

Zeitschrift: Landtechnik Schweiz
Herausgeber: Landtechnik Schweiz
Band: 62 (2000)
Heft: 12

Artikel: Das richtige Auto für Betrieb und Familie
Autor: Wick, Jürg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1081210>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Das richtige Auto und Familie für Betrieb

Jürg Wick*

Konsumentinnen und Konsumenten finden sich vor lauter neuer Nischenmodelle im Automarkt kaum mehr zu recht. Viele neue Entwicklungen sind interessant, andere eher Modeerscheinungen. Je länger je mehr sind Gebrauchtwagen eine empfehlenswerte Alternative.

Bis vor einem Vierteljahrhundert war die Sache für die Landwirtschaft ziemlich klar. Wegen der guten Traktion dank Heckmotor und der schmalen grossen Räder genoss der legendäre Käfer schier unbegrenzte Sympathie. Später schlüpfte der Subaru 4×4 fast nahtlos in die Rolle des Liebling in der Landwirtschaft. Der Japaner öffnete vielen die Augen für den Kombiwagen und bewies, dass nicht nur die Deutschen robuste Autos bauen können.

Heute steht eine ungleich grössere Auswahl an Personenwagen mit multifunktionalen Fähigkeiten zur Disposition. Zum riesigen Angebot vernünftiger Kombifahrzeuge mit und ohne Allradantrieb kommen die in der Schweiz populären sogenannten Geländewagen, von denen es wiederum diverse Unterkategorien gibt. Und die in den USA stark verbreiteten Pick-ups verdienen jetzt auch hier zu Lande eine nähere Betrachtung.

Wieviel Leistung braucht der Mensch?

Wegen Komforteinrichtungen wie der Klimaanlage, aber vor allem infolge modernster Sicherheitseinrichtungen und stabiler Karosserien, haben die Fahrzeuggewichte enorm zugenommen, Autos werden heute zum Beispiel so gebaut, dass sie einen Frontalcrash mit 64 km/h so absorbieren, dass die Passagierzelle weitestgehend intakt und die Passagiere unter normalen Umständen bis auf Blessuren unverletzt bleiben. Parallel dazu stieg die Motorleistung fast überproportional an.

Leistungsmangel kann man nur noch den allerwenigsten Autos vorwerfen, zumal die schweizerischen Importeure aufgrund der gemachten Erfahrungen häufig darauf verzichten, sogenannte Basismotorisierungen überhaupt anzubieten. Was den Treibstoffverbrauch generell betrifft,

sind leider trotz grossen Bemühungen wenig Fortschritte zu verzeichnen, weil Gewichts- oder Komfortsteigerungen die Leistungsverbesserungen neutralisierten.

Tendenziell wachsen die Motoren, ohne dass deswegen mit einem Verbrauchsanstieg gerechnet werden muss. Für den Jahrgang 2001 haben sowohl BMW als auch Opel die Hubräume ihrer einstigen Zweiliteraggregate auf 2,2 Liter Inhalt vergrössert, versprechen aber gleichzeitig signifikant niedrigere Verbräuche.

Unter dem Strich ist der gemittelte Benzinverbrauch aller zugelassenen Fahrzeuge in der Schweiz in den zurückliegenden zehn Jahren um bloss durchschnittlich 2% jährlich zurückgegangen.

Pauschal lässt sich sagen, dass ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse (z.B. Golf) ab 1600 Kubik gut motorisiert ist, in der Mittelklasse (z.B. Subaru Legacy) sollten es mindestens

* Jürg Wick, Thalwil, ist Fachjournalist und regelmässiger Korrespondent der «Automobil Revue».

1,8 Liter sein. Bei hochbauenden Varianten – Minivans und Geländewagen – empfehlen sich etwas grössere Reserven.

Diesel oder Benzin

Aufmerksamen Beobachtern auf dem PW-Markt sind die neuen leistungsfähigen Dieselmotoren nicht entgangen. Bei den Neuwagenzulassungen machen diese inzwischen fast 10 % aus, eine noch nie da gewesene Marke in der Schweiz.

Die gestiegenen Treibstoffpreise sind daran nur in geringem Masse schuld, weil die im Vergleich zum europäischen Ausland ungünstigere Besteuerung des Dieselmotors einen grossen Teil der möglichen Einsparungen wieder auffressen kann. Vielmehr gibt es zugunsten der Benzinler keine markanten Preisunterschiede mehr, seit auch Ottomotoren durchwegs mit Einspritzanlagen ausgerüstet sind. Moderne Diesel sind fast ausnahmslos mit Turbolader ausgerüstet, was ihnen annähernd das gleiche Verhältnis von Leistung zu Gewicht wie den Benzinern verleiht.

Das im Alltag relevante Drehmoment aktueller Dieselmotoren lässt viele Verfechter spritziger Benzinmotoren alt aussehen. Tatsächlich sind die bekannten TDI-Aggregate von Volkswagen und die nachgereichten Entwicklungen der Konkurrenz in ihrer Leistungsentfaltung sehr praxistauglich, vor allem auch in Verbindung mit einer Getriebeautomatik.

Also spricht alles für einen wirtschaftlichen Turbodieselmotor mit Direkteinspritzung.

Nicht ganz: Die Selbstzünder sind schlechte Kurzstreckenläufer und bringen ihre Vorteile erst zur Geltung, wenn ihnen warm um die Kolben ist. Und das kann dauern, denn wegen des höheren Wirkungsgrades dauert die Warmlaufphase bei Rudolf Diesels Arbeitsprinzip entschieden länger als bei einem Ottomotor, entsprechend dürftig ist die Heizwirkung, vor allem bei Grossraumfahrzeugen. Den Diesel sollte man also nur in die Kaufentscheidung miteinbeziehen, wenn das Auto gelegentlich aus dem Dorf herauskommt, sonst wird man damit nicht glücklich.

Allrad ja oder nein?

Diese Frage stellt sich für die meisten Landwirte nicht mehr, wenn der Wirkungskreis oberhalb von 500 oder 600 m ü. M. liegt. Aber man muss wissen, dass moderne Automobile häufig mit antriebsseitigen Hebelmännchen (Traktionskontrollen) ausgerüstet sind, die das Befahren verschneiter Strecken erleichtern können. Und der Allradantrieb vollbringt keine Wunder: Fälle, in denen sich der Fahrer oder die Fahrerin mit einem 4x4 böse eingräbt, passieren häufiger als mit einem konventionell nur über eine Achse angetriebenen Auto, und

zwar ganz einfach deshalb, weil man sich mit einem Allradler eher zuweit vorwagt.

Am wichtigsten für morastigen, verschneiten oder losen Untergrund ist das Reifenprofil. Hochleistungsreifen taugen unterhalb von fünf Grad zu rein gar nichts, und dessen Profil ist im nassen Gras sofort zugeklebt.

Auf trockenem, aber nicht asphaltiertem Terrain wiederum ebnet eine grosse Bodenfreiheit den Weg besser als jeder noch so ausgeklügelte Vierradantrieb, der nicht verhindert, dass das Auto frühzeitig aufliegt.

Trockene Forst- oder Schotterwege bewältigt ein nur über eine Achse ange-

triebenes Fahrzeug normalerweise ebensogut wie ein 4x4.

Kombi oder Anhänger?

Clevere Rechner sind schon vor längerer Zeit auf den Anhänger gestossen. Je nach Einsatz kann der Gespanntrieb durchaus Sinn machen, meistens drängen besondere Bedürfnisse ihn geradezu auf. Aber deshalb sollte man auf die Vorteile des Stationswagens nicht mehr verzichten, selbst wenn die fünftürige Ausführung gegenüber der Limousine einen ordentlichen Aufpreis kostet. Dafür spricht allein schon der erheblich bes-



Der Subaru 4WD eröffnete anno 1979 ganz neue Perspektiven.

Foto Wick



Kombifahrzeuge haben einen erheblich geringeren Wertverlust als die entsprechenden Limousinen.

Foto Wick

sere Wiederverkaufswert. Kombis sind im Handel sehr gesucht, Limousinen dagegen haben es oftmals schwer, den erhofften Verkaufspreis zu erzielen. Ganz abgesehen davon, dass viele Stationswagen eigentliche Statussymbole geworden sind.

Für den Kombi sprechen, abgesehen von den grösseren Staumöglichkeiten, die bessere Zugänglichkeit, die höhere Kopffreiheit im Fond und die niedrigere Ladekante. Einige Fahrzeuge (Chrysler, Volvo, Mazda) bieten

in Kombikonfiguration einen klappbaren Sitz auf der Beifahrerseite.

Die neuen Pick-ups

Ihnen haftet am ehesten das Arbeitstier am Lack. Vielleicht gerade darum haben sich einige von ihnen in jüngerer Zeit als Modeerscheinung durchgesetzt. Die Preise sind verführerisch, und die offene Ladebrücke hat etwas für sich. Man kann sozusagen unsortiert einladen, ohne durch

scheppernde Gegenstände auf dem Vordersitz genervt zu werden. Oder man kann fast ungehemmt in die Höhe stapeln, ohne sich um einen zerrissenen Dachhimmel Sorgen zu machen.

Die allermeisten Pick-ups sind als Allradler sowie mit Doppelkabine verfügbar. So wird in beschränktem Masse ein familientauglicher Personenwagen daraus. Für die Kurzstrecke genügt in der Regel das Platzangebot im Fond, für längere Strecken muss man

die Bedürfnisse vor dem Kauf evaluieren.

Zwei Dinge sind ebenfalls zu berücksichtigen: die Ladefläche liegt ziemlich hoch und die Pick-ups sind zumal als Fünfsitzer überdurchschnittlich lang.

Vor- und Nachteile der Geländewagen...

Die sogenannten Geländewagen haben jenseits der altbekannten Vertreter

Kosten-Nutzen-Vergleich der verschiedenen Transportmittel für kleine Transporte

Zusammenstellung von Ernst Bühlmann, Fahrlehrer und Kat.-G-40-Instruktor, Triengen LU

	Kombi	Zweitwagen	Autoanhänger	Kastenwagen	Traktor	Motorroller
Zusätzliche Anschaffungskosten	Rund Fr. 2000.– mehr als ein normaler PW.	Neuwagen Fr. 20 000.– bis Fr. 30 000.–	Anhängerkupplung Anhänger	Neupreis Fr. 32 000.–	Ist schon vorhanden	Roller mit 50 cm ³ Fr. 3000.– bis Fr. 4000.–
Nutzlast	400 bis 500 kg	400 bis 500 kg	Anhänger an normalen PW bis ca. 800 kg	Nutzlast ca. 800 kg	genügend	
Erforderlicher Führerausweis	Kategorie B (Auto)	Kategorie B (Auto)	Kategorie B (Auto)	Kategorie B (Auto)	Kategorie G bei 40 km/h Traktor: Fahrkurs G 40	Motorräder bis 45 km/h unabhängig von der Anzahl cm ³ : Kat. F.: Wer im Besitz von Kat. B ist, darf die Fahrzeuge der Kat. F lenken.
Zusätzliche monatliche Kosten für den Landwirtschaftsbetrieb	Zusätzliche Kosten gegenüber einem normalen PW ca. Fr. 50.–	Mittelklassewagen Fr. 900.– bis Fr. 1200.–	ca. Fr. 50.–	Fr. 1400.– bis Fr. 1600.–	Nur Betriebskosten, keine Amortisationen und Versicherungen, da schon vorhanden.	ca. Fr. 150.–
Zusammenfassung der Vor- und Nachteile	Vorteile: Nahezu keine zusätzlichen Auto-kosten, da man sowieso ein Auto hat. Bessere Auslastung des Privatwagens. Nachteile: Man muss sich immer arrangieren, wer wann das Auto braucht. Das Auto ist im Innenraum oft schmutzig. Wenn man nicht Sorge trägt, hat man sofort unangenehme Gerüche im Auto.	Vorteile: Man muss sich nicht absprechen, wer wann das Auto haben kann. Praktisch bei Nebenerwerb eines Ehepartners. Nachteile: Doppelte Auto-kosten.	Vorteile: Der Privatwagen wird im Innenraum nicht verschmutzt. Relativ hohe Nutzlast. Nachteile: Das Rückwärts-fahren ist etwas gewohnheits-bedürftig. Ladung muss immer sehr gut gesichert werden.	Vorteile: Grosser Stauraum. Ladung muss nicht so gut gesichert werden wie bei einem Anhänger. Man muss nicht so Sorge tragen beim Ein- und Ausladen. Gerüche stören nicht so stark. Unabhängigkeit vom Privatauto. Ist die schnellste Transportvariante für den Betrieb. Nachteile: Hohe Zusatzkosten.	Vorteil: Ist schon vorhanden, kaum zusätzliche Kosten. Nachteil: Relativ langsam.	Vorteile: Braucht wenig Parkplatz. Sehr günstig im Unterhalt. Geeignet für Kurzstrecken. Nachteile: Man ist der Witterung ausgesetzt. Wenig Stau- und Ladeflächen. Gefahr, dass man nicht vorschriftsgemäss auf die Strasse geht (Helm) und dem Motorrad angepasste Kleidung.

dieser Gruppe wie Jeep Wrangler oder Land Rover Defender in der Schweiz einen ungeheuren Boom erlebt. Zum Glück für durchschnittliche Budgets besetzen nicht mehr bloss Exklusivprodukte wie der Range Rover oder der Jeep Grand Cherokee dieses Segment. Toyota RAV 4, Subaru Forester, mehrheitlich Japaner, nach und nach aber auch Europäer sind in diese Klasse mit kompakteren Modellen vorgestossen.

Die generellen Vorteile: im Vergleich

zur Aussenfläche grosszügige Raumverhältnisse auf den hinteren Sitzen, grosse Bodenfreiheit für unwegsame Strassen, Allradantrieb für verschneite Jahreszeiten.

Dem stehen Nachteile gegenüber: höherer Aufbau (Vorsicht bei einer nicht genormten Garage), schwerer zugängliches Dach, schwer zu reinigende Frontscheibe, talwärts auf glitschigen Strassen problematische Bremsen. Ausserdem: höherer Benzinverbrauch, da schwerer und höher

gebaut, das führt auch zu einem nicht sehr handlichen Fahrgefühl. Dazu gibt es Modelle, bei denen das grosse Reserverad entweder viel Stauraum verbaut, oder an der Hecktüre montiert ist und so den hinteren Zugang kompliziert.

...und der Minivans

Mit den sogenannten Minivans ist eine neue Auto-Spielart entstanden, die verspricht, Geschäfts- und Fami-

lienbedürfnisse bestens verbinden zu können. Die meisten der Vor- und Nachteile, welche die Geländeaautos kennzeichnen, begleiten auch die Vans. Sie bauen höher, sind aber nicht ausschliesslich mit Allradantrieb ausgestattet, sondern bestenfalls gegen Aufpreis mit zwei angetriebenen Achsen erhältlich. Der vielgepriesene Vorteil ist die Verwandelbarkeit. Im Alltag dürfte dies für Landwirte auch der grösste Nachteil sein, es sei denn, man kann sich mit der flexiblen Bestuh-

Autos für Betrieb und Familie, Preisrahmen bis Fr. 40 000.–

	Kategorie	Karosserie	Antrieb	Hubraum/Leistung	Preis ab Fr.
Opel Agila	Kleinstwagen	Minivan	Benzin/vorne	1200/75 PS	14 200.– n
Fiat Seicento	Kleinstwagen	3türig	Benzin/vorne	1100/54 PS	14 490.– n
Renault Clio	Kleinwagen	3türig	Benzin/vorne	1400/75 PS	16 450.–
Subaru Justy	Kleinwagen	5türig	Benzin/4×4	1300/85 PS	18 350.– n
Seat Cordoba	Kleinwagen	Kombi	Benzin/vorne	1400/75 PS	20 760.–
Suzuki Jimny	Kleinwagen	Cabrio	Benzin/4×4	1300/59 PS	21 990.– n
Fiat Brava	u. Mittelklasse	5türig	Benzin/vorne	1600/103 PS	22 550.–
Suzuki Baleno	u. Mittelklasse	Kombi	Benzin/4×4	1600/70 PS	23 590.– n
Citroën Berlingo	Grossraum	Kombi	Diesel/vorne	2000/90 PS	24 720.–
Ford Focus	u. Mittelklasse	Kombi	Benzin/vorne	1800/115 PS	24 950.–
Mercedes A140	Kleinwagen	5türig	Benzin/vorne	1400/82 PS	25 950.– n
Toyota Corolla	u. Mittelklasse	Kombi	Benzin/4×4	1800/110 PS	26 550.– n
Skoda Octavia	u. Mittelklasse	5türig	Diesel/vorne	1900/90 PS	26 590.–
Mitsubishi Space Star	u. Mittelklasse	Minivan	Benzin/vorne	1800/122 PS	26 990.–
Audi A2	Kleinwagen	5türig	Diesel/vorne	1200/61 PS	27 760.–
Mazda Premacy	u. Mittelklasse	Minivan	Diesel/vorne	2000/90 PS	28 040.–
Honda HR-V	Gelände	Kombi	Benzin/4×4	1600/105 PS	29 000.–
Nissan Primera	Mittelklasse	5türig	Benzin/vorne	2000/140 PS	29 950.–
Mitsubishi L200	Pick-up	2türig	Diesel/4×4	2500/100 PS	30 990.–
VW Golf	u. Mittelklasse	Kombi	Diesel/4×4	1900/90 PS	31 290.–
Peugeot 406	Mittelklasse	4türig	Benzin/vorne	2000/137 PS	31 900.–
Nissan Pick-up	Pick-up	4türig	Benzin/4×4	2400/126 PS	31 990.–
Citroën Evasion	Mittelklasse	Minivan	Benzin/vorne	2000/138 PS	32 900.–
Subaru Legacy	Mittelklasse	Kombi	Benzin/4×4	2000/125 PS	32 950.–
Daihatsu Rocky	Gelände	Kombi 3türig	Diesel/4×4	2700/98 PS	33 800.– n
Hyundai Galloper	Gelände	Kombi	Diesel/4×4	2500/105 PS	34 490.– n
Land Rover Defender	Gelände	Kombi 3türig	Diesel/4×4	2500/122 PS	35 200.–
BMW 316i	Mittelklasse	4türig	Benzin/hinten	1900/105 PS	35 800.–
Saab 9-3 Turbo	Mittelklasse	5türig	Benzin/vorne	2000/150 PS	36 700.–
Land Rover Defender	Pick-up	2türig	Diesel/4×4	2500/122 PS	37 200.–
Volvo V40 Turbo	Mittelklasse	Kombi	Benzin/vorne	2000/165 PS	37 400.–
Renault Scénic	u. Mittelklasse	Minivan	Benzin/4×4	2000/140 PS	37 700.–
Toyota Camry	o. Mittelklasse	4türig	Benzin/vorne	2200/131 PS	37 700.–
Jeep Cherokee	Gelände	Kombi	Diesel/4×4	2500/118 PS	37 900.–
Subaru Forester Turbo	Gelände	Kombi	Benzin/4×4	2000/170 PS	37 950.–
Audi A3 Turbo	u. Mittelklasse	5türig	Benzin/4×4	1800/150 PS	38 360.–
Ford Mondeo V6	Mittelklasse	Kombi	Benzin/vorne	2500/170 PS	38 400.–
Toyota RAV 4	Gelände	Kombi	Benzin/4×4	2000/150 PS	39 300.–
Opel Frontera	Gelände	Kombi 3türig	Diesel/4×4	2200/115 PS	39 850.–

n = Nettopreise

lung so einrichten, dass diese für die meisten Bedürfnisse ausreicht, und nur selten mit dem schwerfälligen Mobiliar hantiert werden muss – die grosse Achillesferse. Wird der mögliche Stauraum ohne Schutzüberzug mit natürlichen Gütern beladen, besteht die Gefahr, Scharniere zu verstopfen oder mindestens den salonähnlichen Raum bleibend zu verschmutzen.

Vieles spricht für eine Occasion

Uneingeschränkt lassen sich alle angeführten Bemerkungen auch auf Gebrauchtfahrzeuge übertragen. Auf dem Schweizer Automarkt sind die Verkaufszahlen von Occasionsfahrzeugen doppelt so gross wie von Neuwagen. Grundsätzlich braucht man sich also als Käufer eines Autos aus

zweiter Hand keinesfalls zu genieren, im Gegenteil. Es gibt neben rein finanziellen auch rationale Gründe, sich auf den Occasionenmarkt zu konzentrieren. Da ist zuerst einmal der im Vergleich zu früher geringere Wartungsaufwand moderner Autos, die den Besuch beim Garagisten nicht mehr zu einem ständig wiederkehrenden Ereignis machen. Ein nicht unwesentlicher Aspekt ist die Lieferfrist. Will man sich ein neues Auto kaufen, so steht das Wunschfahrzeug selten sofort bereit. Wartezeiten von zwei oder mehr Monaten sind an der Tagesordnung. Autos aus zweiter Hand stehen dagegen, sofern man das Objekt der Begierde gefunden hat, rasch zur Verfügung. Diesbezüglich eröffnet das Internet neue Dimensionen.

Während der Kauf eines Neufahrzeuges via Internet noch weitestgehend

Zukunftsmusik ist und man sich über den Bildschirm lediglich technisch oder modellspezifisch orientieren kann, findet man im neuen Medium, sofern das avisierte Modell feststeht, eine grosse Auswahl bis hin zu den verschiedenen Farben. Rund 10 % aller Occasionen werden in der Schweiz inzwischen über das Internet reserviert. Internet radiert einen früheren Nachteil des Gebrauchtwagenkaufs weg: Die Evaluation muss nicht mehr zeitintensiv sein.

Occasionen sind insbesondere für Käufer interessant, die geringe jährliche Kilometerleistungen fahren und/oder erfahrungsgemäss deutliche Gebrauchsspuren hinterlassen müssen.

So werden die Gebrauchten sehr interessant, zumal man sich dank des niedrigeren Kaufpreises in einer höheren Klasse umsehen kann.

Einige Einwände bestehen aber doch. So sind die beliebtesten Autos (Minivans, Geländewagen, Kleinwagen) im Handel auch am rarsten und teuersten, während man im Neuwagenhandel auch bei diesen Fahrzeugen mit einem Preisnachlass rechnen kann.

Und sofern man sich in einem Grosshandel bedient, bleibt die Kundenbetreuung meistens an einem kleinen Ort.

Da kann es sich lohnen, vorerst dem Garagisten im Dorf die Chance zu geben, nach einem Wunschfahrzeug Ausschau zu halten und vielleicht etwas mehr zu bezahlen.

Wird er nicht fündig, dürfte er umso mehr Interesse daran zeigen, das auswärts eingekaufte Auto in seine Pflege zu nehmen.

Wieviel kostet ein Auto pro Kilometer?

Die beim Betrieb eines Autos anfallenden Kosten werden oft unterschätzt. Wer ein exaktes Budget erstellen oder Kilometerkosten gegenüber Dritten geltend machen will, muss die Betriebskosten seines Fahrzeuges möglichst genau berechnen können. Eine wertvolle Hilfe mit detaillierten Angaben stellt dabei der TCS-Ratgeber «Kilometerkosten 2001» dar. Gleichzeitig bietet dieser die Möglichkeit, mittels Grafiken auf einfache Art die Kosten pro gefahrenen Kilometer zu bestimmen.

Die zu berechnenden Kosten lassen sich in feste und bewegliche Kosten aufteilen: Die festen Kosten sind von der Benutzung und der Fahrleistung des Fahrzeuges unabhängig. Sie fallen an, sobald der Wagen zugelassen ist, egal ob das Fahrzeug gefahren wird oder nicht. Die beweglichen Kosten entstehen durch den Gebrauch des Fahrzeuges und sind deshalb von der Anzahl der gefahrenen Kilometer abhängig.

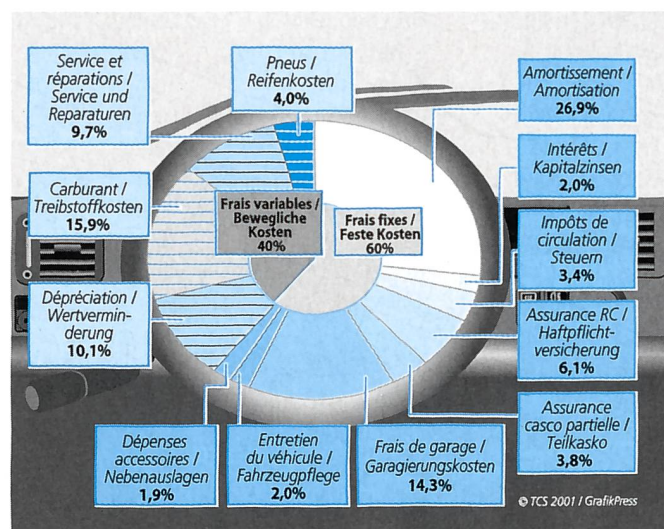
Ob Sie günstig oder teuer fahren, wird

durch die Modellwahl beim Autokauf bestimmt. Ist das Auto einmal in Betrieb, können nur noch die beweglichen Kosten (z.B. Reifen, Treibstoff) durch eine optimale Fahrweise möglichst tief gehalten werden. Beim Kauf einer günstigen Occasion der Ober- oder Geländewagenklasse gilt es deshalb zu beachten, dass die Betriebskosten trotz des günstigen Kaufpreises oft auf hohem Niveau liegen.

Durchschnittlich 67 Rp./km

Mit den TCS-Berechnungsansätzen ergeben sich bei einem Auto im Wert von CHF 27 000.– feste Kosten von jährlich CHF 6000.–. Bei einer Jahresfahrleistung von 15 000 km entstehen zusätzlich bewegliche Kosten von CHF 4000.–. Unser Durchschnittsauto kostet folglich etwa CHF 10 000.– pro Jahr, was einem Kilometerpreis von 67 Rappen entspricht.

Auswirkung hoher Treibstoffpreise. Eine Erhöhung des Treibstoffpreises um 11 bis 12 Rp./l bewirkt eine Erhöhung der Gesamtkosten um 1Rp./km, wenn das Fahrzeug 8,6 l/100 km verbraucht. Bei Autos, die doppelt so viel verbrauchen, füh-



Aus dem Ratgeber «Kilometerkosten 2001»: TCS-Mitglieder können diesen gratis bei den regionalen TCS-Geschäftsstellen oder den Technischen Zentren des TCS beziehen. Nichtmitglieder erhalten ihn für CHF 10.–/Stück.

ren bereits 6 Rp./l mehr für den Treibstoff zu einer Verteuerung um 1 Rp./km. Bei einem 3-Liter-Auto hingegen erhöhen sich die Kosten erst um 1 Rp./km wenn der Dieselpreis um mehr als 30 Rp./l steigt.

Landwirtschaftliches Umfeld (Red.) Im landwirtschaftlichen Umfeld präsentieren sich die Kosten pro Kilometer vermutlich nicht besser: Zwar kann man vermutlich bei den

Garagierungskosten einen Abzug machen und der Kauf einer günstigen Occasion kann sich auf die Kilometerkosten positiv auswirken. Andererseits können gerade deshalb und auch, weil Fahrten auf Naturwegen vorkommen, vergleichsweise höhere Wartungs- und Reparaturkosten anfallen. Auf die Kosten pro Kilometer wirken sich auch die in der Regel geringen Fahrkilometer ungünstig aus.