

In welchem Reisewagen reist man wirklich „Erster Klasse“?



Drei Dinge haben die Spitzenmodelle von Lancia, Renault, Saab und Opel (im Foto von links) gemeinsam: Sie sind geräumig, stark und schnell. Doch es gibt auch Unterschiede. Und die sind – wie der *Auto Bild*-Vergleich zeigt – durchaus typisch für ihre Herkunft



Die Deutschen lieben es deftig, die Italiener feurig, die Franzosen raffiniert und die Schweden gerne kalt. Jedes Land hat eben seine Spezialitäten. Und das nicht nur beim Essen. Auch beim Automobil gehen die Geschmäcker auseinander. Am Beispiel von vier sportlichen Reiselimousinen untersuchte Auto Bild, was uns auf unseren Straßen am besten bekommt.

Dass der besondere Geschmack immer etwas teurer ist, zeigt sich auch bei den Preisen für die vier Testkandidaten. So läßt sich Opel den Eintritt in die gehobene Automobil-Gesellschaft immerhin mit 44 250 Mark bezahlen. Dafür bringt der Omega 3000 Kat serienmäßig ein Antiblockiersystem (ABS) mit. 5750 Mark mehr kostet der Renault 25

V6 – allerdings ohne Abgasreiniger. Der ist nicht lieferbar. Mit Luxus geizt der Franzose nicht: eine Super-Stereoanlage, elektrisch verstellbare Sitze und ein ABS sind serienmäßig.

Die Schweden stellen mit dem Saab 9000 Turbo 16 Kat den teuersten Teilnehmer. Der Nordländer, mit vergleichsweise karger Ausstattung, ist erst für 51 700 Mark zu haben.

Innere Größe beweisen alle vier

Das beste Angebot, zumindest dem Preis nach, kommt aus Italien. Der Lancia Thema i.e. turbo Kat kostet „nur“ 38 700 Mark.

Im Innenraumangebot sind sich die vier Hersteller einig. Fahrern und Passagieren soll es an Platz nicht mangeln. Ob in

Schweden-Stahl oder italienisches Design gehüllt, ob kernig deutsch oder sanft französisch gepolstert, reisen vier Personen stets bequem und ohne größere Zugeständnisse an die Bewegungsfreiheit. Lediglich auf den Rückbänken gibt es geringe Unterschiede. In den Schräghecklimousinen von Renault und Saab stoßen groß gewachsene Mittfahrer leicht an das nach hinten flach abfallende Wagendach.

Bei der Ladekapazität sind die Unterschiede schon gravierender. Hier setzt der Lancia die Akzente. Das Kofferraumvolumen (550 Liter) und die maximale Zuladung (500 Kilogramm) verdienen Bestnoten. Geringfügig weniger Gepäck kann der Opel mitnehmen (520 l, 490 kg). Es folgt der Saab (449 l, 475 kg) – und auf dem letzten Platz landet

der Renault. Er bietet einen Kofferrauminhalt von 442 Litern und eine Zuladungsmöglichkeit von 432 Kilogramm. Wenn die Rückbänke umgeklappt werden, verschiebt sich das Bild allerdings etwas. Dann sind die Schräghecklimousinen den beiden Vertretern mit Stufenheck überlegen. 1235 Liter passen jetzt in den R 25. Der Saab faßt sogar 1500 Liter. Zum Vergleich: Opel 870 Liter, Lancia 1000 Liter.

Sportliche Fahrleistungen können schwergewichtigen Limousinen nur entlockt werden, wenn genügend Leistung unter der Haube steckt. Bei den angebotenen 150 bis 182 PS darf aber wohl bei allen Testkandidaten einiges erwartet werden. Viel spannender sind deshalb die unterschiedlichen Wege, die die Konstrukteure beschritten ha-

ben. Der Opel Omega 3000 Kat stellt sich mit einem recht antiquierten Saugmotor der Konkurrenz. Der betagte, wenn auch

Mit Katalysator sauber, aber lahm

stark überarbeitete Sechszylinder mit 2959 ccm Hubraum leistet 156 PS. Die Maschine hat durch den Kat das Temperament verloren, das den 177 PS starken 3000er ohne Abgasreinigung so auszeichnet. Unter 4000 Umdrehungen läuft nicht viel. Erst darüber wird der Omega spritzig. Immerhin: Mit 220 km/h erreicht der 1,4 Tonnen schwere Hecktriebler eine bemerkenswerte Höchstgeschwindigkeit. Ein Verdienst der Arbeiten im Wind-

Weiter auf Seite 19

DER OPEL ASCONA

EURONORM.



S E R I E N M Ä S S I G S C H A D S T O F F A R M
U N D S T E U E R B E G Ü N S T I G T .

Der Opel Ascona hat etwas, was nur die wenigsten Automobile in seiner Klasse zu bieten haben: einen schadstoffarmen Motor, für den Sie keine müde Mark Aufpreis zahlen müssen. Der 1.6 l-Euronorm-Motor gehört für alle Ascona-Modelle (mit einer Ausnahme: dem Ascona GT) zur Serienausstattung.

KRÄFTIG SPAREN, KRÄFTIG FAHREN. Euronorm heißt, daß die Maschine gemäß den europäischen Abgasvorschriften als schadstoffarm anerkannt ist. Und das bedeutet: Sie sparen bares Geld. Beim Finanzamt, weil Sie bis zu 1.650 Mark Kfz-Steuer nicht bezahlen müssen, wenn Sie Ihren Ascona bis zum 31.12.87 zulassen. Beim Tanken, weil sich der Euronorm-Motor mit dem preiswerten, bleifreien Normalbenzin begnügt. Schließlich beim Fahren, weil Sie eben nicht besonders häufig tanken müssen. Am Fahrspaß wird allerdings nicht gespart: das moderne 55 kW

(75 PS) Triebwerk ist nämlich eine äußerst muntere Antriebsquelle.

WAS WIR IHNEN AUSSERDEM NOCH EMPFEHLEN KÖNNEN: Die anderen schadstoffarmen Ascona-Motoren (auf Wunsch gegen Aufpreis), den 1,6 l-Diesel mit 40 kW (55 PS), den 1,6 i-Motor mit geregelterm 3-Wege-Katalysator und 55 kW (75 PS) sowie die 2.0 i-Maschine mit ebenfalls geregelterm 3-Wege-Katalysator, Bosch-Motronic und 85 kW (115 PS).

Angesichts einer solchen Vielfalt an schadstoffarmen Motoren dürfte es niemanden wundern, daß Opel bereits im Vorjahr die Nr. 1 in Deutschland bei schadstoffarmen Benzin-Motoren war. Jeder umweltbewußte Autofahrer, der einen großzügigen Mittelklasse-Wagen sucht, ist also gut beraten, sich jetzt von seinem freundlichen Opel-Händler mal ausführlich beraten zu lassen.



DER OPEL ASCONA.
EIN AUSGEZEICHNETES AUTO.

Vergleichstest Vier sportliche Reiselimousinen



Saab 9000 Turbo 16 Kat



Oben: Bei einer Wasserdurchfahrt drang kein Tropfen in den Innenraum. Links: Beim Herausbeschleunigen aus der Kurve hat der Saab Probleme, die Kraft auf die Straße zu bringen



Das modern gestylte Armaturenbrett des Saab ist klar gegliedert. Alle Instrumente sind sehr gut abzulesen



Die Kopffreiheit auf den Saab-Rücksitzen ist nur ausreichend. Für die Beine aber ist genügend Platz



Serienmäßig: elektrische Fensterheber vorne und hinten



Durch die niedrige Ladekante läßt sich der Kofferraum gut beladen. Die Rücksitzlehnen lassen sich einzeln umlegen



Der 160 PS starke Vierzylinder mit Turbolader und 16 Ventilen entläßt im unteren Drehzahlbereich



Opel Omega 3000 Kat



Oben: Kurven jeder Art nimmt der Omega souverän. Lange Bodenwellen schluckt die Federung hervorragend. Links: einzeln umklappbare Sitzlehnen hinten



Übersichtliches Armaturenbrett ohne elektronische Spielereien. Das serienmäßige Lederlenkrad ist sehr griffig



Kopf- und Kniefreiheit im Omega-Fond verdienen gute Noten. Die Kopfstützen sind knuppelhart



Auch die hinteren Gurte lassen sich in der Höhe verstellen



520 Liter faßt der Kofferraum des Omega 3000. Serienmäßig: Die Rücksitzlehnen lassen sich geteilt umlegen



Der Sechszylinder im Omega 3000 hat in der Kat-Version 156 PS. Ohne Abgasreinigung bringt er 21 PS mehr



Lancia Thema i.e. turbo Kat



Oben: Auf Kopfsteinpflaster zeigte sich, daß diverse Kunststoffteile im Innenraum schlecht verarbeitet wurden. Links: Enge Kurven liegen dem Lancia



Das Lancia-Cockpit ist reichhaltig instrumentiert. Praktisch: Das Radio verschwindet unsichtbar hinter einer Klappe



Fond-Passagiere des Lancia haben im Vergleich die größte Kopffreiheit. Die Rücksitzlehne steht sehr steil



Serienmäßig: eine informative Störanzeige (Check-Control)



550 Liter Gepäck passen in den Kofferraum. Für 440 Mark Aufpreis gibt's asymmetrisch umlegbare Rückenlehnen



Der Lancia-Vierzylinder leistet mit Katalysator 150 PS. Ein Turbolader sorgt für die enorme Kraft

Renault 25 V6 Turbo



Das Cockpit wirkt verspielt. Die Super-Stereoanlage mit 4x20 Watt und sechs Lautsprechern ist serienmäßig



Größere Renault-Passagiere stoßen sich hinten den Kopf am Wagenhimmel. Die Kniefreiheit ist gut



Serienmäßig: separate Lüftungsdüsen im Fond



Oben: Auflagen Bodenwellen verlieren die Vorderräder den Kontakt zur Fahrbahn. Links: Die Feder-Dämpfer-Abstimmung ist beim Renault sehr weich



Die hohe Ladekante erschwert das Beladen des Kofferraums. Die Rück-sitzbank lässt sich nicht geteilt umlegen



Der Sechszylinder-V-Motor mit Turbolader leistet 182 PS. Er wird bislang nicht mit Katalysator geliefert

kanal. Auch Renault setzt beim Spitzenmodell der 25er-Baureihe auf sechs Zylinder. Ein Turbolader kitzelt 182 PS aus 2,5 Liter Hubraum. Damit wird die biedere Familienkutsche beinahe zum Sportwagen. Bereits bei 1800 Umdrehungen steht fast das volle Drehmoment von 280 Newtonmetern zur Verfügung. Nur 7,7 Sekunden braucht der Franzose

für den Spurt von 0 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h ist Spitze. Nachteile: Die Turbo-PS zerran beim Gasgeben enorm am Lenkrad und erfordern höchste Aufmerksamkeit. Und: Der Renault entpuppte sich als Säufler. Im Testdurchschnitt schluckte er 14,9 l/100 km/h vom teuren Super.

Die italienische Fiat-Tochter

Lancia tritt mit zwei Zylindern weniger an. Das vergleichsweise kleine Zwei-Liter-Aggregat leistet mit Katalysator 150 PS. Ein Turbolader beflügelt den mit 1,1 Tonnen leichtesten und mit einem Verbrauch von 11,9 l/100 km genügsamsten Testteilnehmer. Für den Spurt von 0 auf 100 km/h braucht der temperamentvolle Südländer ebenfalls 7,7 Sekun-

den. Auf nasser Fahrbahn hat der 217 km/h schnelle Fronttriebler allerdings erhebliche Schwierigkeiten, die gesamte Kraft auf die Straße zu bringen. Auch beim Saab treten diese Probleme bei vollem Leistungseinsatz auf. Sein 160 PS starker Vierzylinder mit Kat wird ebenfalls von einem Turbo zusätzlich mit Atemluft versorgt. Außerdem sorgen vier

Ventile pro Zylinder für einen besseren Gassdurchsatz. Erfolg: Die immerhin fast 1,4 Tonnen schwere Limousine braucht auch nur 8,4 Sekunden, um die 100-km/h-Marke zu durchleiten, schafft eine Spitze von 218 km/h und gibt sich mit 12,4 Litern bleifreiem Normalbenzin zufrieden.

Bitte blättern Sie um

Das power sound concept für hohe Ansprüche



interconti CR 13220 Vollstereo-Kombination · 24 Watt

Zwei-Wellen-Synthesizer. 12 Sender-Speicher. Automatischer und manueller Sender-Suchlauf. Sender-Selektions-Suchlauf. Multi-Digital-Display zeigt Wellenbereich, Sendereerkennung SK, Frequenz/Uhrzeit, Stereo-Empfang, gewählten Programm-Speicher. Elektronische Störunterdrückung ESU, AFC-Schaltung, Höhen-/Tiefenregulierung, Memo-Taste, SK-Verkehrsfunk-Decoder, AutoStop.



Sanyo Computer-Equalizer EQ 15310 · 200 Watt

Mit technischen Super-Leckerbissen! Stufenlos regelbarer Fader Control für 4-Kanal-Stereo; sieben Kontroll-Bereiche ± 12 dB bei 60 Hz, 150 Hz, 400 Hz, 1 kHz, 2,5 kHz, 6 kHz, 12 kHz; LCD-Display; Memo-Taste; vier Programm-Speicher; Grafik-Spektrum-Umschalter; Fader; High-/Low-Aussteuerung; vier Lautsprecher anschließbar. Frequenzbereich 20-20 000 Hz. Impedanz: 4 Ohm. Voll-Nachtdesign.

199,-



Diese Angebote erhalten Sie in allen KARSTADT-HÄUSERN mit einer Autoradio-Fachabteilung.

299,-



interconti SP 19401 · HiFi-Lautsprecher 2 x 100 Watt

Bestückung: 1 Tieftöner, 1 Mitteltöner, 2 Hochtöner, 1 Frequenzweiche, Musikbelastbarkeit: max. 2 x 100 Watt, Impedanz: 4 Ohm. Maße: BHT mm 250 x 120 x 140.

129,-

KARSTADT



Vergleichstest Vier sportliche Reiselimousinen

Für die größte Überraschung sorgte der Schwede beim Sialom-Test, bei dem Handling und Fahrverhalten der Testkandidaten untersucht wurden. Hier fuhr er der Konkurrenz davon, obwohl alle Fahrer anschließend das Gefühl hatten, daß der Wagen nicht sonderlich spritzig zu bewegen sei.

Vom Lancia hatten die Piloten jedenfalls einen wesentlich feurigeren Eindruck. Kurven jeder Art bewältigte er souverän und leichtfüßig. Dafür offenbarte er Komfortmängel. Das straff abgestimmte Fahrwerk übertrug jeden Fahrbahnfehler an die Insassen. Zudem: Auf schlechter Straße machte sich eine nachlässige Verarbeitung im Innenraum durch Klappergeräusche bemerkbar.

Nicht gerade kernig, aber sehr solide präsentierte sich der Omega. Den Konstrukteuren ist ein guter Kompromiß gelungen. Das Fahrwerk ist sportlich abgestimmt und dennoch komfortabel. Erstaunlich: Der 4,74 Meter lange Rüssels-

heimer hinterließ einen sehr fahraktiven Eindruck. Gutmütig im Grenzbereich und jederzeit leicht zu kontrollieren. Anders der Renault. Während der Franzose in Sachen Komfort klar die Spitze erklimmt – ein idealer Wagen für lange Autobahnstrecken –, ist auf kurvenreicher Landstraße erhöhte Aufmerksamkeit gefordert. Die Karosserie neigt sich wegen der langen Federwege in schnell durchfahrenen Kurven stark nach außen. Daran muß sich der Fahrer erst gewöhnen. Außerdem: Folgen mehrere lange Bodenwellen hintereinander, so schaukelt sich der Wagen extrem auf.

Welcher bekommt uns nun am besten? Der bullige Deutsche, der komfortable Franzose, der elegante Schwede oder der temperamentvolle Italiener – alle haben Stärken und Schwächen. Da fällt die Entscheidung wirklich schwer. Wir haben es dennoch versucht (siehe Kasten rechts).

Tomas Hirschberger



1. Lancia Thema. Den Preisvorteil des Italieners kann die Konkurrenz nicht aufholen. Er bietet sportliche Fahrleistungen bei akzeptablem Verbrauch und großzügigen Platzverhältnissen. Leider ist die Verarbeitung im Innenraum noch typisch italienisch. In diesem Punkt sind Opel und Saab klar besser



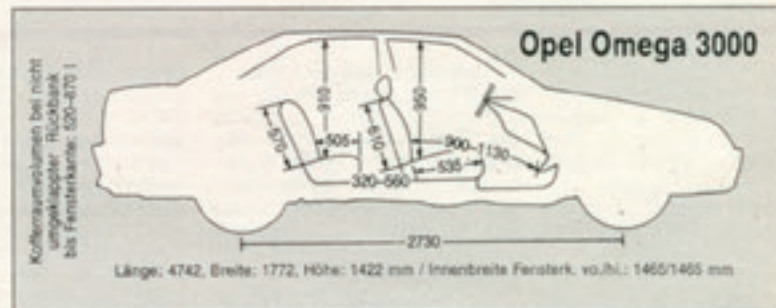
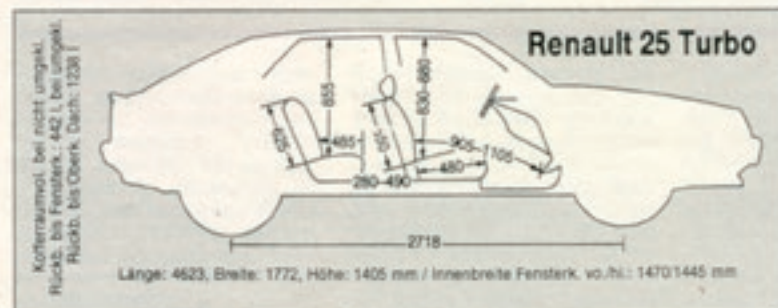
2. Opel Omega. Der Neuling überzeugt durch solide Verarbeitung und gutmütiges Fahrverhalten. Der etwas träge Motor wird den sportlichen Erwartungen aber kaum gerecht. Zudem wird der recht hohe Preis traditionelle Opel-Kunden abschrecken



3. Renault 25. Sportlich ist der luxuriös ausgestattete Franzose sicher nicht. Er ist eher ein Wohnzimmer auf Rädern mit kräftigem Motor. Ein idealer Wagen für lange Autobahnstrecken. Seine Schwächen sind offensichtlich: hoher Preis und hoher Verbrauch, fehlender Katalysator



4. Saab. Der Schwede leistet sich zwar keine gravierenden Schwächen, sticht aber auch in keinem Kapitel besonders hervor. Die solide Verarbeitung und das elegante Styling alleine genügen nicht. Ein Wagen, der über 50 000 Mark kostet, muß entschieden mehr bieten



Technische Daten Testwerte

Sechszylinder-V-Motor, vorne längs eingebaut, zwei obenliegende Nockenwellen, Hubraum 2458 ccm, Bohrung x Hub 91 x 63 mm, Leistung 134 kW (182 PS) bei 5500/min, maximales Drehmoment 280 Nm bei 3000/min, Verdichtung 8,6:1, Turbolader Garrett T 3 mit Ladeluftkühler, elektronische Benzineinspritzung (Renix), Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradaufhängung, vorne Doppelquerlenker, Schraubenfedern, Stabi, hinten Dämpferbeine, Querlenker, Zugstrebe, Schraubenfedern, Stabi, Scheibenbremsen rundum, Antiblockiersystem, Tank 72 l, Reifen 205/60 R 15 V

Höchstgeschw.	230 km/h
0-100 km/h	7,7 Sekunden
60-100 km/h (1)	6,7/9,6 Sekunden
Testverbrauch	14,9 l Super/100 km
Gewicht	1333 Kilogramm
Zuladung	432 Kilogramm
Anhängelast (2)	1500 Kilogramm
Inn'geräusch (3)	67 dB (A)
Steuer	540 Mark
Versicherung	1519,40 Mark
Inspektion	300-450 Mark
Grundpreis	51 000 Mark

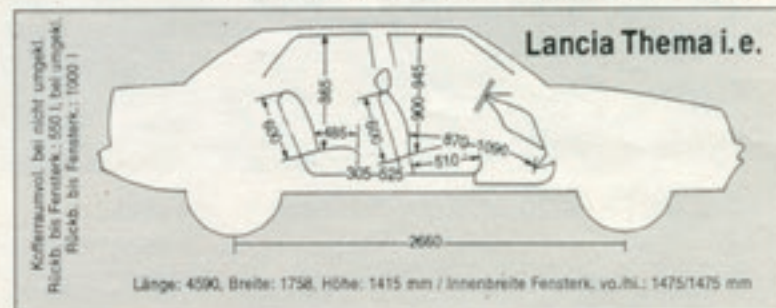
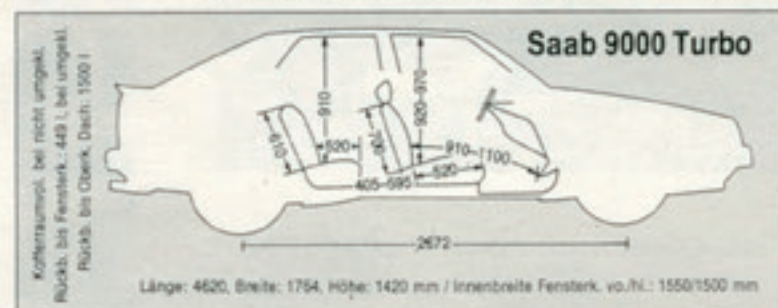
(1) Beschleunigung im 4./5. Gang, (2) Anhängelast gebremst, (3) bei 100 km/h im 4. Gang

Technische Daten Testwerte

Sechszylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle, Hubraum 2969 ccm, Bohrung x Hub 95 x 69,8 mm, Leistung 115 kW (156 PS) bei 5400/min, maximales Drehmoment 230 Nm bei 3800/min, Verdichtung 8,6:1, geregelter Katalysator mit Lambdasonde, Benzineinspritzung (Bosch-Motronic), Fünfganggetriebe, Heckantrieb, Einzelradaufhängung, vorne Federbeine, Querlenker, Stabi, hinten Schraubenfedern, Dreiecksschräglener, Stabi, Scheibenbremsen rundum, Antiblockiersystem, Tank 75 l, Reifen 195/65 VR 15 (Testwagen 205/65 VR 15)

Höchstgeschw.	220 km/h
0-100 km/h	9,3 Sekunden
60-100 km/h (1)	10,7 Sekunden
Testverbrauch	12,9 l S bl/fr./100 km
Gewicht	1390 Kilogramm
Zuladung	490 Kilogramm
Anhängelast (2)	1100 Kilogramm
Inn'geräusch (3)	67 dB (A)
Steuer	31 Monate steuerfrei
Versicherung	1519,40 Mark
Inspektion	280-350 Mark
Grundpreis	44 250 Mark

(1) Beschleunigung im 4./5. Gang, (2) Anhängelast gebremst, (3) bei 100 km/h im 4. Gang



Technische Daten Testwerte

Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut, zwei obenliegende Nockenwellen, Hubraum 1971 ccm, Bohrung x Hub 90 x 78 mm, Leistung 118 kW (160 PS) bei 5500/min., maximales Drehmoment 255 Nm bei 3000/min, Verdichtung 9,0:1, Turbo m. Ladeluftküh., vier Ventile pro Zyl. geregelter Kat mit Lambdasonde, Benzineinspritzung (Bosch-LH-Jetronic), Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradaufhängung vorne, Federbeine, Querlenker, Stabi., hi. Starrachse, Schraubenfedern, Längslenker, Panhardstab, Stabi., Scheibenbr. rundum, Tank 68 l, Reifen 205/55 VR 15

Höchstgeschw.	218 km/h
0-100 km/h	8,4 Sekunden
60-100 km/h (1)	8,0/12,4 Sekunden
Testverbrauch	12,4 l S bl/fr./100 km
Gewicht	1365 Kilogramm
Zuladung	475 Kilogramm
Anhängelast (2)	1200 Kilogramm
Inn'geräusch (3)	66 dB (A)
Steuer	46 Monate steuerfrei
Inspektion	450-550 Mark
Versicherung	1282,10 Mark
Grundpreis	51 700 Mark

(1) Beschleunigung im 4./5. Gang, (2) Anhängelast gebremst, (3) bei 100 km/h im 4. Gang

Technische Daten Testwerte

Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut, zwei obenliegende Nockenwellen, Hubraum 1995 ccm, Bohrung x Hub 84 x 90 mm, Leistung 110 kW (150 PS) bei 5500/min, max. Drehmoment 247 Nm bei 2750/min., Verdichtungsverhältnis 8:1, Turbolader Garrett T3 mit Ladeluftkühler, geregelter Katalysator mit Lambdasonde, Benzineinspritzung (Bosch-LU-Jetronic), Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradaufhängung, vorne Federbeine, Querlenker, Stabi, hinten Federbeine, Quer- und Längslenker, Scheibenbremsen rundum, Tankinhalt 70 Liter, Reifen 195/60 R 14 V

Höchstgeschw.	217 km/h
0-100 km/h	7,7 Sekunden
60-100 km/h (1)	7,1 Sekunden
Testverbrauch	11,9 l S bl/fr./100 km
Gewicht	1120 Kilogramm
Zuladung	500 Kilogramm
Anhängelast (2)	1300 Kilogramm
Inn'geräusch (3)	67 dB (A)
Steuer	46 Monate steuerfrei
Versicherung	1282,10 Mark
Inspektion	400-450 Mark
Grundpreis	38 700 Mark

(1) Beschleunigung im 4./5. Gang, (2) Anhängelast gebremst, (3) bei 100 km/h im 4. Gang