

## Sommer Konkurrenz von DC....

### Beitrag von „Thanandon“ vom 3. Januar 2005 um 21:50

Kommt diesen Sommer zu einem DC Händler in Ihrer Nähe.....

---

### Beitrag von „TDI-Junkie“ vom 3. Januar 2005 um 21:51

Sieht gar nicht mal so übel aus.....

Aber der Stern vorne am Grill stört!

Greez

Adrian (der sich nie einen DC kaufen wird!)

---

### Beitrag von „andreas“ vom 3. Januar 2005 um 21:55

Gefällt mir ausgesprochen gut,    
mal sehen wie oft der neue ML zurückgerufen wird. 

Gruß

andreas

---

### Beitrag von „Thanandon“ vom 3. Januar 2005 um 21:57

Das ist der "Kleinere" von beiden, es soll ja noch ein "Größerer" kommen.

Bin gespannt wie die Ausstattungen aussehen werden. Sprich ob DC mit Luftfederung usw nachzieht...mal sehen was kommt.....:)

---

### **Beitrag von „Thomas TDI“ vom 3. Januar 2005 um 22:01**

Insgesamt sicher ein gutes Auto. Inzwischen bestimmt auch mit einer besseren Qualitätsanmutung als die erste M-Klasse. Allerdings ein Mercedes! Naja, eines muss man denen lassen. Die wollen mit aller Kraft vom Rentner-Image weg.

Allerdings bleibt immer noch eine satte Preisdifferenz, die man einfach nicht wegdiskutieren kann. Für die Leasingrate meines Touaregs hätte ich bei Mercedes nicht einmal einen C 220 D T-Modell bekommen (mtl. rund 50 EUR mehr, allerdings 75 PS weniger, keinen Allradantrieb, nur das kleine Navi, 2 Zylinder weniger und und und). Damit locken die mich wirklich nicht.

Gruß  
Thomas

---

### **Beitrag von „andreas“ vom 3. Januar 2005 um 22:06**

Zitat von Thanandon

Bin gespannt wie die Ausstattungen aussehen werden. Sprich ob DC mit Luftfederung usw nachzieht...

Der ML kann optional mit einem Offroadpaket (incl Luftfederung/Unterfahrschutz/etc.) bestellt werden. Stand so in den Offroad-Zeitschriften Zeitschriften, soll dann auch 30 cm Bodenfreiheit haben.

Haben wir vielleicht endlich mal einen adäquaten "Gegenspieler". 😊

Gruß  
andreas

---

### **Beitrag von „Thanandon“ vom 3. Januar 2005 um 22:08**

Au ja Andreas!  
Freue mich schon auf die 1. Tests!!!

---

## Beitrag von „micha899“ vom 3. Januar 2005 um 22:10

Zitat von TDI-Junkie

Sieht gar nicht mal so übel aus.....

Aber der Stern vorne am Grill stört!

Greez

Adrian (der sich nie einen DC kaufen wird!)

Ja, er sieht wirklich gut aus!

Zwei 6 Zylinder-Diesel soll es auch von Anfang an geben!

Viele Grüße

micha

---

## Beitrag von „Thanandon“ vom 3. Januar 2005 um 22:15

Hier ein paar Infos zum neuen V6 Motor. Leider nur in English gefunden:

=====

New V6 diesel engine by Mercedes-Benz

Mercedes-Benz is presenting a new V6 diesel engine which will replace the previous in-line five and six-cylinder engines from spring 2005. With an output of 165 kW/224 hp and a maximum torque of 510 Newton metres, the Mercedes six-cylinder is one of the most powerful units in its class. Thanks to the latest technology, the exhaust emissions meet the stringent EU4 limits; in addition Mercedes-Benz equips the V6 engine with a particulate filter as standard in Germany.

The concept of diesel driving pleasure achieves a new quality with the new CDI engine. As the successor to the five and six-cylinder in-line engines it offers an increase in output and torque of up to 38 percent, ensuring faster acceleration, brisk intermediate sprints and a higher top speed. The maximum torque of 510 Newton metres is already available from 1600 rpm, and remains constant up to 2800 rpm. Accordingly the new V6 has torque characteristics which are

unsurpassed in this displacement class. In combination with the unique 7GTRONIC seven-speed automatic transmission, this ensures the best possible exploitation of the remarkable output and torque potential in any driving situation.

Despite a significantly higher output, the fuel consumption remains at the exemplary level of the previous five and six-cylinder diesel engines.

The choice of materials, design, fuel injection and engine management system reflect the state of the art. As a world first for a diesel engine in this displacement and output class, Mercedes-Benz has developed an aluminium crankcase with cast-in grey iron cylinder liners for this unit which makes a major contribution to weight reduction. As a result, the new V6 weighs a total of only approx. 208 kilograms (acc. to DIN) and is therefore only very slightly heavier than the previous five-cylinder engine. The power-to-weight ratio has increased by more than 20 percent to 0.79 kW/kg – a major contribution to the outstanding diesel agility offered by the new engine.

The engine block, components and ancillary units form a very compact entity, which means that in future the new V6 will also be installed in Mercedes model series and 4MATIC variants where no six-cylinder diesel engine was previously offered.

Fuel injection at 1600 bar and innovative piezo injectors

Mercedes engineers have refined the common-rail direct injection system, achieving further progress in fuel consumption, exhaust emissions and combustion noise with this third-generation technology. Newly developed piezo injectors operate much more rapidly and precisely than the previous solenoid valves, and ensure a particularly finely metered fuel supply to the cylinders. This allows the fuel injection to be even more precisely adjusted to the current load and engine speed, and now makes five injections per power stroke possible at a peak pressure of up to 1600 bar.

Electrically controlled intake port shut-off modifies the turbulence of the intake air as it enters the cylinders, optimising the combustion process with the aim of further reducing the fuel consumption and exhaust emissions.

The likewise new electronic control unit manages all the engine functions – from the quick-start glow system and automatic start function to control of the highpressure pump. The VNT turbocharger (Variable Nozzle Turbine) with electrically adjustable turbine blades, exhaust gas recirculation with a control valve and intake air throttling are regulated as the situation requires on the basis of measured data. In addition the microprocessor exchanges data with the seven-speed automatic transmission and the Electronic Stability Program.

Exhaust emissions at EU4 level, particulate filter as standard in Germany

Thanks to this precise engine management system, the nitrogen oxide and particulate emissions of the V6 engine are within the strict limits of the EU4 standard. Two oxidising catalytic converters are responsible for conversion of the carbon monoxide and hydrocarbons: a

light-off converter located near the engine and a main converter in an underfloor location.

To reduce soot emissions even further, Mercedes-Benz offers a maintenance-free particulate filter system which is standard equipment for the V6 engine in Germany, Austria, Switzerland and the Netherlands. The filter is purged without the use of additives by selective adjustment of different engine functions. Depending on the operating parameters and filter condition, the variable third-generation common-rail technology allows up to two precisely coordinated postinjections with the aim of specifically increasing the exhaust temperature. This means that the particulates trapped in the filter are burned off in a controlled manner.

New V6 engine continues the great diesel tradition of the Mercedes-Benz brand

- \* Successor to the previous in-line engines with five and six cylinders
- \* Output increased by up to 38 percent with exemplary fuel economy
- \* Best torque characteristics in this displacement class
- \* Third-generation common-rail injection with piezo injectors

When the world's first car diesel engine was successfully tested exactly 70 years ago, in November 1934 at the Gaggenau plant of Daimler-Motoren-Gesellschaft and when the Mercedes-Benz 260 D celebrated its world premiere in February 1936, only very few can have imagined the importance this drive technology would also achieve for passenger cars.

The diesel pioneer Mercedes-Benz resolutely continued to refine and improve diesel technology. Highlights in this process include the first car turbodiesel engine in the Mercedes-Benz 300 SD (1977), the first diesel saloon with particulate filter in the US state of California (1985), the world premiere of fourvalve technology (1997), common-rail direct injection (1997), the most powerful car diesel engine in the S 400 CDI (2000) and the maintenance-free diesel particulate filter (2003), which is now available in 20 Mercedes models.

Mercedes-Benz is continuing this tradition-laden success story in spring 2005: after a development and testing period of approx. 40 months a new CDI six-cylinder unit is entering series production, combining all the current and trailblazing technologies in diesel engine development -- from the mechanical system and thermal/flow dynamics to the electronic engine management and emissions control. This guarantees outstanding results in terms of output and torque characteristics, economy, exhaust emissions and refinement.

As a further special feature, the new V6 CDI is the first and only diesel power unit to be available in combination with a seven-speed automatic transmission - an advantage which heralds further benefits with respect to agility and fuel consumption.

The most important features of the new Mercedes diesel engine in brief:

- \* Six cylinders in a V-arrangement
- \* Aluminium crankcase with cast-in grey iron cylinder liners
- \* Third-generation common-rail injection with piezo injectors

- \* Four-valve technology with two camshafts per cylinder bank
- \* Turbocharger with electrically adjustable turbine
- \* Peak combustion pressure of up to 180 bar
- \* Exhaust gas recirculation with electrically controlled valve
- \* Electrically controlled intake air throttling
- \* Swirl control by electrically controlled intake port shut-off
- \* Quick-start glow system

[Quelle](#)

---

### **Beitrag von „andreas“ vom 3. Januar 2005 um 22:17**

Na ja, zuviel Werbung müssen wir ja nun auch nicht machen. 🤖

Gruß  
andreas

---

### **Beitrag von „Thanandon“ vom 3. Januar 2005 um 22:22**

Nein natürlich nicht, es sollte ja auch der Vergleich zu unseren V6 Diesel geschaffen werden. Mich würde nur interessieren ob Fahrer, die Ihren Dicken wandeln wollen, auf das neue Model von DC warten würden oder sich wieder einen Dicken bestellen werden. Ausserdem gibt es da noch den X5, Volvo, Jeep, Range Rover usw usw (damit DC nicht NUR erwähnt wird.... 😄 )

---

### **Beitrag von „andreas“ vom 3. Januar 2005 um 22:26**

Ich denke, dass DC nicht ohne Grund nur Bilder veröffentlicht mit ein paar technische Rahmendaten. Die werden aufgrund des Erfolges des Touareg unter sehr großem Druck "entwickelt" haben und kämpfen mit etlichen Problemen.

Aber von der Optik her, schon sehr nett anzuschauen.

Gruß  
andreas

---

### **Beitrag von „micha899“ vom 3. Januar 2005 um 22:27**

Zitat von Thanandon

Nein natürlich nicht, es sollte ja auch der Vergleich zu unseren V6 Diesel geschaffen werden. Mich würde nur interessieren ob Fahrer, die Ihren Dicken wandeln wollen, auf das neue Model von DC warten würden oder sich wieder einen Dicken bestellen werden.

Ausserdem gibt es da noch den X5, Volvo, Jeep, Range Rover usw usw (damit DC nicht NUR erwähnt wird..... 😄 )

**Na aber Oliver,**

**die benannten und bekannten Modelle sind ja keine ernsthaften Gegner..... 😊 😄**

Viele Grüße  
micha

---

### **Beitrag von „Thanandon“ vom 3. Januar 2005 um 22:39**

Selbstevrständlich nicht!

---

### **Beitrag von „dreyer-bande“ vom 3. Januar 2005 um 22:56**

Und hier nun die Übersetzung in Kurzform.

Hat ein wenig gedauert den Text zu straffen:

Hier ein neuen paar Infos zum Motor V6. Leider nur auf englisch gefunden:

=====

Neuer Dieselmotor V6 durch MERCEDES-BENZ MERCEDES-BENZ stellt einem neuen V6 Dieselmotor dar, der die vorhergehenden inline fünf und die Sechszylinder Maschinen von Frühling 2005 ersetzt. Mit einem Ausgang von HP 165 kW/224 und einem maximalen Drehmoment der Meßinstrumente mit 510 Newton, ist der Mercedes Sechszylinder eine der leistungsfähigsten Maßeinheiten in seiner Kategorie. Dank die neueste Technologie, die Absaugventilatoremissionen treffen die zwingenden Begrenzungen EU4; zusätzlich rüstet MERCEDES-BENZ die Maschine V6 mit einem aus Einzelteilen bestehenden Filter als Standard in Deutschland aus. Das Konzept des treibenden Dieselvergnügens erzielt eine neue Qualität mit der neuen CDI Maschine. Als der Nachfolger bis die fünf und Sechszylinder Inline-Maschinen bietet es eine Leistungssteigerung an und Drehkraft von bis 38 Prozent, schnellere Beschleunigung sicherstellend, lebhafter Vermittler sprintet und eine höhere obere Geschwindigkeit. Das maximale Drehmoment der Meßinstrumente mit 510 Newton ist bereits von 1600 U/min und von der Konstante des Remains bis zu 2800 U/min vorhanden. Dementsprechend hat das neue V6 Drehkrafteigenschaften, die in dieser Versetzung Kategorie unübertroffen sind. Im Verbindung mit dem einzigartige Siebengeschwindigkeit 7GTRONIC automatischen Senden stellt dieses die bestmögliche Ausnutzung des bemerkenswerten Ausgang und Drehkraftpotentials in jeder möglicher treibenden Situation sicher. Trotz eines erheblich höheren Ausganges bleibt der Kraftstoffverbrauch auf dem mustergültigen Niveau der vorhergehenden fünf und Sechszylinder den Dieselmotoren. Die Materialauswahl, das Design, die Kraftstoffeinspritzung und das Maschine Managementsystem reflektieren den Zustand der kunst. Als Welt zuerst für einen Dieselmotor in dieser Versetzung und in Ausgabeklasse, hat MERCEDES-BENZ einen Aluminiumkurbelkasten mit werfen-in Graueisenzylinderzwischenlagen für diese Maßeinheit entwickelt, die einen Hauptbeitrag zum Gewichtsverminderung bildet. Infolgedessen wiegt das neue V6 eine Gesamtmenge von nur ca.. 208 Kilogramm (Akkumulator zu DIN) und ist folglich nur sehr etwas schwerer als die vorhergehende Fünfzylinder Maschine. Das Energie-zu-Gewicht Verhältnis hat um mehr als 20 Prozent bis 0.79 kW/kg - ein Hauptbeitrag zur hervorragenden Dieselmobilität zugenommen, die durch die neue Maschine angeboten wird. Der Motorblock, die Bestandteile und die untergeordneten Maßeinheiten bilden ein sehr kompaktes Wesen, das bedeutet, daß in der Zukunft das neue V6 auch Mercedes in vorbildliche Reihe und in Varianten 4MATIC angebracht wird, in denen kein Sechszylinder Dieselmotor vorher angeboten wurde. Tanken Sie Einspritzung bei Stab 1600 und erfinderischen piezo Injektoren Mercedes Ingenieure haben das Allgemeinschiene direkte Einspritzungssystem verfeinert und weiteren Fortschritt im Kraftstoffverbrauch, Absaugventilatoremissionen und Verbrennunggeräusche mit dieser Dritterzeugung Technologie erzielt. Eben entwickelte piezo Injektoren funktionieren viel schnell und genau als die vorhergehenden Magnetventile und stellen eine besonders fein gemessene Kraftstoffversorgung zu den Zylindern sicher. Dieses erlaubt, daß die Kraftstoffeinspritzung

sogar genau auf die gegenwärtige Last und die Motordrehzahl justiert wird und läßt jetzt fünf Einspritzungen pro Energie mögliches mit einem Höchstdruck von Stab bis 1600 streichen. Elektrisch gesteuerte Einlaßkanalabsperrvorrichtung ändert die Turbulenz der Einlaßluft, während sie die Zylinder kommt und den Verbrennungsprozeß mit dem Ziel von die Kraftstoffverbrauch- und Absaugventilatoremissionen weiter verringern optimiert. Die ebenfalls neue elektronische Steuereinheit handhat alle Maschine Funktionen - von schnell-beginnen Sie Glühensystem und automatische Anfangsfunktion zur Steuerung der highpressure Pumpe. Der VNT Turbocharger (variable Düse Turbine) mit elektrisch justierbaren Turbinenschaufeln, der Abgasumlauf mit einem Steuerventil und das Einlaßluftdrosseln werden reguliert, während die Situation auf der Grundlage von gemessene Daten erfordert. Zusätzlich sevenspeed die Mikroprozessoraustauschdaten mit automatisches Senden und das elektronische Stabilität Programm. Erschöpfen Sie Emissionen auf EU4 Niveau, aus Einzelteilen bestehender Filter als Standard in Deutschland Dank dieses exakte Maschine Managementsystem, das Stickstoffoxid und die aus Einzelteilen bestehenden Emissionen der Maschine V6 sind innerhalb der strengen Begrenzungen auf den Standard EU4. Zwei oxidierende katalytische Konverter sind für Umwandlung des Kohlenmonoxids und der Kohlenwasserstoffe verantwortlich: ein Zündungskonverter fand nahe der Maschine und einem Hauptkonverter in einer Unterflurposition. Um Ruß zu verringern fördern Emissionen sogar, MERCEDES-BENZ Angebote ein wartungsfreies aus Einzelteilen bestehendes Filtersystem das Standardausrüstung für die Maschine V6 in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in den Niederlanden ist. Der Filter wird ohne den Gebrauch der Zusätze durch vorgewählte Justage der unterschiedlichen Maschine Funktionen bereinigt. Abhängig von den Betriebsparametern und dem Filterzustand erlaubt die variable thirdgeneration Allgemeinschiene Technologie bis zwei genau koordinierte postinjections mit dem Ziel von die Austrittstemperatur spezifisch erhöhen. Dies heißt, daß die Partikeln, die im Filter eingeschlossen werden, weg in einer kontrollierten Weise gebrannt werden. Neue Maschine V6 setzt die große Dieseltradition der MERCEDES-BENZ Marke fort \* Nachfolger zu den vorhergehenden Inline-Maschinen mit fünf und sechs Zylindern \* Ausgang nahm um bis 38 Prozent mit mustergültiger Brennstoffersparnis zu \* Beste Drehkrafteigenschaften in dieser Versetzung Kategorie \* Dritt-Erzeugung Allgemeinschiene Einspritzung mit piezo Injektoren Als der Dieselmotor des ersten vor Autos der Welt erfolgreich genau 70 Jahren, im November 1934 am Gaggenau Betrieb von Daimler-Motoren-Daimler-Motoren-Gesellschaft geprüft wurde und als der MERCEDES-BENZ 260 D seine Weltpremiere im Februar 1936 feierte, nur sehr wenige den Wert sich vorgestellt haben können, würde diese Antrieb Technologie auch für Personenkraftwagen erzielen. Der Dieselpionier Mercedes-BENZ fuhr entschlossen fort, Dieselsechnologie zu verfeinern und zu verbessern. Höhepunkte in diesem Prozeß schließen die erste Auto turbodiesel Maschine im MERCEDES-BENZ 300 SD (1977), der erste Dieselsaloon mit aus Einzelteilen bestehendem Filter im US Zustand von Kalifornien (1985), die Weltpremiere der fourvalve Technologie (1997), Allgemeinschiene direkte Einspritzung (1997), der Dieselmotor des leistungsfähigsten Autos im S 400 CDI (2000) und der wartungsfreie aus Einzelteilen bestehende Dieselfilter (2003) mit ein, der jetzt in 20 Mercedes Modellen vorhanden ist. MERCEDES-BENZ setzt diese Tradition-beladene Erfolgsgeschichte im Frühjahr 2005 fort: nach einer Entwicklung und Prüfung Periode von ca.. 40

Monate trägt eine neue CDI sixcylinder Maßeinheit Reihe Produktion ein, kombiniert den ganzen Strom und trailblazing Technologien in der Dieselmotorentwicklung -- vom mechanischen System und von der thermal/flow Dynamik zum elektronischen Maschine Management und zur Emissionskontrolle. Dieses garantiert hervorragenden Resultaten in Ausgang und Drehkrafteigenschaften, Wirtschaft, Absaugventilatoremissionen und Verfeinerung ausgedrückt. Als weitere spezielle Eigenschaft ist das neue V6 CDI das erste und nur Dieseldie stromversorgungseinheit, zum im Verbindung mit einem Siebengeschwindigkeit automatischen Senden vorhanden zu sein - ein Vorteil, der weiteren Nutzen in Bezug auf Beweglichkeit und Kraftstoffverbrauch ankündigt. Die wichtigsten Eigenschaften des neuen Mercedes Dieselmotors in Kürze:

- \* Sechs Zylinder in einer V-Anordnung
- \* Aluminiumkurbelkasten mit werfen-in Graueisenzylinderzwischenlagen
- \* Dritt-Erzeugung Allgemeinschiene Einspritzung mit piezo Injektoren
- \* Vier-Ventil Technologie mit zwei Nockenwellen pro Zylinderbank \* Turbocharger mit elektrisch justierbarer Turbine
- \* Höchstverbrennungsdruck von Stab bis 180
- \* Abgasumlauf mit elektrisch Steuerventil
- \* Elektrisch gesteuertes Einlaßluftdrosseln
- \* Strudelsteuerung durch elektrisch gesteuerte Einlaßkanalabsperrvorrichtung
- \* Schnell-beginnen Sie Glühensystem

Quelle: Thanandon

Man war das ein Akt!

---

### Beitrag von „Thanandon“ vom 3. Januar 2005 um 23:06

Hannes was würde ich ohne Dich machen?

Besten Dank!  

---

### Beitrag von „dreyer-bande“ vom 3. Januar 2005 um 23:11

Zitat von Thanandon

Hannes was würde ich ohne Dich machen?

Besten Dank!  

ruhiger schlafen? und nicht daran denken, was als nächstes kommt?

nix da, keine Feier ohne Dreyer!::trinken

---

### **Beitrag von „Logo“ vom 3. Januar 2005 um 23:55**

Zitat von Thomas TDI

Allerdings bleibt immer noch eine satte Preisdifferenz, die man einfach nicht wegdiskutieren kann. Für die Leasingrate meines Touaregs hätte ich bei Mercedes nicht einmal einen C 220 D T-Modell bekommen (mtl. rund 50 EUR mehr, allerdings 75 PS weniger, keinen Allradantrieb, nur das kleine Navi, 2 Zylinder weniger und und und). Damit locken die mich wirklich nicht.

Gruß  
Thomas

Hey Thomas, ich will nich stänkern 😊 wirklich nicht !

Aber was sind schon 50 EUR bei Deiner oder meiner Leasingrate ????? - im Vergleich zu "normalen" Autofahrern.

Ich denke 50 EUR monatlich sind in diesem Preisgefüge nicht wirklich ausschlaggebend - ODER ? Alleine wenn ich daran denke was mein V6 (Benziner) 😞 so im Monat schluckt bei ca. 19 l SUPER 😞 pro 100 km ( & ich fahr ca. 3.500 km monatlich !!! )

SORRY - aber ICH - muss da nicht über 50 EUR monatlich sprechen ! Also wie gesagt nur ein LEIDLICHER Einwand von meiner Seite - JA JA - so ein TREG kooostet halt !!!!!

---

### **Beitrag von „agroetsch“ vom 4. Januar 2005 um 00:20**

Hallo,

auf die ersten Tests der "Strudelsteuerung" (an dieser Stelle Dank an Hannes für die Übersetzung) freue ich mich..

Naja im Ernst bis auf das Heck gar nicht mal so schlecht.

Da wir DC als Kunden habe bekomme ich sehr günstige Konditionen dort.. und was ist.. ich fahre VW. Das sagt schon alles zu meiner Einstellung zu Mercedes 😄

---

### Beitrag von „Silberfuchs“ vom 4. Januar 2005 um 00:35

Ich habe 13 Jahre DC gefahren (230E, 300TE). Danach Audi A6 Avant, Sharan + TTR, Touareg + TTR. Es gibt für mich keinen Grund, überhöhte Anschaffungs-, Service- und Reparaturkosten bei unfreundlichster, herablassender und arrogantester Behandlung durch das Personal zu zahlen! Und nicht zu vergessen: in den 80iger und Anfang der 90iger Jahre **war** die Qualität der DCs noch besser als bei anderen Herstellern.

Dies ist nur meine ganz persönliche und nur auf **eigenen Erfahrungen** beruhende Meinung. In meinem Bekanntenkreis gibt es durchaus Menschen, die den berühmten Stern tatsächlich noch für ein Status- und Qualitätssymbol halten! 🤔

---

### Beitrag von „Thomas TDI“ vom 4. Januar 2005 um 07:40

Zitat von Logo

Hey Thomas, ich will nich stänkern 😊 wirklich nicht !

Aber was sind schon 50 EUR bei Deiner oder meiner Leasingrate ????? - im Vergleich zu "normalen" Autofahrern.

Ich denke 50 EUR monatlich sind in diesem Preisgefüge nicht wirklich ausschlaggebend - ODER ? Alleine wenn ich daran denke was mein V6 (Benziner) 😞 so im Monat schluckt bei ca. 19 l SUPER 😞 pro 100 km ( & ich fahr ca. 3.500 km monatlich !!! )

SORRY - aber ICH - muss da nicht über 50 EUR monatlich sprechen ! Also wie gesagt nur ein LEIDLICHER Einwand von meiner Seite - JA JA - so ein TREG kooostet halt !!!!!

Alles anzeigen

Mir ging es eigentlich auch weniger um die Preisdifferenz, sondern vielmehr um die Aussage, dass man für mehr Geld doch auch deutlich weniger Auto bekommen kann.

Übrigens sind 50 EUR knapp 20 % meiner monatlichen Rate. Also doch schon ganz ordentlich, oder? Auf das Verhältnis zum Verbrauch des Diesels gehe ich jetzt nicht ein 🙄.

Gruß  
Thomas

---

### Beitrag von „Logo“ vom 4. Januar 2005 um 08:15

Zitat von Thomas TDI

Übrigens sind 50 EUR knapp 20 % meiner monatlichen Rate. Also doch schon ganz ordentlich, oder?

Gruß  
Thomas

Morgen Thomas,

SUPER Rate mit 250 EUR !!! Glückwunsch - jetzt kann ich verstehen was Du meinst 😊

Zitat von Thomas TDI

Auf das Verhältnis zum Verbrauch des Diesels gehe ich jetzt nicht ein 🙄.

Gruß  
Thomas

JA JA - ich weisssssss 😞

---

### Beitrag von „Thomas TDI“ vom 4. Januar 2005 um 09:08

Ok, habe allerdings auch eine Anzahlung von 10.000 EUR. Die wäre allerdings auch beim C 220 fällig gewesen.

Gruß  
Thomas