

Mit dem neuen Senator meldet sich Opel wieder in der Edelklasse. Im Vergleich mußte er sich Audi, BMW, Ford und Mercedes stellen

dem Weg

BMW 730i, Ford Scorpio 2.9i Ghia und Mercedes 260SE



Opels Größter auf nach oben

Foto: Andreas Lersch

Auto-Feuerlöscher von GLORIA:

**druck-zuck
Feuer aus.**

Mehr Sicherheit mit der neuen Feuerlöscher-Generation von GLORIA! ● Mit dem GLORIA-X-Löschpulver: doppelte Löschkraft (nach DIN) und lange Spritzdauer. ● Mit Halon: rasantes und rückstandsfreies Löschen. ● Handlich und kompakt, passen in jedes Auto. ● Leicht und sehr sicher zu bedienen.

Entscheiden auch Sie sich wie Millionen andere Autofahrer für einen Auto-Feuerlöscher von GLORIA. Damit Sie sich oder anderen in Sekundenschnelle helfen können.

Jederzeit Sicherheit

GLORIA

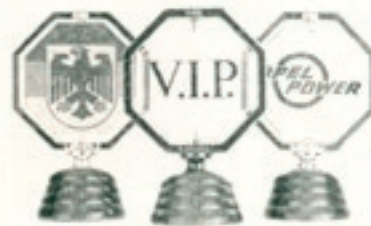
GLORIA-WERKE H. Schulte-Frankenfeld GmbH & Co.
4724 Wadersloh L. W. · Postfach 1160 · Tel. (0 25 23) 77-0

einfach
Spitze



Die exklusive
Kühlerfigur


Anwendungsbeispiele



Zu beziehen im Fachhandel oder sofort bestellen mit Rückgaberecht direkt bei

AUTO-ALBRECHT
7750 Konstanz 4 · Tel. 07531/22008

- universell passend durch bomben- feste Selbstklebefolie
- individuelle Gestaltung mit Markenzeichen, Sportembleme, Vereins-symbole usw.
- rotierende Scheibe ist auswechselbar

Komplett-Set 

bestehend aus Kühlerfigur, Doppel-alphabet mit einzeln ausgestanzten Monogrammbuchstaben und den Emblemen Golf, Tennis, Fußball, Turbo, Reiten, Fliegen, VIP, Playfig, Bayern, Bundesadler, GTE, GTI, GTI-Club, GSi, GSi-Club, Opel Power, Sterne, Olympia-Ringe, 16-Ventiler, Krone-Wappen oder jedes gewünschte Motiv zur wahlweisen Verwendung. verdrahtet Bestell-Nr. 08 ks2

DM 49,90

Vergleich

Der neue

**Audi 200
Turbo**

Große, übersichtliche Instrumente im typischen Audi-Look besitzt der 200 Turbo. Nachts sind sie rötlich beleuchtet. Zwischen Tacho und Drehzahlmesser (rechts) liegt das Anzeigefeld für den Bord-Computer. Das Lenkrad ist mit griffigem Leder bezogen. Es läßt sich nicht in der Höhe verstellen.



BMW 730i

Hinter den sehr übersichtlich gezeichneten Rundinstrumenten des BMW verbirgt sich komplizierte Elektronik. Sie sorgt für eine hohe Anzeigegenauigkeit des Tempos und der Drehzahl. Die im Drehzahlmesser integrierte Verbrauchsanzeige informiert den Fahrer nur über den momentanen Verbrauch.



**Ford Scorpio
2.9i Ghia**

Im großen Ford läßt sich das Lenkrad in der Höhe und auch in der Längsrichtung verstellen. So findet jeder Fahrer eine passende Sitzposition. Die übersichtlichen Instrumente sind im Dunkeln grün beleuchtet. Auf dem kleinen Autosymbol (rechts) kann der Fahrer sehen, wenn eine Tür nicht richtig geschlossen ist.



**Mercedes
260 SE**

Im Cockpit des großen Stuttgarters wird Sachlichkeit ganz großgeschrieben. Die Zahlen sind prima ablesbar und die Instrumente weiß beleuchtet. Die Verbrauchsanzeige im 260 SE, im linken Kombiinstrument unten, kann nur eine Verbrauchstendenz anzeigen. Das Lenkrad ist etwas zu groß geraten.



**Opel
Senator**

Wer im Opel nicht die bunt leuchtenden LCD-Instrumente wie in unserem Testwagen haben will, kann auch die konventionellen Rundinstrumente bestellen. Die sind besser ablesbar und geben auch die nötigen Informationen über Tempo, Drehzahl, Tankinhalt und Motortemperatur. Es sind die gleichen wie im Opel Omega.



Foto: M. Meyer, D. Hübner, S. K. Krenn

Senator und seine Konkurrenten

Trotzig erhebt Opel seinen Anspruch auf Mitgliedschaft in der automobilen Oberklasse. Technisch brauchte sich der „alte“ Senator nie zu verstecken. Aber zum Schluß von Januar bis April verkaufte Opel nur noch 590 Senatoren. Mercedes aber 7067 S-Klasse-Limousinen. In diesen Tagen schickt Opel einen neuen Senator ins Rennen um die Gunst der Käufer. Auto Bild versammelte um den Opel-Neuling vier Luxusklasse-Mobile zum Vergleich: den Audi 200 Turbo, den BMW 730i, den Ford Scorpio 2.9i Ghia und den Mercedes 260 SE.

Der neue Senator kann in diesem Feld keinen leichten Stand haben; denn erkennbar ist er „nur“ ein Super-Omega. Das Fahrgestell ist mit dem kleineren Modell

identisch, den drei Liter großen Sechszylindermotor teilt er mit dem sportlichen Omega 3000. Das muß kein Nachteil sein, denn der Audi 200 besitzt auch Karosserie und Technik vom Mittelklassemodell Audi 100. Und bei Ford schließlich gibt's für Mittel- und Oberklasse nur den Scorpio.

Doch als ich das erste Mal im Senator Platz nahm, war ich über den Stil des Innenraumes enttäuscht. Die reichliche Verarbeitung von Kunststoff läßt den großen Opel auch nicht mehr nach Oberklasse aussehen als seinen Stammvater, den Omega. Die Instrumente sind blendfrei und lassen sich gut ablesen, die Schalter für die Nebenfunktionen sind in der Mittelkonsole zusammengefaßt. Noch ein Wort zur Instrumentierung: In der getesteten CD-Ausstattung besitzt der Senator Flü-

sigkristallinstrumente serienmäßig. Die LCD-Armatoren erinnern etwas an die ersten Quarzuhrer mit digitaler Anzeige. Eindrucksvoll sieht das aus: schön bunt und alles gut ablesbar. Da habe ich zu Anfang öfter hingeguckt als nötig. Doch schon nach wenigen Kilometern störte mich der digitale Tacho. Dauernd springen die Zahlen um. Normale Rundinstrumente sind da wohl die bessere Lösung.

Nobler durch weniger Plastik

Vor allem, wenn sie so vorbildlich angeordnet sind wie bei BMW und Mercedes. Das ist funktionell und optisch ansprechend. Überhaupt bieten der 730i und der Mercedes 260 SE den gediegensten Innen-

raum. Holzeinlagen und nur zurückhaltend verarbeitetes Plastik verbreiten Nobelklasse-Atmosphäre. Die Inneneinrichtung des Audi 200 Turbo ist dagegen sehr sportlich. Schallensitze und karierte Türverkleidungen heben ihn von seinen Konkurrenten ab. Und der Ford Scorpio? Die Ghia-Ausstattung erfüllt durchaus den Standard der Oberklasse. Die Sitze sind sehr bequem, alles solide verarbeitet.

Platz vorn und hinten, das ist in dieser Klasse eigentlich keine Frage. Den haben alle fünf reichlich. Erstaunlich ist eigentlich nur, daß der riesige 260 SE am wenigsten Bewegungsfreiheit für die Fondpassagiere bietet. Hervorzuheben sind die umlegbaren Rücksitze im Scor-

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 34

Damit der Lack nichts übelnimmt. **SONAX®** SprühKonservierer.



Sommerliche Reiseaktivitäten und raue Seeluft können der Urlaubskutsche ganz schön an den Lack gehen. Darum sollten Sie rechtzeitig SONAX SprühKonservierer ranlassen. Als hochwirksame Versiegelung für alle neuen und gut erhaltenen Lacke schützt er vor Umwelt- und Witterungseinflüssen – die Stiftung Warentest hat es bewiesen. Dabei läßt sich SONAX SprühKonservierer denkbar einfach anwenden: gleich nach dem Waschen auf den nassen Lack sprühen, abledern, fertig. Schneller geht's kaum. Das große SONAX-Programm gibt es übrigens nur im Fachhandel. Da, wo Sie auch unsere ausführliche Broschüre mit Profi-Tips für richtige Autopflege finden. Sie können sie aber auch direkt von uns bekommen: Hoffmann SONAX Chemie KG, 8858 Neuburg/Donau. Und: Schönen Urlaub!

Nur im guten Fachhandel und an der Tankstelle.



SONAX
wünscht länger
Freude am Auto.

Vergleich Der neue Senator und seine Konkurrenten



Fotos: Andreas Lenz, H. W. Dreher

Ford Scorpio, Opel Senator und Audi 200 haben niedrige Ladekanten, BMW und Mercedes recht hohe (Foto oben). Rechts: die Armaturentafel des Opel Senator CD mit den LCD-Instrumenten. Der reichlich verarbeitete Kunststoff wirkt nicht sehr elegant. Das Lenkrad ist aus dem kleineren Omega bekannt



Oben: Mit den linken Rädchen wird die Fahrwerkschärfe reguliert. Links: Die Opel-Automatik hat drei Programme: Sport, Spar und Schnee

pio und Senator. Das macht die beiden Wagen fast so vielseitig wie Kombis.

Aber nicht nur das Platzangebot und die Inneneinrichtung machen einen Oberklasse-Wagen aus. Ganz entscheidend sind das Fahrgefühl und das Verhalten auf der Straße. Und hier mischt der neue Senator ganz weit vorne mit. Sein Sechszylindermotor läuft leise und geschmeidig. Sitz- und Fahrkomfort sind vom Feinsten. Und im Senator CD hat der Fahrer sogar die Möglichkeit, zwischen drei Fahrwerksabstimmungen zu wählen: straff, mittel und komfortabel.

Das Ganze funktioniert elektronisch und wird über einen kleinen Schalter am Armaturenbrett gesteuert. Alle Abstimmungen sind gelungen. Die straffe eignet sich für schnelle Kurvenfahrten, die komfortable für gemütliches Dahinrollen. Und die mittlere ist der gelungene Kompromiß für alle Fälle.

Der BMW 730i wirkt in jeder Disziplin noch ausgewogener. Sein Motor ist lauffreudiger und enorm drehfreudig, das Fahrwerk sehr kom-

fortabel und fahrsicher. Im Mercedes fahre ich automatisch sehr gelassen. Dafür sorgt seine Federung. Sie filtert fast alle Bodenunebenheiten aus. Motor und Automatikgetriebe bilden eine perfekte Einheit. Schwächen leistet sich der Stuttgarter in der Händlichkeit. Er ist enorm groß und unübersichtlich. Die Kurvenlage ist ausgezeichnet; jedoch so gutmütig wie BMW und Opel ist die S-Klasse doch nicht. Eine zu forsich angefahrne

Kurve quittiert er mit einem plötzlich ausbrechenden Heck. Und wer den Koloß dann noch auf der Straße halten will, muß schon sehr gut fahren können.

Der Ford Scorpio hält in Sachen Fahrwerk mit dem hohen Niveau der Konkurrenten voll mit. Doch der Motor! Zwar ist der 2,9-Liter-Motor noch brandneu. Seine Qualitäten sind dennoch bestenfalls durchschnittlich. Er dreht nur widerwillig hoch und wird bei hohen Drehzahlen laut. Zum Glück ist sein Automatikge-

Bitte blättern Sie um



Audi Der Druckknopf in der Mitte der Leiste schaltet bei Bedarf das Antiblockiersystem aus. Das geht nur bei Audi, Grund: Manchmal ist ohne ABS der Bremsweg kürzer



BMW Die Suche nach einer passenden Sitzposition wird im BMW 730i zum Geduldsspiel



Ford Im Scorpio Ghia sind die beiden Außenspiegel von innen elektrisch einstellbar



Mercedes Für 570 Mark Aufpreis gibt es eine elektrische Lenksäulenverstellung



Opel Beim neuen Senator sind die Düsen der Seitenfensterbelüftung in den Türen untergebracht



Das Platzangebot auf der Rückbank des Audi 200 Turbo ist üppig, die Polsterung bequem



Auf den BMW-Rücksitzen ist es gemütlich, die Beine können lang ausgestreckt werden



Viel Platz auch im Fond des Scorpio, obwohl der Ford der kürzeste Wagen im Vergleich ist



Auf diesem Foto sieht man es deutlich: Der Mercedes bietet im Fond am wenigsten Platz



Das Platzangebot im Innenraum des Senators ist mit dem des Omega identisch



Der Audi 200 läuft sehr gut geradeaus. Beim Beschleunigen radieren die Vorderräder



Das BMW-Fahrwerk bietet den besten Kompromiß zwischen Komfort und Fahreigenschaften



Die Federung des Scorpio 2.9i Ghia ist weich abgestimmt, sorgt für einen guten Fahrkomfort



Fahrkomfort ist die ganz große Stärke des 260 SE. Dazu paßt der leise Motor sehr gut



Das Fahrwerk des Opel Senator CD bietet sehr hohe Sicherheitsreserven und guten Komfort

Vergleich Der neue Senator und seine Konkurrenten

triebe sehr gut gelungen. Es entstehen kaum Schallstöße, und der Automat reagiert spontan auf jeden Befehl des Fahrerfußes.

Wenn man von Ford, Opel, BMW und Mercedes auf den großen Audi umsteigt, will sich beim Fahren keine Freude einstellen. Der starke Fronttriebler zerrt beim Beschleunigen unerträglich in der Lenkung. Und daß unter der Haube ein Fünfzylinder mit Turbolader arbeitet, bleibt niemandem verborgen. Er läuft ein wenig rauher als die Sechszylinder der Konkurrenz und wirkt in der Leistungsentfaltung unharmonischer. Bei niedrigen Drehzahlen fehlt es an Kraft. Setzt dann der Turbolader ein, explodiert die Leistung geradezu. Die Fahrleistungen (siehe Testwerte) reichen bei allen fünf aus, um immer zu den ganz schnellen Autos im Lande zu gehören.

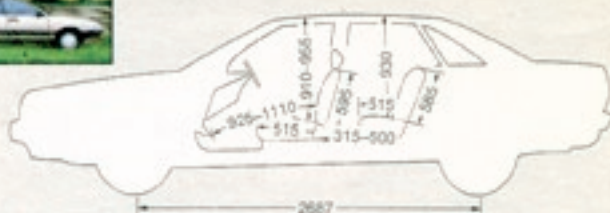
Die Preise sind in dieser Klasse wirklich nobel. Sie werden wohl dafür sorgen, daß diese fünf Autos für die meisten Traumwagen bleiben. Am ehesten ist noch der Ford Scorpio 2.9i Ghia erschwinglich. Der kostet mit Automatik 43 160 Mark. Der Audi 200 Turbo liegt bei 56 245 Mark. Und wer einen Mercedes 260 SE sein eigen nennen möchte, muß sogar 58 972,20 Mark nach Stuttgart überweisen. Bei BMW ist das Fahren in

der Oberklasse am teuersten: 62 620 Mark kostet der 730i mit Automatik.

Und der Senator? Der wird in der sehr umfangreichen CD-Ausstattung (ABS, Radio, Automatik und Fahrwerksverstellung) knapp unter 60 000 Mark kosten. Wer darauf verzichten kann, bekommt ihn in der Grundausstattung schon für ca. 45 000 Mark.

Welcher der fünf Edlen ist nun der beste? Meine Antwort: der teuerste. Der BMW 730i ist das ausgewogenste Auto. Er leistet sich keine Schwächen, sieht man mal vom Preis ab. Auf den zweiten Platz fahren der Opel Senator CD und der Mercedes 260 SE. Der Opel gefällt durch viele moderne Detaillösungen, die man auf Anhieb nicht sieht (z.B. elektronisch gesteuertes Getriebe). Er fährt sehr sicher und komfortabel. Was ihm fehlt, ist die Ausstrahlung. Genau davon lebt der Mercedes. Er ist leise und bequem. Aber die Jahre sind am Stuttgarter nicht spurlos vorübergegangen. Er hat weniger Platz als die Konkurrenten, wirkt unübersichtlich und unhandlich. Ford und Audi teilen sich den letzten Platz. Ihre Motoren sind zu unharmonisch, um den Oberklasse-Standard zu halten. Für den Ford spricht immerhin noch sein günstiger Preis.

Andreas Borchmann



Länge: 4792, Breite: 1814, Höhe: 1422; Breite innen vorne: 1455, Breite innen hinten: 1455

Kofferraumvolumen: 570

Audi 200 turbo

Höchstgeschw.	234 km/h
0-100 km/h	8 Sekunden
60-100 km/h ①	7,4/11,2 Sekunden
0-1000 m	28,4 Sekunden
Testverbrauch	13,9 l/100 km S
DIN-Verbrauch	6,7/8,7/12,6 l/100 km
Wartungsintervalle	15 000/30 000 km
Inspektionskosten	300 bis 500 Mark
Innengeräusch ②	67 dB (A)
Steuer	453 Mark
Versicherung	1519,40 Mark
Grundpreis (o.Kat)	52 510/54 580 Mark*

Technische Daten

Fünfzylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle, 2144 ccm, Bohrung x Hub 79,5 x 86,4 mm, Verdichtung 8,8:1, 134 kW (182 PS) bei 5700/min, maximales Drehmoment 252 Nm bei 3600/min, Benzineinspritzung, Fünfganggetriebe, Automatik gegen Aufpreis, Frontantrieb, Einzelradaufhängung, vorn McPherson-Federbeine, Stabilisator, hinten Torsionskurbelachse, Federbeine, Stabilisator, Scheibenbremsen, Reifen 205/60 VR 15, Anhängelast gebremst 1600 Kilogramm, Kofferraum 570 Liter, Tank 60 Liter.



Länge: 4910, Breite: 1845, Höhe: 1411; Breite innen vorne: 1485, Breite innen hinten: 1490

Kofferraumvolumen: 500



Länge: 4669, Breite: 1760, Höhe: 1425; Breite innen vorne: 1430, Breite innen hinten: 1435

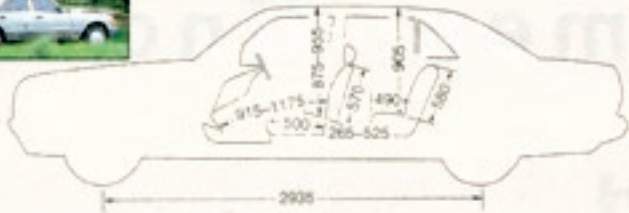
Kofferraumvolumen: 440/1350
Rückbank umgeklappt: 1350

730i

Höchstgeschw.	226 km/h
0-100 km/h	8,5 Sekunden
60-100 km/h ①	11,2/15,6 Sekunden
0-1000 m	29,4 Sekunden
Testverbrauch	13,5 l/100 km N bl/fr
DIN-Verbrauch	7,6/9,4/16,3 l/100 km
Wartungsintervalle n. Intervallanzeige	
Inspektionskosten	700 bis 800 Mark
Innengeräusch ②	66 dB (A)
Steuer	befr. steuerfrei
Versicherung	1519,40 Mark
Grundpreis (o.Kat)	59 000/62 620 Mark*

Technische Daten

Sechszylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle, geregelter Drei-Wege-Katalysator, 2986 ccm, Bohrung x Hub 89 x 80 mm, 135 kW (184 PS) bei 260 Nm, maximales Drehmoment 260 Nm bei 4000/min, Benzineinspritzung, Fünfganggetriebe, Automatik gegen Aufpreis, Heckantrieb, Einzelradaufhängung, vorne Doppelgelenk-Federbeinachse, Querkraftausgleich, hinten Schräglenker, Schraubenfedern, Scheibenbremsen, Reifen 205/65 VR 15, Anhängelast gebremst 1600 Kilogramm, Kofferraum 500 Liter, Tank 90 Liter.



Länge: 5020, Breite: 1820, Höhe: 1437; Breite innen vorne: 1450, Breite innen hinten: 1425

Kofferraumvolumen: 505

SCORPIO 2.9i Ghia

Höchstgeschw.	201 km/h
0-100 km/h	10,4 Sekunden
60-100 km/h ①	6 Sek. (Automatik)
0-1000 m	32,1 Sekunden
Testverbrauch	13,8 l/100 km S bl/fr
DIN-Verbrauch	7,5/9,5/15,2 l/100 km
Wartungsintervalle	10 000/20 000 km
Inspektionskosten	200 bis 350 Mark
Innengeräusch ②	67 dB (A)
Steuer	befr. steuerfrei
Versicherung	1282,10 Mark
Grundpreis	41 200/43 160 Mark*

Technische Daten

Sechszylinder-V-Motor, vorne längs eingebaut, eine zentrale Nockenwelle, geregelter Drei-Wege-Katalysator, 2933 ccm, Bohrung x Hub 84 x 72 mm, Verdichtung 9:1, 107 kW (145 PS) bei 5500/min, maximales Drehmoment 222 Nm bei 3000/min, Benzineinspr., Fünfganggetriebe, Automatik gegen Aufpreis, Heckantrieb, Einzelradaufhängung, vorne Federbeine, Querlenker, Stabi, hinten Doppelgelenk-Schräglenker, Schraubenfedern, Stabi, Scheibenbremsen, Reifen 185/70 VR 14, Anhängelast gebremst 1700 Kilogramm, Kofferraum 440/1350 Liter, Tank 70 Liter.

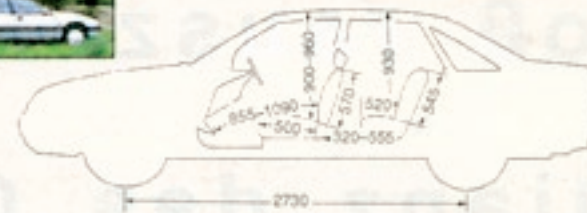
260 SE

Höchstgeschw.	202 km/h
0-100 km/h	9,9 Sekunden
60-100 km/h ①	5,6 Sek. Automatik
0-1000 m	31,3 Sekunden
Testverbrauch	12,9 l/100 km S bl/fr
DIN-Verbrauch	9,1/11,5/13,8 l/100 km
Wartungsintervalle	10 000/20 000 km
Inspektionskosten	400 bis 550 Mark
Innengeräusch ②	67 dB (A)
Steuer	befr. steuerfrei
Versicherung	1519,20 Mark
Grundpreis	56 373/58 972 Mark*

Technische Daten

Sechszylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, eine obenl. Nockenwelle, geregelter Drei-Wege-Katalysator, 2599 ccm, Bohrung x Hub 82,0 x 80,25 mm, Verdichtung 9,2:1, 118 kW (160 PS), maximales Drehmoment 220 Nm bei 4600/min, elektronische Benzineinspritzung, Fünfganggetriebe, Automatik gegen Aufpreis, Heckantrieb, Einzelradaufhängung, vorne Querlenker, Schraubenfedern, Stabi, hinten Pendelachse, Schräglenker, Schraubenfedern, Stabilisator, Scheibenbremsen, Reifen 205/65 HR 15, Anhängelast gebremst 1500 Kilo, Tank 90 Liter.

① Beschleunigung im 4.-5. Gang bzw. mit Automatik, ② Bei 100 km/h im 4. Gang bzw. mit Automatik, * inkl. Automatik



Länge: 4845, Breite: 1760, Höhe: 1452; Breite innen vorne: 1480, Breite innen hinten: 1470

Kofferraumvolumen: 530

SENATOR 30i

Höchstgeschw.	209 km/h
0-100 km/h	10,6 Sekunden
60-100 km/h ①	5,7 Sek. Automatik
0-1000 m	31,6 Sekunden
Testverbrauch	12,6 l/100 km S
DIN-Verbrauch	7,6/9,1/15,3 l/100 km
Wartungsintervalle	15 000 km
Inspektionskosten	300 bis 500 Mark
Innengeräusch ②	65 dB (A)
Steuer	befr. steuerfrei
Versicherung	1519,40 Mark
Grundpreis	ca. 60 000 Mark*

Technische Daten

Sechszylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, eine obenlieg. Nockenwelle, geregelter Drei-Wege-Katalysator, 2969 ccm, Bohrung x Hub 85 x 69,8 mm, Verdichtung 8,6:1, 115 kW (156 PS) bei 5400/min, maximales Drehmoment 230 Nm bei 3800/min, elektronische Benzineinspritzung, Automatikgetriebe, Heckantrieb, Einzelradaufhängung, vorn McPherson-Federbeine, Stabi, hinten Dreieckschräglenker, Miniblock-Schraubenfedern, Stabi, Scheibenbremsen, Reifen 205/65 R 15 V, Anhängelast gebremst 1700 Kilo, Kofferraum 530 Liter, Tank 75 Liter.