilerne med henblik på denne 'virkelighedsstro' situation, mens loven blot kræver test af den mindre voldsomme kollision, hvor hele forpartiet tager af for kræfterne.



frie bremses (ABS), automatisk spin regulering (ASR), der forhindrer hjulspin både ved start og i fart, og de automatiske selestrammere. De sidste har længe været standardudstyr i Danmark. Og i modsætning til de fleste andre europæiske producenter har vi valgt at anvende den store US-airbag i stedet for den mindre (og mindre sikre) Euro-airbag. Sikkerhedsmæssigt kommer meget få biler op på siden af stjernen. Og sikkerhedsudstyret er det samme i en brugt som i en ny Mercedes.

Økonomi og driftsikkerhed.

Man hører ofte, at en ny bil er billigere i drift end en brugt. Er det nu også sandt?

Sammenligner man en ny, almindelig bil med en brugt af samme mærke, er påstanden sikkert rigtig. Der kommer jo en tid, hvor slid-delene skal udskiftes. Og de dyrere reparationer kommer også på et tidspunkt - hvornår og hvor dyre afhænger af bilens kvalitet.

Men netop kvaliteten forældes ikke, hvis den er tilstrækkelig høj og bygget ind fra starten, som det er tilfældet med en Mercedes-Benz. Kvaliteten vil påvirke driftsikkerheden og dermed økonomien i hele bilens levetid. Og for DiplomModel-lens vedkommende er sliddele endda nye.

Derfor vil man i de fleste tilfælde få en mindst lige så god totaløkonomi med en brugt Mercedes som med en ny bil til samme pris - og på længere sigt formodentlig en bedre. Ikke mindst fordi værditabet bliver mindre på Mercedes'en de følgende år, som antydnet på side 8.

Lad os se på nogle af de tal, der kan have betydning for et valg mellem en DiplomModel og en ny bil til samme pris.

Serviceeftersyn

Hyppigheden af anbefalede serviceeftersyn for en DiplomModel er stort set den samme som for nye biler i prisklassen mellem 250 og 350.000 kr. Prisen varierer fra værksted til værksted for alle mærker men udviser ikke de store forskelle. Men da det ofte er under disse eftersyn at der skiftes dele ud, vil de lave reservedelspriser for Mercedes-Benz tælle i DiplomModelens favør.

Hav i øvrigt i erindring, at en DiplomModel altid har helt nye sliddele.

Reservedelspriser

Vi har sammenlignet priserne på nogle almindelige komponenter til forskellige bilmærker. Tallene gør det ikke ud for et regulært prisindex, men giver dog et godt fingerpeg.

Jo dyrere bil, desto dyrere reservedele. Sådan er det normalt i Danmark, men for en Mercedes-

RESERVEDELSPRISER

Mærke	Mercedes	Opel	Mazda	Volvo	BMW
Bremseklodser, for (kr.)	455	610	576	451	826
Bremsekiver, for (kr.)	594	922	880	1172	1322
Vandpumpe (kr.)	743	575	1093	620	602
Udstødning med kat (kr.)	4180	6000	7335	8000	10091
I alt	5972	8107	9884	10243	12841

Priserne er indhentet i marts 1993 og gælder for følgende modeller:
Mercedes-Benz 250 D, Opel Vectra 2.0i, Mazda 626 2.0, Volvo 850 og BMW 518i.

Benz forholder det sig anderledes. Her er delene meget billigere end konkurrenternes, ja selv end dele til konkurrenternes mindre biler. Årsagen er, at Mercedes-Benz de seneste år konsekvent har tilpasset priserne til niveauet i det øvrige Europa.

Dertil kommer, at alt hvad der er blevet sagt om en Mercedes' kvalitet og holdbarhed naturligvis også gælder for originale Mercedes-Benz reservedele.

Brændstofforbrug

En af de væsentlige driftøkonomiske fordele ved en DiplomModel kan aflæses på tankstationens prisskilt. Selvom dieselpriiserne de sidste år er steget på grund af en harmonisering til EF-niveau, er diesel stadig en del billigere end benzin. Så meget, at selv et lille kørselsforbrug giver kontante fordele. Vi har i det følgende beregnet forskellene ved forskelligt kørselsforbrug.

Sammenligningen er foretaget mellem en Mercedes-Benz 300 D med et forbrug ved blandet kørsel på 13,5 km/l (Euromix) og en BMW 518i på 11,6 km/l ved samme type måling. Begge biler har 5-trins manuel gearkasse. Benzinen til 5,50 kr./l er dyrere end dieselolien til 4,85 kr./l. Til gengæld er dieselbilens årlige udlig-ningsafgift højere end vægtafgiften.

Øvrige variable og faste udgifter, såsom dæk og forsikringer, er de samme for en brugt DiplomModel og en ny bil i samme prisleje.

VED ÅRLIGT KØRSELSBEHOV PÅ 20.000 KM

	Mercedes 300 D 5G	BMW 518i 5G
Årligt forbrug (liter)	1481	1724
Brændstofpris (kr./liter)	4,85	5,50
Brændstofomkostning (kr.)	7183	9482
Vægt/udligningsafgift (kr.)	4643	3013
I alt	11826	12495
<i>Dieselbilen billigere pr. år: 669 kr.</i>		

VED ÅRLIGT KØRSELSBEHOV PÅ 50.000 KM

	Mercedes 300 D 5G	BMW 518i 5G
Årligt forbrug (liter)	3704	4310
Brændstofpris (kr./liter)	4,85	5,50
Brændstofomkostning (kr.)	17964	23705
Vægt/udligningsafgift (kr.)	4643	3013
I alt	22607	26718
<i>Dieselbilen billigere pr. år: 4111 kr.</i>		

Garantiordninger

Nye biler har forskellige typer af fabriksgaranti, som regel 1 år.

På en Mercedes-Benz DiplomModel ydes der 1 års garanti på hele drivlinen, dvs. motor, gearkasse og bagtøj. I samme periode har køberen reklamationsret på hele bilen i øvrigt med en selvrisiko på 1000 kr. pr. reparation. Men DiplomModelens gennemkontrollerede tilstand taget i betragtning, vil der næppe opstå store forskelle i omkostninger mellem denne og en ny bil.

Yderligere er DiplomModelen, i modsætning til alle andre biler, som regel dækket af Touring Garantien, der bl.a. omfatter gratis vejhjælp både her og i udlandet (se nærmere om denne ordning på side 12).

Det springende punkt i argumentationen for at anskaffe sig en brugt Mercedes-Benz i stedet

for en ny bil er naturligvis om DiplomModelen opfylder løfterne om fortsat problemfri drift, holdbarhed og lave driftomkostninger. Da man ifølge sagens natur ikke kan måle på brugte biler på samme måde som man kan på nye, må valget i sidste ende bero på temperament, smag og overbevisning. Og måske på andre menneskers erfaring:

Forhenværende værkstedsejer Robert Vedsted Hansen, Svendborg.

Bilen er en Mercedes-Benz 250 D, første gang indregistreret i oktober 1990. Robert Vedsted Hansen købte den i januar 1993 - da havde den kørt 453.000 km:

"En ny Mercedes-Benz er dyr her i landet - brugtprisen er mere rimelig. Især når man ta-



ger dieselmotoren med i betragtning. Jeg har altid kørt diesel, for der er stort set ingen reparationer. Den passer sig selv i modsætning til en

benzinbil, hvor der altid er vrøvl med tændrør, platiner osv.

Jeg vil også gerne nævne sikkerheden. En kunde på værkstedet var engang rullet rundt, landet på taget og havde kuret hen ad asfalten med vanvittig fart. Blot for bagefter at stige ud uden en skramme!"

Robert Vedsted Hansen har et årligt kilometerforbrug på ca. 15.000. Efter pensioneringen anvender han kun bilen privat.

**Direktør
Heine Bartsch,
Charlottenlund**

Heine Bartsch har de sidste 4 år været ejer af en Mercedes-Benz 250 TD stationcar af årgang 1987. Den blev købt brugt knap 2 år gammel og havde da kørt 260.000 km:

"Driftøkonomien er er helt uovertruffen. Der er ingen reparationer – den har på ingen måde

været dyrere end en ny bil. Og som selvstændig med et meget stort kørselsbehov lægger jeg meget vægt på, at min bil virker og er i orden hver dag. Det har Mercedes'en sandelig levet op til.

Det var ikke prestige, der var købsmotivet i sin tid. Tværtimod var det snarere noget så fornuftigt som en kombination af økonomi, driftsikkerhed og komfort."

Direktør Heine Bartsch anvender primært sin Mercedes-Benz i forbindelse med erhverv. Årlig kørsel: 85.000 km.

**Statsautoriseret revisor
Hans Jørgen Borgen,
København**

Hans Jørgen Borgens Mercedes-Benz 300 D var 3 år gammel, da han købte den i sommeren 1992. Kilometertælleren viste da 256.000 km.

"Det bedste ved en Mercedes er gensalgsværdien. Ingen andre biler kan præstere sam-



me gode forhold mellem brugtkøb og brugtsalg, og en brugt Mercedes er heller ikke dyr i anskaffelse. På trods af, at min har kørt så langt, har der kun været vrøvl med et par småting, som f.eks. en slidt lås.

Sikkerheden var medbestemmende for valget - den kan klare en tur på taget, hvis uheldet er ude. Og den er så komfortabel, at jeg kan køre længere i den end i andre biler uden at blive træt. Jeg har aldrig før kunnet køre fra Italien i ét stræk. Det er en fantastisk bil. Jeg er blevet betydeligt gladere for den, end jeg i starten troede jeg ville blive.

Statsautoriseret revisor Hans Jørgen Borgen meddeler, at bilen fortrinsvis bruges i erhvervsøjemed. Han kører omkring 40.000 km/år.

**Repræsentant
Anders Randbæk,
Videbæk**

Anders Randbæks Mercedes er en 200 D, der havde kørt 268.000 km fra 1990 til han købte den i september 1992.



"Komfort - jeg købte den primært på grund af den uovertrufne komfort. Det er vigtigt når man som jeg kører mange kilometer om året. Af samme grund prioriterer jeg sikkerheden højt, så valget stod mellem en Mercedes-Benz og en svensk bil. Det blev Mercedes'en - både på grund af de kvalitetssignaler, den sender, og fordi den er så driftssikker. Det er en bil, der er tæt på det perfekte."

Som repræsentant anvender Anders Randbæk fortrinsvis sin Mercedes til erhvervskørsel. Det bliver til ca 55.000 km om året.

Dieselmotoren er sagen.

I de fleste europæiske lande kører 20-25% af alle personbiler på diesel - også selvom der ikke er så stor prisforskel mellem diesel og benzin som i Danmark. Og på trods af, at dieselbiler ofte er dyrere end benzinbiler.

Det skyldes flere unikke egenskaber ved denne motortype.

Mere holdbar og økonomisk

For det første er en dieselmotor meget mere driftssikker, kræver mindre vedligeholdelse og holder længere end en benzinmotor. Det er der mange gode, tekniske grunde til. Bl.a. at dieselmotoren normalt arbejder ved et lavere omdrejningstal end benzinmotoren. Og at dieselolien både virker som brændstof og smøremiddel i cylindrene. Begge dele betyder mindre slitage. Desuden har dieselmotoren slet ikke noget tændingsanlæg at vedligeholde.

For det andet tilbyder diesel en klart bedre brændstoføkonomi. Det skyldes, at motoren forvandler en større del af brændstoffet til trækraft og derfor kommer længere på samme mængde brændstof. Faktisk er der ingen kendt

motortype, der udnytter brændstoffet så effektivt.

Derfor er dieselmotoren i dag en klar nummer 1 i Europa når det drejer sig om biler med stort kilometerforbrug. På trods af en dybere konstruktionen er økonomien bedre.

Bruger færre ressourcer

Dieselmotoren bedrer brændstofføkonomi og længere holdbarhed betyder, at den trækker mindre på jordens ressourcer. Den bruger mindre brændstof til samme arbejde og dens brændstof koster mindre energi at producere.

Selvom mange tror det modsatte, er en dieselmotor i virkeligheden mindre forurenende end en benzinmotor, hvad udstødningsgasser angår. Den totale mængde af forurenende stoffer i dieseludstødningen er kun en fjerdedel af benzinmotorens. Så også når det gælder skånsomhed overfor miljøet er dieselmotoren langt foran.

Kun for sodens vedkommende er dieseludstødning mere forurenende end benzinudstødning. Men med Mercedes-Benz dieselteknologi er der næsten ingen sod tilbage i udstødningen. Alligevel arbejder Mercedes-Benz på at nedsætte sodmængden yderligere.

Sammenlignet med en tilsvarende benzinmodel producerer en dieselmotor 20-30% mindre CO₂ på grund af motorens højere virkningsgrad. Flere og flere forskere mener, at en stigning i mængden af CO₂ i luften vil forøge den skadelige drivhuseffekt.

Mercedes-Benz diesel

Vi har i mere end 50 år arbejdet på at udvikle og forbedre dieselmotorens gode egenskaber. I dag er Mercedes-Benz synonymt med avancerede dieselmotorer, der er næsten uopslidelige, men samtidigt hurtige og sejtrækkende. Tidligere tiders sløve optræk er afløst af en acceleration fra 0-100 km/t på 10,9 sekunder - vel at mærke for en bil, der vejer 1500 kg (300 D turbo).

Mange konstruktionsprincipper og tekniske detaljer udviklet af Mercedes-Benz bidrager til driftssikkerheden, det lave støjniveau og den ekstremt lave forureningsgrad. Eksempelvis har hver cylinder sit eget pumpeværk i en Mercedes i modsætning til alle andre dieselmotorer. Det er

dyrt, men det giver en utrolig stabil drift. Det samme gælder brændstofforvarmningen.

Hvis dieselmotoren er miljøsånsom, så er Mercedes-Benz dieselmotoren det i endnu højere grad. Dieselkatalysator er standard i Danmark. En yderligere rensning foregår ved et særligt system, hvor en del af udstødningen føres tilbage i forbrændingskamrene. Denne og andre tekniske finesser har placeret Mercedes-Benz dieselmotoren som en af de rene bilmotorer overhovedet.

2 millioner km

Den lange levetid for Mercedes-Benz' dieselmotorer hænger blandt andet sammen med, at det er store motorer, der arbejder ved lave omdrejningstal og ikke er pressede. Kombineret med automatgear, som beskytter motoren mod overdrejning og hård behandling, vil der være et langt, langt liv forude. Alene sidste år uddelte Mercedes-Benz i Danmark 16 stk. 500.000 km nåle, 24 nåle for 1 million km og 2 nåle for 2 millioner km.

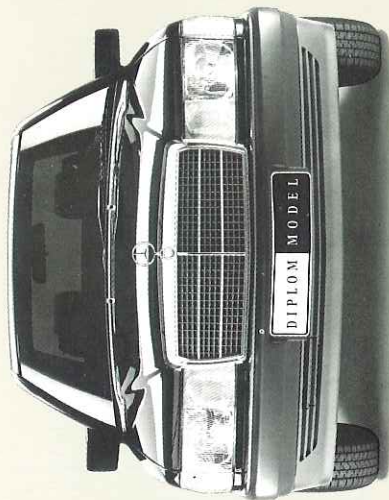
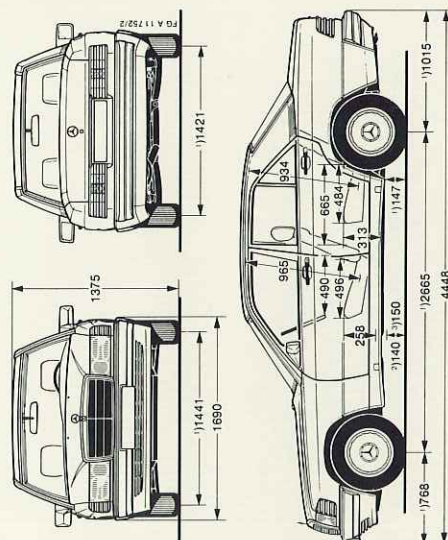
Mercedes-Benz 190 serien.

Mercedes-Benz 190 eller W-201, som hele serien af kompakte Mercedes også kaldes, blev introduceret i 1982 efter flere års udviklingsarbejde. Bilen vakte en del opsigt pga. sin avancerede teknologi, da den kom frem. Bl.a. viste Mercedes-Benz her for første gang det såkaldte 5-punkts ophæng af baghjulene. En avanceret konstruktion, der giver et uhyre stabilt vejgreb og som i dag er standard i de fleste Mercedes modeller. Straks efter introduktion vandt Mercedes-Benz 190 de fleste klasse mesterskaber, der er værd at vinde – og det gør den i øvrigt stadig væk.

Bilen har gennem hele perioden gennemgået tekniske fornyelser og en løbende forbedring af udstyr og komfort. Sidste modelændring var i 1989.

Dimensioner

Nedenstående mål er i mm (ubelastet) og gælder for samtlige modeller i 190-serien, bortset fra 190 D 2.5 turbo, der er ca. 1 1/2 cm lavere, 2 cm kortere og med en bredere sporvidde. Mål angivet med 1) er ved en belastning med 3 personer a 68 kg – alle øvrige er målt ubelastet.



TEKNISKE DATA

	190 D	190 D 2.5	190 D 2.5 turbo
Motor:	4-cyl.	5-cyl.	5-cyl.
Brændstof:	Diesel	Diesel	Diesel
Volumen:	1997 cm³	2497 cm³	2497 cm³
Ydelse:	75 HK	94 HK	126 HK
Moment:	126 Nm	158 Nm	231 Nm
Tophastighed (5 G):	160 km/t	174 km/t	195 km/t
Acceleration 0-100 km/t (5 G):	17,9 sek	15,1 sek	11,5 sek
Brændstofforbrug (5 gear)			
- Bykørsel:	12,2 km/l	11,6 km/l	10,8 km/l
- 90 km/t:	18,9 km/l	18,2 km/l	17,6 km/l
- 120 km/t:	14,5 km/l	14,1 km/l	13,2 km/l
Tom vægt:	1180 kg	1250 kg	1300 kg
Tilladt totalvægt:	1730 kg	1800 kg	1820 kg
Max.anhængervægt:	1200 kg	1500 kg	1500 kg
Bagagerum, indhold:	410 liter	410 liter	410 liter
Nypriis	439.091,-	499.673,-	569.068,-
Ekstraudstyr:			
Tonede ruder	6.510,-	6.510,-	6.510,-
Automatgear	25.603,-	36.948,-	36.948,-
Centrallås	7.876,-	7.876,-	7.876,-
El-ruder (2 stk)	13.274,-	13.274,-	13.274,-
El-skydetag	24.452,-	24.452,-	24.452,-

Specifikationer og priser er pr. 1.3.93. Yderligere tekniske specifikationer fås hos Mercedes-Benz forhandleren. Hver enkelt DiplomatModel er individuelt udstyret og indeholder ofte en del af ovennævnte ekstraudstyr.

Mercedes-Benz 200-300 serien.

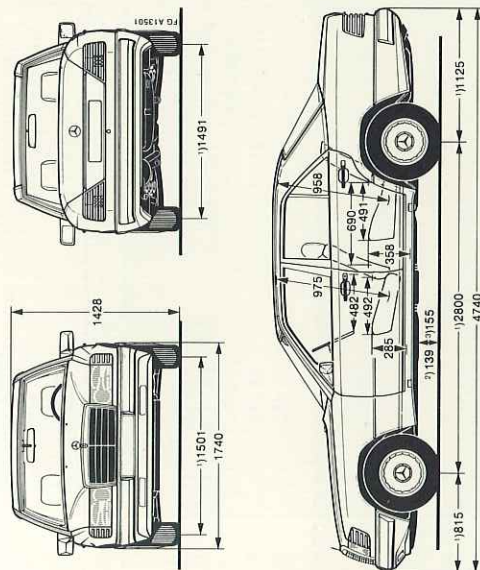
Denne modelserie er nok den mest efterspurgt Mercedes-Benz overhovedet – indtil nu er der solgt over 1.8 millioner eksemplarer. Størrelsesmæssigt ligger den over 190-serien, men under S-klasse limousinen.

Da den kom frem i 1985 tiltrak den fagpressens opmærksomhed, både på grund af dens avancerede teknik og den stilskabende formgivning. Bl.a. satte modellens stødzoner nye standarder for passiv sikkerhed, ligesom ABS ret hurtigt blev standard.

Mercedes-Benz 200-300 serien er løbende blevet forbedret siden og gennemgik et større facelift i 1990. Nye dieselmotorer med forkommer og skråtstillet dybde gør D-modellerne mindre forurenende på de fleste punkter end tilsvarende benzinbiler.

Dimensioner

Nedenstående mål er i mm og gælder for samtlige modeller i 200-300 D-serien, bortset fra 200 D, der er ca. 1/2 cm lavere. Mål angivet med 1) er ved en belastning med 3 personer a 68 kg – alle øvrige er målt ubelastet.



TEKNISKE DATA

	200 D	250 D	250 D turbo	300 D	300 D turbo
Motor:	4-cyl.	5-cyl.	5-cyl.	6-cyl.	6-cyl.
Brændstof:	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel
Volumen:	1997 cm³	2497 cm³	2497 cm³	2996 cm³	2996 cm³
Ydelse:	75 HK	94 HK	126 HK	113 HK	147 HK
Moment:	126 Nm	158 Nm	231 Nm	191 Nm	273 Nm
Tophastighed (5 G):	160 km/t	175 km/t	198 km/t	190 km/t	202 km/t
Acceleration 0-100 km/t (5 G):	18,5 sek	16,5 sek	12,3 sek	13,7 sek	10,9 sek
Brændstofforbrug (5 gear)					
- Bykørsel:	11,9 km/l	11,2 km/l	10,4 km/l	10,2 km/l	10,8 km/l
- 90 km/t:	20,0 km/l	18,5 km/l	17,9 km/l	18,5 km/l	16,1 km/l
- 120 km/t:	14,7 km/l	14,3 km/l	13,5 km/l	14,3 km/l	12,3 km/l
Tom vægt:	1330 kg	1400 kg	1440 kg	1440 kg	1490 kg
Tilladt totalvægt:	1900 kg	1960 kg	2010 kg	2010 kg	2030 kg
Max. anhängervægt:	1500 kg	1500 kg	1900 kg	1900 kg	1900 kg
Bagagerum, indhold:	520 liter	520 liter	520 liter	520 liter	520 liter

Nypris 508.514,- 575.026,- 679.883,- 627.100,- 745.182,-

Eksτραudstyr:

Tonede ruder	6.510,-	6.510,-	6.510,-	6.510,-	6.510,-
Automatgear	36.948,-	36.948,-	36.948,-	36.948,-	39.370,-
Centrallås	Standard	Standard	Standard	Standard	Standard
El-ruder (2 stk)	15.220,-	15.220,-	15.220,-	15.220,-	15.220,-
El-skydetag	27.216,-	27.216,-	27.216,-	27.216,-	27.216,-

Specifikationer og priser er pr. 1.3.93. Yderligere tekniske specifikationer fås hos Mercedes-Benz forhandleren. Hver enkelt DiplomModel er individuelt udstyret og indeholder ofte en del af ovennævnte ekstraudstyr.

Mercedes-Benz 200-300 T-serien.

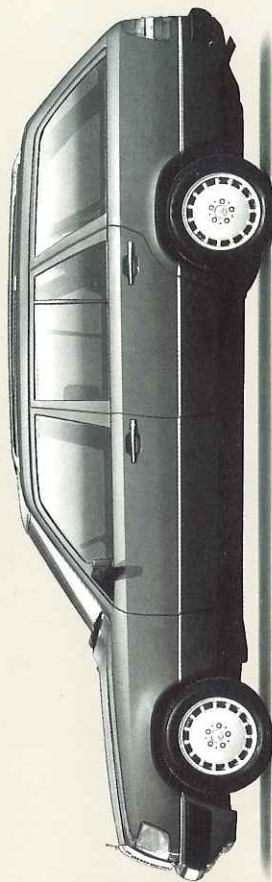
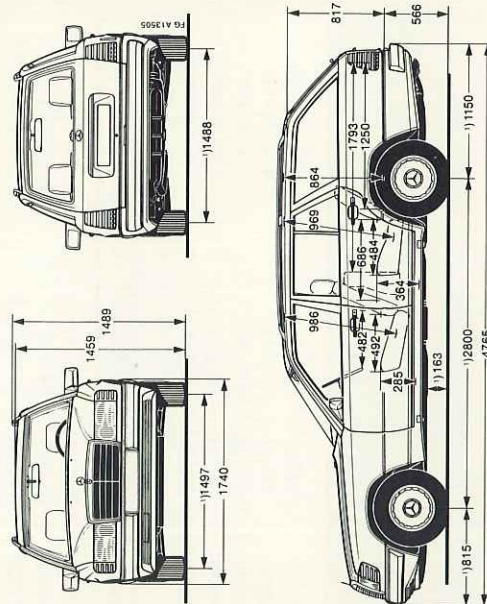
T-serien er stationcar-udgaven af den mellemste Mercedes-Benz model og blev præsenteret første gang et års tid efter introduktionen af sedan-udgaven. Teknisk og hvad angår sikkerhed, komfort og udstyr er den lig de øvrige 200-300 modeller.

Men hvad angår rumudnyttelse er den anderledes. Lægges bagsæderne ned (samlet eller delt i forholdet 1:2) fremkommer en læsseflade der er 1,8 m lang og 1,4 m bred og en volumen på ca. 1,7 m³. Lægges yderligere højre forsæde ned, bliver længden 2,9 m.

T-modellerne er ikke kun fleksible hvad angår bagage, men også hvad angår passagerer. Som i alle andre modeller i serien er der plads til 5 voksne på for- og bagsæde. Som ekstraudstyr kan indbygges et tredje, sammenklappeligt sæde bag bagsædet, med plads til 1-2 personer.

Dimensioner

Nedenstående mål er i mm og gælder for samtlige modeller i 200-300 TD-serien. Mål angivet med 1) er ved en belastning med 3 personer a 68 kg - alle øvrige er målt ubelastet.



TEKNISKE DATA

	250 TD	300 TD	300 TD turbo
Motor:	5-cyl.	6-cyl.	6-cyl.
Brændstof:	Diesel	Diesel	Diesel
Volumen:	2497 cm³	2996 cm³	2996 cm³
Ydelse:	94 HK	113 HK	147 HK
Moment:	158 Nm	191 Nm	273 Nm
Tophastighed (5 G):	165 km/t	180 km/t	195 km/t
Acceleration 0-100 km/t (5 G):	17,6 sek	14,6 sek	10,9 sek
Brændstofforbrug (5 gear)			
- Bykørsel:	10,5 km/l	10,1 km/l	10,6 km/l
- 90 km/t:	17,2 km/l	16,9 km/l	14,5 km/l
- 120 km/t:	12,8 km/l	12,8 km/l	11,2 km/l
Tom vægt:	1510 kg	1550 kg	1600 kg
Tilladt totalvægt:	2160 kg	2200 kg	2220 kg
Max anhängervægt:	1500 kg	1900 kg	2100 kg
Bagagerum, indhold:	530/885 liter	530/885 liter	530/885 liter
Nypris	655.870,-	719.679,-	853.236,-
Ekstraudstyr:			
Tonede ruder	6.510,-	Standard	Standard
Automatgear	36.948,-	36.948,-	39.370,-
Centrallås	Standard	Standard	Standard
El-ruder (2 stk)	15.220,-	15.220,-	15.220,-
El-skyddetag	27.216,-	27.216,-	27.216,-

Specifikationer og priser er pr. 1.3.93. Yderligere tekniske specifikationer fås hos Mercedes-Benz forhandleren. Hver enkelt DiplomModel er individuelt udstyret og indeholder ofte en del af ovennævnte ekstraudstyr.

Autoriseret Mercedes-Benz forhandler:
