

AUTO

ZEITUNG

C 5337 DX

12.7.78

Nr. 15

DM 3,-

Sonderdruck



Der neue Luxus-Kombi von Mercedes

Erster Test: 280 TE mit Heckklappe

VW-Passat mit 110 PS

Erster Test des 180 km/h schnellen Oettinger-Autos

Aktuelle Tests und Premieren

Neuer Polo-Gegner Citroën Visa; Renault 5 automatic; Skoda 120 LS u.v.a.

Neue Motorräder

Erster Fahrbericht über die neue Honda Wing; Honda C70 City Bike; die Rennen auf der Isle of Man

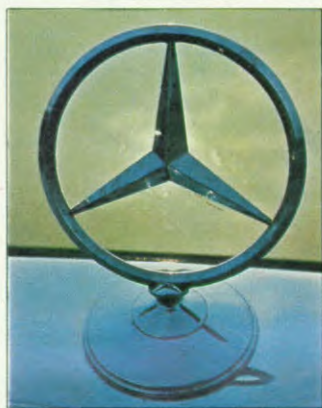
ERSTER VERGLEICH:

Der neue Opel Senator: So gut wie BMW und Mercedes!



Der neue Opel Senator





Im Clinch mit den Etablierten: Opels neues Flaggschiff Senator 3.0 E gegen Bayerns Nobelmarke BMW und den Stern aus Untertürkheim

DER DRITTE IM BUNDE

Mit moderner Technik in die Luxusklasse: Opel Senator im Vergleich mit BMW 730 und Mercedes 280 SE

Zitat Anfang: „Nicht Traditionalismus oder sportliche Ambition, sondern Funktionalismus und technischer Fortschritt prägen seinen Charakter.“ Zitat Ende. Quelle: die Opel Senator-Werbebrochure. Wie sagt doch da der Berliner so treffend: „Nachtigall, ick hör dir trapsen.“

Im Kampf um die Käufer von Modellen der automobilen Oberklasse genügt es scheinbar nicht mehr, allein mit der Präsentation der Technik zu werben. Immer häufiger müssen auch verbale Kraftakte dafür herhalten. Die Konkurrenten werden indirekt, sozusagen zwischen den Prospekt- und Werbezeilen, als solche benannt oder sogar abqualifiziert. Wer erinnert sich nicht an die aggressiven Sprüche der BMW- und Mercedes-Anzeigen im Vorjahr, in denen Werbetexter um

TEST & TECHNIK

das vermeintlich beste Automobil der Welt stritten. Auf welche Konkurrenten Opel mit „Traditionalismus“ und „sportlicher Ambition“ hinweisen will, das zeigt sich in unserem Vergleich. Wir stellen den „Traditionellen“ (Mercedes) und den „sportlich Ambitionierten“ (BMW) dem „Funktionellen“ (Senator) gegenüber. Die Marktstrategen aus Rüsselsheim machen es jedoch

Senator-Interessenten, die Vergleiche anstellen wollen, nicht leicht, das neue Produkt in eine bestimmte Klasse einzuordnen. Motorleistung, Abmessungen und die Preisgestaltung rücken den Senator praktisch auf einen Platz zwischen den Klassen. Er ist nicht nur Konkurrent der kompakten Luxuslimousinen – wie BMW 528 i und Mercedes 280 E –, sondern auch ernsthafter Gegner der auto-

mobilen Spitzenklasse. BMW tritt dort mit der 7er-Reihe auf, Daimler-Benz schickt die S-Klasse ins Rennen. AUTO ZEITUNG konfrontierte den Opel Senator im ersten Vergleich mit den Spitzenmodellen der Konkurrenz: dem BMW 730 und dem Mercedes 280 SE. Die Zusammensetzung nach Motorleistung:
 Senator 132 kW/180 PS
 BMW 135 kW/184 PS
 Mercedes 130 kW/177 PS

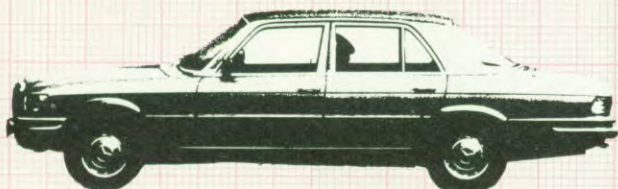
Ob der Senator gegen diese Elite bestehen kann, hängt von vielen Faktoren ab. Einer der wichtigsten Faktoren für den Verkauf: das Image. Zum Image eines luxuriösen Automobils gehört leider nun mal ein hoher Kaufpreis. Die Preise zum Vergleich:
 Senator 29 065 Mark
 BMW 34 850 Mark
 Mercedes 34 115 Mark
 Einschließlich der Getriebeautomatik, die in dieser Fahr-

BMW 730: DER TEUERSTE



Länge: 4860 mm;
 135 kW/184 PS;
 2986 cm³; seit 1977
 im Programm.
 Preis mit Dreigang-
 Automatik: 36 500 DM

MERCEDES 280 SE: DER LÄNGSTE



Länge: 4960 mm;
 130 kW/177 PS;
 2746 cm³; seit 1973
 im Programm.
 Preis mit Viergang-
 Automatik: 35 963 DM

SENATOR 3.0: DER SCHNELLSTE



Länge: 4811 mm;
 132 kW/180 PS;
 2968 cm³; seit Mai
 1978 in Serie.
 Preis mit Dreigang-
 Automatik: 30 730 DM

BMW 730

MOTOR

Wassergekühlter Viertakt-Sechszylinder-Reihenmotor im Bug des Fahrzeugs, Motorblock aus Grauguß, Zylinderkopf aus Leichtmetall, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, eine oberliegende Nockenwelle, Antrieb über Kette, V-förmig hängende Ventile durch Kipphebel betätigt, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, ein Doppelregister-Vergaser mit Startautomatik und Thermo-Nebenschluß-Starter.

Bohrung x Hub	80 x 89 mm	Hubraum, Steuer/eff.	2966/2986 cm ³
Verdichtung	9,0:1	Leistung	135 kW (184 PS)/5800/min
Drehmoment	255 Nm (26 mkp) bei 3500/min	Literleistung	45,2 kW/Liter
		Kraftstoff	Superbenzin

Batterie/Lichtm. 12 V 55 Ah/770 Watt

KRAFTÜBERTRAGUNG

Vollautomatik mit hydrodynamischem Wandler und nachgeschaltetem, dreistufigem Planetengetriebe, Mittelwählhebel, Antrieb auf die Hinterräder.

Getriebeübersetzungen:

1. Gang	2,478:1	R. Gang	2,090:1
2. Gang	1,478:1	Achsübersetzung	3,450:1
3. Gang	1,000:1		

FAHRWERK

Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unterem Querlenker, Querstabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Federbeine. Lenkung: Kugelumlauf lenkung mit Servounterstützung. Bremsen: Zweikreis-Bremssystem mit Bremskraftverstärker und lastabhängiger Bremskraftregler an der Hinterachse, vorn und hinten Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet. Handbremse auf die Hinterräder wirkend.

Radgröße 6 1/2 J x 14 Reifengröße 205/70 HR 14

KAROSSERIE/ABMESSUNGEN/GEWICHTE

Selbsttragende Stahlblech-Karosserie mit vier Türen, funfsitzige Stufenheck-Limousine. Außenabmessungen: Länge 4860 mm, Breite 1800 mm, Höhe 1430 mm, Radstand 2795 mm, Spurweite vorn/hinten 1502/1517 mm. Wendekreis 11,35 m. Innenabmessungen: Innenbreite vorn/hinten 1520/1510 mm, Innenhöhe v/h 940/920 mm, Sitzbreite v/h 570/1450 mm, Sitztiefe v/h 490/490 mm, Lehnenhöhe v/h 540/590 mm, Pedalabstand min/max 890/1070 mm, Knieraum hinten min/max 210/420 mm, Lenkradabstand 150 mm, Lenkraddurchmesser 400 mm, Lenkradumdrehungen 3 3/4.

Leergewicht, Test	1630 kg	zul. Gesamtgewicht	2070 kg
Zuladung	440 kg	Achslastverteilung v/h	51/49%
Anhängelast gebremst/ungebremst			1300/650 kg

FAHRLEISTUNGEN/INNENGERÄUSCHE

Beschleunigung aus dem Stand*	Innengeräusche nach dB(A)*	
0–40 km/h	im Stand	48 (54) dB(A)
0–60 km/h	bei 50 km/h	61 (60) dB(A)
0–80 km/h	bei 80 km/h	63 (62) dB(A)
0–100 km/h	bei 100 km/h	66 (65) dB(A)
0–120 km/h	bei 130 km/h	72 (71) dB(A)
0–140 km/h	bei 140 km/h	74 (74) dB(A)
0–160 km/h	bei 160 km/h	76 (75) dB(A)
0–1000 m	bei 180 km/h	78 (77) dB(A)
Höchstgeschwindigkeit. 196 (199) km/h	bei Spitze	82 (82) dB(A)

VERBRAUCH

BAB-Vollgas	18,6 l/100 km	Landstraße	16,5 l/100 km
BAB-130 km/h	12,4 l/100 km	Testverbrauch	16,6 l/100 km

*In Klammern Meßwerte für Fahrzeug mit Schaltgetriebe

zeugklasse sehr populär ist und mit der Opels Senator bis in den Herbst hinein ausschließlich zu haben ist, ergeben sich folgende Preise:

Senator 30 730 Mark
 BMW 36 500 Mark
 Mercedes 35 963 Mark
 Doch Image kommt nicht vom Preis allein.

Opel hat durch eine geschickte Promotionpolitik das Interesse an seinem neuen Produkt regelrecht geschürt:

Premiere auf der IAA im Herbst 1977 und weitere Vorstellungen auf diversen anderen Salons, breit angelegte Präsentation in Zeitungen und Zeitschriften (siehe auch AUTO ZEITUNG Heft 8/78) – das alles sind Stationen auf dem Weg zu einem erstaunlich hohen Bekanntheitsgrad. Erfüllt der Senator die in ihn gesetzten Erwartungen?

Opel bietet mit dem Senator ein neues Konzept in der

Spitzenklasse. Basierend auf dem preiswerten Schwestermodell Rekord, steckt jedoch eine Menge wesentlich aufwendigerer Technik im neuen Opel-Topmodell. Während die Federbein-(McPherson-)Vorderachse mit der des Rekord identisch ist, hängen die Hinterräder nicht an einer Starr-, sondern an einer bei Opel erstmals verwendeten Schräglenker-Achse. Damit sieht man in Rüsselsheim mit

der Konkurrenz aus Stuttgart und München gleich, denn beide schwören schon lange auf die Einzelradaufhängung an der Hinterachse.

Vergleicht man nun in der Praxis die technisch identischen – also mit gleichen Voraussetzungen antretenden – Konstruktionen, so ergibt sich hier das erste Plus für das neue Opel-Modell.

Der Senator ist ein ganz hervorragender Kompromiß aus

MERCEDES 280 SE

MOTOR

Wassergekühlter Viertakt-Sechszylinder-Reihenmotor im Bug des Fahrzeugs, Motorblock aus Grauguß, Zylinderkopf aus Leichtmetall, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, zwei oberliegende Nockenwellen, Antrieb über Kette, V-förmig hängende Ventile, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, elektronisch gesteuerte Kraftstoffeinspritzung mit Start- und Warmlauf-Automatik.

Bohrung x Hub	86 x 78,8 mm	Hubraum Steuer/eff.	2717/2746 cm ³
Verdichtung	9.0:1	Leistung	130 kW (177 PS)/6000/min
Drehmoment	238 Nm (24,3 mkp) bei 4500/min	Literleistung	47,3 kW/Liter
		Kraftstoff	Superbenzin

Batterie/Lichtm. 12 V 55 Ah/770 Watt

KRAFTÜBERTRAGUNG

Vollautomatik mit hydrodynamischem Wandler und nachgeschaltetem, vierstufigem Planetengetriebe. Mittelwählhebel, Antrieb auf die Hinterräder.

Getriebeübersetzungen:			
1. Gang	3,980:1	4. Gang	1,000:1
2. Gang	2,390:1	R. Gang	5,480:1
3. Gang	1,460:1	Achsübersetzung	3,690:1

FAHRWERK

Vorn Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Schraubenfedern mit Gummi-Zusatzfedern, Teleskopstoßdämpfer, Querstabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern mit Gummi-Zusatzfedern, Teleskopstoßdämpfer, Querstabilisator, Lenkung: Kugelumlauflenkung mit Servounterstützung, Bremsen: Zweikreis-Bremsanlage mit Bremskraftverstärker, vorn und hinten Scheibenbremsen, Fußfeststellbremse auf die Hinterräder wirkend.

Radgröße	6 J x 14	Reifengröße	185 HR 14
----------	----------	-------------	-----------

KAROSSERIE/ABMESSUNGEN/GEWICHTE

Selbsttragende Stahlblech-Karosserie mit vier Türen, fünfsitzige Stufenheck-Limousine. Außenabmessungen: Länge 4960 mm, Breite 1870 mm, Höhe 1425 mm, Radstand 2865 mm, Spurweite vorn/hinten 1525/1505 mm, Wendekreis 11,2 m, Innenabmessungen: Innenbreite 1510/1510 mm, Innenhöhe v/h 980/940 mm, Sitzbreite v/h 570/1500 mm, Sitztiefe v/h 510/535 mm, Lehnenhöhe v/h 580/590 mm, Pedalabstand 960/1140 mm, Knieraum min/max 90/280 mm, Lenkradabstand 160 mm, Lenkraddurchmesser 430 mm, Lenkradumdrehungen 3,0.

Leergewicht, Test	1670 kg	zul. Gesamtgewicht	2130 kg
Zuladung	460 kg	Achslastverteilung v/h	54/46%
Anhängelast gebremst/ungebremst			1200/750 kg

FAHRLEISTUNGEN/INNENGERÄUSCHE

Beschleunigung aus dem Stand*	Innengeräusche nach dB(A)*
0-40 km/h 3,1 (2,4) s	im Stand 47 (41) dB(A)
0-60 km/h 5,4 (4,3) s	bei 50 km/h 63 (63) dB(A)
0-80 km/h 8,6 (6,7) s	bei 80 km/h 66 (64) dB(A)
0-100 km/h 12,8 (10,2) s	bei 100 km/h 70 (66) dB(A)
0-120 km/h 17,3 (14,2) s	bei 130 km/h 72 (73) dB(A)
0-140 km/h 23,7 (19,2) s	bei 140 km/h 73 (74) dB(A)
0-160 km/h 34,3 (27,7) s	bei 160 km/h 74 (75) dB(A)
0-1000 m 33,4 (31,2) s	bei 180 km/h 76 (77) dB(A)
Höchstgeschwindigkeit 192 (196) km/h	bei Spitze 79 (82) dB(A)

VERBRAUCH

BAB-Vollgas	19,0 l/100 km	Landstraße	17,5 l/100 km
BAB-130 km/h	13,1 l/100 km	Testverbrauch	17,3 l/100 km

* in Klammern Meßwerte für Fahrzeug mit Schaltgetriebe

OPEL SENATOR 3.0

MOTOR

Wassergekühlter Viertakt-Sechszylinder-Reihenmotor im Bug des Fahrzeugs, Motorblock und Zylinderkopf aus Grauguß, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, eine oberliegende Nockenwelle, sechsfach gelagert, Antrieb über Kette, hydraulische Ventilstößel, hängende Ventile über Kipphebel betätigt, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, kontaktlose Transistor-Zündung, elektronisch gesteuerte Kraftstoffeinspritzung.

Bohrung x Hub	95 x 69,8 mm	Hubraum Steuer/eff.	2935/2968 cm ³
Verdichtung	9,4:1	Leistung	132 kW (180 PS)/5800 min
Drehmoment	243 Nm (24,8 mkp) bei 4200-4800/min	Literleistung	44 kW/Liter
		Kraftstoff	Superbenzin

Batterie/Lichtm. 12 V 55 Ah/770 Watt

KRAFTÜBERTRAGUNG

Vollautomatik mit hydrodynamischem Wandler und nachgeschaltetem, dreistufigem Planetengetriebe, Mittelwählhebel, Antrieb auf die Hinterräder.

Getriebeübersetzungen:			
1. Gang	2,400:1	R. Gang	1,920:1
2. Gang	1,480:1	Achsübersetzung	3,450:1
3. Gang	1,000:1		

FAHRWERK

Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbein und unteren Querlenkern, Zugstrebe und Querstabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Miniblock-Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer und Querstabilisator, Lenkung: Kugelumlauflenkung mit Servounterstützung, Bremsen: Zweikreis-Bremsanlage mit Bremskraftverstärker und -regler, vorn und hinten Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend.

Radgröße	6 J x 14	Reifengröße	195/70 VR 14
----------	----------	-------------	--------------

KAROSSERIE/ABMESSUNGEN/GEWICHTE

Selbsttragende Stahlblech-Karosserie mit vier Türen, fünfsitzige Stufenheck-Limousine. Außenabmessungen: Länge 4811 mm, Breite 1734 mm, Höhe 1415 mm, Radstand 2683 mm, Spurweite vorn/hinten 1443/1472 mm, Wendekreis 10,65 m, Innenabmessungen: Innenbreite v/h 1430/1430 mm, Innenhöhe v/h 960/920 mm, Sitzbreite v/h 560/1430 mm, Sitztiefe v/h 500/510 mm, Lehnenhöhe v/h 550/610 mm, Pedalabstand min/max 960/1090 mm, Knieraum min/max 120/270 mm, Lenkradabstand 145 mm, Lenkraddurchmesser 400 mm, Lenkradumdrehungen 3 1/2.

Leergewicht, Test	1400 kg	zul. Gesamtgewicht	1900 kg
Zuladung	500 kg	Achslastverteilung v/h	53/47%
Anhängelast gebremst/ungebremst			1700/700 kg

FAHRLEISTUNGEN/INNENGERÄUSCHE

Beschleunigung aus dem Stand*	Innengeräusche nach dB(A)*
0-40 km/h 3,0 (2,3) s	im Stand 43 (47) dB(A)
0-60 km/h 4,8 (4,1) s	bei 50 km/h 61 (60) dB(A)
0-80 km/h 7,0 (6,0) s	bei 80 km/h 63 (63) dB(A)
0-100 km/h 10,1 (8,8) s	bei 100 km/h 64 (67) dB(A)
0-120 km/h 13,7 (12,1) s	bei 130 km/h 71 (71) dB(A)
0-140 km/h 19,2 (16,3) s	bei 140 km/h 72 (73) dB(A)
0-160 km/h 26,9 (22,9) s	bei 160 km/h 73 (76) dB(A)
0-1000 m 31,2 (29,6) s	bei 180 km/h 77 (79) dB(A)
Höchstgeschwindigkeit 196 (206) km/h	bei Spitze 79 (81) dB(A)

VERBRAUCH

BAB-Vollgas	18,4 l/100 km	Landstraße	15,2 l/100 km
BAB-130 km/h	12,6 l/100 km	Testverbrauch	16,2 l/100 km

* in Klammern Meßwerte für Fahrzeug mit Schaltgetriebe

TEST&TECHNIK

Fahrkomfort und Fahrverhalten. Mit ihrem Know-how, das man den Opel-Technikern jedoch in bezug auf die Einzelaufhängung überhaupt nicht zugetraut hat, verpaßten die Rüsselsheimer ihrem Spitzenmodell ein nahezu narrensicheres Fahrverhalten. Autobahnkurven, in denen die Konkurrenz-Fahrzeuge – hier vor allem der nach wie vor nicht überzeugende BMW 730, aber auch

der Mercedes 280 SE – Schwächen zeigen und ein ungutes Gefühl produzieren, umrundet der Senator ohne jede Reaktion. In engen Kurven bleibt der Opel lange Zeit neutral, wischt aber dann im Grenzbereich gut kontrollierbar mit dem Heck weg. Und dieses ungemein gutmütige Verhalten behält er auch bei nasser Fahrbahn bei. Hier gibt er wiederum den Konkurrenten das Nachsehen. Der





DIE DYNAMIK IM TEST: WINDKANAL

Aerodynamik auf dem Prüfstand: Der Luftwiderstand als Kriterium: Die Ergebnisse im Detail: Senator: c_w 0,45; $c_w \times A$: 0,90; BMW: c_w 0,45; $c_w \times A$: 0,95; Mercedes: c_w 0,41; $c_w \times A$: 0,90; C_w : Luftwiderstandsbeiwert. $c_w \times A = c_w$ -Wert mal Fahrzeugfläche. Siehe auch Lexikon auf Seite 45



BMW agiert bei Nässe wesentlich indifferent. Und auch der Mercedes reagiert nicht so gutmütig wie der „Herr Senator“.

Seine Gutmütigkeit verliert der Luxus-Opel auch dann nicht, wenn statt der serienmäßigen Reifen vom Format 195/70 HR 14 Pirelli P 6 der Dimension 205/60 VR 15 montiert sind. Im Gegenteil: das Fahrverhalten schien mit den Pirelli-Pneus sogar noch ausgewogener.

Auf glatter Straßenoberfläche (Teerfugen auf Beton) erzeugt der Pirelli-Breitreifen allerdings ein singendes Geräusch. Dies bleibt aber auch die einzige Beeinträchtigung des Fahrkomforts. Egal, ob er auf Serie-60- oder Serie-70-Reifen läuft, der Senator erweist sich bei aller Fahrsicherheit auch noch als ein komfortables und sorgfältig abgestimmtes Fahrzeug.

Während Mercedes eine eher straffere Auslegung bevorzugt, betont auf Fahrbahnkontakt hinarbeitet und damit Komfortbeeinträchtigungen durch kurze Fahrbahnstöße bewußt in Kauf nimmt, absorbiert der Opel derartige Unebenheiten völlig. Das Fahrwerk spricht fast sanft auf Bodenwellen und Querfugen an. Dagegen fühlt sich der BMW 730 eher schon weich an. Keine Frage: Der Senator ist dem in der Vorderachse etwas stückrigen und insgesamt nicht so sorgfältig abgestimmten 730 überlegen. Auch lange, das Fahrzeug zum Aufschwingen treibende Bodenwellen steckt der Senator besser weg als der 730. Der BMW baut deutlich Nickschwingungen auf. Auf derart langen Wellen spielt jedoch der Mercedes einen Trumpf aus. Hier macht er auch dem Opel noch was vor.

Komfort heißt aber auch: möglichst niedriger Geräuschpegel im Innenraum. Der Senator – wie auch seine Konkurrenten mit Automatikgetriebe – ist hier nicht nur dem subjektiven Gehör nach, sondern objektiv auch den Meßwerten zufolge, der Zurückhaltendste.

Beweis: die dB(A)-Werte der drei Konkurrenten bei jeweils 100 km/h, 130 km/h und bei Höchstgeschwindigkeit:

Opel 64/71/79 dB(A)
 BMW 66/72/82 dB(A)
 Mercedes . . . 70/72/79 dB(A)

PREISE UND KOSTEN IM VERGLEICH

	BMW 730	Mercedes 280 SE	Opel Senator C 3,0
Basispreis	34 850,-	34 115,-	29 140,-
+ Automatik	1 650,-	1 848,-	1 590,-
= Test-Basispreis	36 500,-	35 963,-	30 730,-

SICHERHEITSAUSSTATTUNG

Verbundglas vorne	●	●	●
Halogen-H4-Licht	●	●	●
Scheinwerfer-Wischer	490,-	454,-	280,-
Automatikgurte hinten	170,-	196,-	205,-
Kopfstützen vorne	●	●	●
Kopfstützen hinten	●	157,-	155,-
Zweiter Außenspiegel	172,-	101,-	●

EMPFEHLENSWERTE AUSSTATTUNG

Anhängerkupplung	608,-	594,-	325,-
Drehzahlmesser	●	179,-	●
Elektr. Fensterheber v.	616,-	627,-	—
Elektr. Fensterheber v/h	1 138,-	1 120,-	1 035,-
Lenkradverstellung	126,-	—	260,-
Niveauregulierung	993,- ¹⁾	818,-	620,-
Schiebedach – mech.	923,- ²⁾	829,-	830,-
Schiebedach – elektr.	1 287,- ²⁾	1 109,-	1 120,-
Servolenkung	●	●	●
Sitzheizung	—	235,-	160,-
Sitzhöhenreg. – Fahrer	●	●	●
Sitzhöhenreg. – Beif.	126,-	90,-	100,-
Wärmedämmglas	298,- ³⁾	504,- ⁴⁾	295,-
Zentralverriegelung	365,-	398,-	390,-
Nebelscheinwerfer	163,-	●	275,- ⁵⁾

LUXURIÖSE AUSSTATTUNG

Klimaanlage	3 128,- ⁶⁾	2 856,-	2 325,- ⁷⁾
Metallic-Lack	877,-	1 109,-	725,-
Leichtmetallräder	1 268,- ⁸⁾	1 109,-	●
Tempomat	434,- ⁹⁾	426,- ⁹⁾	460,-
Sperrdifferential	604,-	—	600,-
Lederpolster	2 272,-	2 251,-	—

● = serienmäßig — = nicht lieferbar

1) nicht in Verbindung mit Anhängertederung und sportlicher Fahrwerksabstimmung

2) einschließlich niedrige Vordersitze

3) Preis für grünes Wärmedämmglas. Braunes Wärmedämmglas kostet 130,- DM

4) einschließlich heizbare Heckscheibe, Verbundglas

5) inkl. Nebelschlußleuchte

6) Klimaanlage einschließlich Wärmedämmglas und verstärkter Drehstromlichtm.

7) nur in Verbindung mit 55 Ahod. 66 Ah Batterie

8) Preis bezieht sich auf Leichtmetallfelgen mit 205/70 VR 14 Stahlgurteifeln

9) nur möglich mit automatischem Getriebe

UNTERHALTSKOSTEN

Steuern jährlich	422,-	391,-	422,-
Haftpflicht jährlich	1 296,60	1 296,60	1 296,60
Reifengröße	205/70 HR 14	185 HR 14	195/70 HR 14
Reifenkosten (4 Stück)	761,60	618,24	694,40
Verbrauch l/100 km	16,6	17,3	16,2
Kraftstoffk. jährl.	3 084,28	3 214,34	3 009,96

Der Automatik-Senator flüstert bis in hohe Drehzahlen, wobei er allerdings um 5500/min. herum ein vernehmliches Brummen hören läßt.

Der Mercedes wird in den unteren Geschwindigkeitsbereichen durch seinen etwas rau arbeitenden, nicht zu überhörenden Motor benachteiligt. Das BMW-Triebwerk läuft sehr sanft und leise, dafür werden aber die Karosseriegeräusche stärker vermerkt.

Zum Thema Sitzkomfort: Der Senator verfügt über wohlgeformte Vollschaumsitze mit Veloursbespannung (ab Ausstattungsvariante C). Die Rückenlehne bietet perfekten Seitenhalt, die Sitzfläche einen zumindest ausreichenden. Doch schwitzt man in den Vollschaumsitzen stark.

Anders hier die härteren Daimler-Sitze. Sie sind kühler – dafür aber im Winter etwas zu kalt – dank ihres Federkerns. Es fehlt dem Mercedes-Normalgestühl jedoch zudem an Seitenführung. Auf längeren Strecken sitzt man im Mercedes dennoch entspannter.

Die BMW-Sitze bieten ebenfalls guten Seitenhalt, schwingen aber ein wenig nach. Kritikwürdiger jedoch: die zwar serienmäßige, aber keineswegs überzeugende Sitzhöhenverstellung. Man findet praktisch nie die optimale Position. Die ist im Senator und auch im Mercedes eindeutig besser zu finden. Der Senator weist ebenfalls (in der getesteten C-Version) eine Sitzhöhenverstellung auf, die aber mühselig zu bedienen ist.

Zugunsten von BMW und Mercedes wendet sich das Blatt in bezug auf die Rücksitze. Hier bieten die beiden nahezu identischen Knie-raum. Während der Senator bei optimaler Fahrerposition rund fünf Zentimeter weniger Platz für die Beine der Fondpassagiere übrigläßt.

Die Gestaltung der Innenräume trägt natürlich unterschiedlichen Geschmäckern Rechnung. So ist die Ton-in-Ton-Variante des „Innen“-Senators mit der identischen Farbgebung für nahezu alle Innenraum-Materialien sicher nicht jedermanns Sache. Als störend fürs Stilempfinden können auch die vom Rekord-Interieur übernommenen Elemente betrachtet werden.

Ob Hebel, Cockpit-Design oder Formgebung, alles wirkt bei einem derartigen Luxusmobil ein wenig zu schlicht, nicht „wertvoll“ genug. Auch dies ist jedoch eine reine Geschmacksfrage. Ob nun der Kunststoff-Look im BMW 730 oder das konservative Mercedes-Interieur besser gefallen, das mag ein jeder selbst entscheiden.

Eindeutiger zu werten: die Verkaufspreise. Wer jedoch aufgrund dieser „Sümmchen“ eine Ausstattungssorgie erwartet, der sieht sich getäuscht. Elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung und anderes Luxus-Zubehör – all das fehlt und will recht teuer zusätzlich bezahlt werden. Doch spendiert Opel dem Senator C einiges mehr an wertvollen Extras als die Konkurrenz: Leichtmetallräder zum Beispiel.

Für den Senator bietet Opel die komplette Produkt- und Ausstattungspalette jedoch erst vollständig im Herbst an. Nicht nur Opel-Händler beklagen dies. So sind vorerst weder Klimaanlage noch Schiebedach lieferbar. Und eines von beiden benötigt der Senator dringend. Denn mit der serienmäßigen Belüftung ist es nicht zum besten bestellt. Auch bei voll aufgedrehtem, nicht zu überhörendem Gebläse heizt sich der Opel innen zu stark auf.

Gibt es im Innenraum also noch das eine oder andere zu tun, so kann man mit der Motorleistung recht zufrieden sein. Der aus dem Commodore GS/E bekannte Motor wurde auf knapp 3 Liter Hubraum aufgeböhrt. Die Leistung stieg auf exakt 180 PS (132 kW). Und so bringt es der Senator denn auch auf ganz hervorragende Fahrleistungen.

Hier die kennzeichnenden Werte im Vergleich (Beschleunigung 0–100/Höchstgeschwindigkeit):

Opel 10,1 s/194 km/h
 BMW 11,5 s/196 km/h
 Mercedes . . . 12,8 s/192 km/h

Zieht man für diesen Vergleich die Versionen mit Schaltgetriebe heran, so sieht der Senator noch um einiges besser aus:

Opel 8,8 s/206 km/h
 BMW 9,1 s/199 km/h
 Mercedes . . . 10,2 s/196 km/h

Daß derartige Fahrleistungen, wenn man sie öfters ganz ausnutzt, ihren Kraftstoff-Tri-

WAS DIE KONKURRENTEN KÖNNEN



BMW Der BMW 730 ist im direkten Vergleich zum Senator ein kultiviertes, leistungsstarkes Automobil, das aber nicht in dem Maße überzeugt wie das neue Opel-Flaggschiff. Den letzten Feinschliff ließ BMW seinem Spitzenmodell bisher noch nicht voll zukommen. Nach wie vor ist die Fahrwerksabstimmung nicht optimal. Und auch was den Antrieb anbetrifft, kann der BMW nicht mehr die Überlegenheit früherer Jahre ausspielen. Der Senator zeigt gerade darin Stärken.



MERCEDES Auch der Mercedes 280 SE zeigt im direkten Vergleich einige Schwächen, die erst durch einen so ernsthaften Konkurrenten wie den neuen Senator zutage treten. So ist der Opel-„Bauernmotor“ weitaus agiler und leistungsfreudiger als das modernere Mercedes-Aggregat. Auch in puncto Laufruhe und Komfort auf kurzen Wellen erweist sich der Opel als überlegen. Die Stärken des 280 SE nach wie vor: Hervorragendes Handling und perfekte Funktion.



OPEL Das neue Rüsselsheimer Flaggschiff ist gerade in jenen Kriterien besonders gut gelungen, die als eine Domäne der Konkurrenz galten: in den Fahrleistungen, im Fahrverhalten und im Fahrkomfort. Hier ist den Opel-Technikern allerhöchstes Lob zu zollen. Verbesserungswürdig ist jedoch vor allem der Innenraum. So erweist sich die Lüftung als viel zu schwach. Und die Gestaltung des Cockpits erinnert doch noch zu stark an den Mittelklasse-Rekord.

but fordern, kann nicht verwundern. So verbrauchten die Modelle in der Automatik-Version:

Opel 16,2 l/100 km
 BMW 16,6 l/100 km
 Mercedes 17,3 l/100 km

Der Senator erweist sich demnach – trotz des geringsten Gewichts (Opel 1400 kg, BMW 1630 kg, Mercedes 1670 kg) – als nicht übermäßig sparsam.

AUTO ZEITUNG wollte deshalb genau wissen, ob es um die Aerodynamik des Senators wirklich so gut bestellt ist, wie der Werbetext verspricht. Wir zogen deshalb in Deutschlands modernsten Windkanal: zu VW nach Wolfsburg. Und dort zeigten sich doch recht erstaunliche Ergebnisse.

Die c_w -Messungen ergaben folgende Werte:

Opel 0,45/0,40
 BMW 0,45/0,42
 Mercedes 0,41/0,39

Die Werte wurden einmal bei offenem Kühlergrill – der Normalfall also – und ein anderes Mal bei abgedecktem Kühlergrill (Werte hinter dem Schrägstrich) gemessen. Und hier zeigte sich, daß Opel den grundsätzlich hervorragenden c_w -Wert des Senator durch zu große Lufteinlässe neben dem Kühler wieder verschlechtert. Ob dies, ohne thermische Probleme zu schaffen, geändert werden könnte, das müßten Versuche verdeutlichen.

Doch der c_w -Wert allein sagt nur wenig aus. Erst die Multiplikation mit dem Wert der Fahrzeug-Projektionsfläche ergibt einen vergleichbaren Luftwiderstandswert (siehe Lexikon S. 45). Und dabei erhält man diese Werte: Opel 0,90, BMW 0,95, Mercedes 0,90.

Bleibt als Fazit festzustellen, daß Opel mit dem Senator ein ernstzunehmendes, auf Anhieb überzeugendes Fahrzeug geschaffen hat, das die etablierte Konkurrenz das Fürchten lehren könnte. Und man hat in Rüsselsheim gerade auf den Gebieten Erstaunliches geleistet, auf denen die Konkurrenz schon langjährige Erfahrung besaß. Dies unterstreicht einmal mehr die Ernsthaftigkeit, mit der Opel als Dritter im Bunde in die Geschäftsetage der Automobil-Oberklasse vordringen will. **Werner Müller**

Herausgegeben von der ADAM OPEL AG
Absatzförderung-Produktinformation