

auto motor und sport

Belgien: FB 25,—, Dänemark: Dkr 4.50, Finnland: Fmk 2.30, Frankreich: FF 3,—, Italien: L 320, Kanada: C \$ —60, Luxemburg: lfr 23,—, Niederlande: hfl 2,—, Norwegen: nkr (inkl. moms.) 3.60, Österreich: S 12,—, Portugal: esc 15,—, Schweden: skr (inkl. moms.) 3,—, Schweiz: sfr 2.20, Spanien: Ptas 38,—, USA/Übersee: US \$ —60. Printed in Germany.

E 1418

Heft 18 29. August 1970 DM 1.80

TEST Autobianchi A111
Steinmetz-Commodore

Vergleichstest 2,8 Liter
Mercedes-Vormacht
in Gefahr?
Mercedes · Opel · BMW ·
Fiat · Jaguar

vdh-Archiv

VW K70:

Technik und Daten

Viele Autohersteller
sparen am Zubehör:

Bluff mit Autopreisen?

Neue Audi-Modelle





Da stehen sie, die Prachtexemplare aus fünf renommierten Häusern. Jedes von ihnen vertritt nicht nur einen Namen, sondern auch eine Idee. Der BMW bayerisches Unabhängigkeitsbestreben, verbunden mit sportlich-forschem Auftreten. Der Fiat italienisch-unkomplizierte Liebe zur Kompaktheit. Der Opel amerikanische Styling-Hörigkeit in Verbindung mit europäischen Qualitätsvorstellungen. Der Jaguar englische Originalität ohne Rücksicht auf Raumausnutzung. Der Mercedes den schwäbisch-ungenierten Anspruch, besser zu sein als die übrigen. auto motor und sport kümmerte sich nicht um Image, Styling und Status-Symbolik, sondern stellte im nüchternen Vergleich fest, was fünf Autos zu bieten haben, die zusammengenommen über hunderttausend Mark kosten.





auto motor und sport testete im Vergleich:
Limousinen der 2,8 Liter-Klasse

Club 100 000

Von Reinhard Seiffert

Testteam: Manfred Jantke, Michael Mehlin, Hans-Hartmut Münch,
Jürgen Rapp, Reinhard Seiffert.

Fotos: Julius Weitmann

1. Wertung:

Karosserie, Ausstattung

Ein Blick auf die Ausstattungstabelle zeigt, daß die Offenheit der Preisangabe bei den fünf Herstellern nicht in gleichem Maße ausgeprägt ist. Besonders Daimler-Benz hält gern noch einige Preise im Hintergrund — für Dinge, die nahezu selbstverständlich in jeden Wagen eingebaut werden (siehe auch Seite 62). So müssen beim 280 SE Servolenkung, Gürtelreifen, heizbare Heckscheibe und Halogenlicht extra bezahlt werden, was den Preis um runde 1000 Mark erhöht. Generös ist dagegen Fiat: beim 130 sind nicht nur diese Dinge, sondern auch die Getriebeautomatik im Listenpreis enthalten.

Von diesen kaufmännisch bedingten Besonderheiten abgesehen, zeichnen sich die fünf Autos durch eine Ausstattungsvollständigkeit aus, die der Preisklasse angemessen ist. Einige Dinge sind noch nicht selbstverständlich, fangen aber an, sich durchzusetzen: Niveauregulierung, Sperrdiffe-

rential, vordere Mittelarmlehne, separate Fond-Belüftung. Klimaanlage sind durchweg lieferbar, bei Fiat und Daimler-Benz zu bemerkenswert günstigen Preisen. Sie werden zweifellos nach Automatik und Servolenkung das nächste aufwendige Komfort-Merkmal sein, das bei Autos dieser Größenordnung zunehmend zum Einbau kommt.

Von gutem Karosseriekomfort darf also in allen Fällen gesprochen werden, zumal Dinge wie vier Türen oder Liegesitze selbstverständlich sind. Dennoch ist der Gesamteindruck nicht in allen fünf Wagen gleich. Dafür sorgen schon die Raumunterschiede: Beim BMW und beim Jaguar kann kaum von Großraum-Limousinen gesprochen werden, sie sind in ihrem Raumangebot allenfalls durchschnittlichen Mittelklasseautos vergleichbar. Sie sind Viersitzer — eine fünfte Person kann nur notdürftig auf dem vorgewölbten mittleren Teil des Rücksitzes untergebracht wer-

den, der Knieaum im Fond ist recht knapp. Fiat hat — bei kompakten Außenmaßen — für bessere Sitzmöglichkeiten gesorgt, drei Personen sitzen im Fond einigermaßen bequem. Sogar bequemer als im Mercedes, dessen Geräumigkeit höchstens als ausreichend bezeichnet werden kann. Am meisten Platz bietet der Opel, in dem man auch zu fünft noch einigermaßen Bewegungsfreiheit hat.

Unterschiede gibt es auch im Qualitätseindruck. Hier liegt der Mercedes eindeutig vorn, denn Karosserie und Ausstattung tragen bei ihm noch den Stempel gediegener Werkmannsarbeit. Mit Einschränkungen trifft das auch noch für den Jaguar zu, bei dem einige Klappergeräusche auftraten. Fiat und Opel bieten den Eindruck routinierter Großserienfertigung, während der BMW mit zitternder Motorhaube, wackelnden Fensterkurbeln und anderen billig ausgeführten Details nicht den Ansprüchen

Die Testwagen

Ohne sich gegenseitig zu fragen, haben sich die Repräsentationswagen-Hersteller auf 2,8 Liter geeinigt: 2,8 Liter als Mindesthubraum für hoffähige Sechszylinder. Gezwungen wurden sie dazu durch die hartnäckige Sparsamkeit ihrer Klienten, die sich allen Verlockungen jenseits von 3 Litern verschließen. Musterbeispiel dafür ist der Opel Diplomat, für den kistenweise bullige V8-Motoren bereitliegen: Gekauft wird er mit dem 2,8 Liter Sechszylinder. Bei Mercedes vermochte sich der 3,5 Liter V8 bisher nicht durchzusetzen, und auch bei Jaguar ist der 4,2 Liter vielen Käufern zu anspruchsvoll. So kommt es, daß sich der Hubraum der fünf Testwagen in dem ungewöhnlich engen Bereich zwischen 2778 und 2866 ccm bewegt. Die PS-Zahlen liegen zwischen 160 und 170, nur der motorisch etwas antiquierte Jaguar fällt mit 149 PS ab. Im Preis dagegen liegt der Sonderling aus England mit über 26 000 Mark an der Spitze, während sich der Fiat mit 18 900 Mark als besonders käuferfreundlich erweist. Die angegebenen Preise gelten einheitlich für die Ausführung, in der die Wagen getestet wurden: mit Automatik und Servolenkung. Aus der Ausstattungstabelle (siehe Seite 37) ist zu ersehen, welche Ausstattungen im Preis enthalten sind und welche extra bezahlt werden müssen.



BMW 2800

Sechszylinder-Reihenmotor, eine obenliegende Nockenwelle, 2788 ccm, 170 PS bei 6000 U/min, 24 mkg bei 3700 U/min, Schräglenker-Hinterachse. DM 20 716.—.



Fiat 130

Sechszylinder V-Motor, je eine obenliegende Nockenwelle, 2866 ccm, 160 PS bei 5800 U/min, 22,2 mkg bei 3400 U/min, Hinterradaufhängung an Längs- und Querlenkern. DM 18 900.—.



Jaguar XJ6

Sechszylinder-Reihenmotor, zwei obenliegende Nockenwellen, 2791 ccm, 149 PS bei 5750 U/min, 21,5 mkg bei 3300 U/min, Querlenker-Hinterachse. DM 26 495.—.



Mercedes-Benz 280 SE

Sechszylinder-Reihenmotor, eine obenliegende Nockenwelle, 2778 ccm, 160 PS bei 5500 U/min, 24,5 mkg bei 4250 U/min, Eingelenk-Pendel-Hinterachse. DM 22 699.—.



Opel Diplomat E

Sechszylinder-Reihenmotor, eine obenliegende Nockenwelle, 2784 ccm, 165 PS bei 5600 U/min, 23,3 mkg bei 4100 U/min, starre (DeDion-) Hinterachse mit Doppelgelenkwellen. DM 20 250.—.



seiner Preisklasse gerecht werden kann.

Dafür können dem BMW die übersichtlichsten Instrumente bescheinigt werden. Auch beim Jaguar mit seiner altenglischen Uhrensammlung lassen sich die Hauptinstrumente ausgezeichnet ablesen, beim Mercedes vermisst man den Drehzahlmesser, kann sich aber sonst ebenfalls gut orientieren. Fiat entschied sich sinnloserweise für ein Bandtachometer, und beim Opel ist der Fahrer ein hilfloses Opfer des Styling — so völlig verfehlt sind Instrumente und Schalter angeordnet. Durch bemerkenswert handliche Sitzverstellungen zeichnen sich der Jaguar und der Mercedes aus. Dagegen ist es beim Jaguar nur mit Verrenkungen möglich, vom Fahrersitz aus beim Aussteigen alle vier Türen zu verriegeln, und auch beim Opel steht es damit nicht viel besser.

Während sich BMW der Lüftung besonders angenommen hat und mit einem leisen Gebläse enorme Luftmengen in den Wagen transportiert, kam die Heizung etwas zu kurz: Der BMW wird im Winter nur zögernd warm, die Scheiben neigen zum Beschlagen. Umgekehrt der Opel, der gut heizt, aber schlecht lüftet.

Erstaunliche Unterschiede bestehen auch in der Sitzposition und in den Sichtverhältnissen. In den Jaguar wird man hineingeklemmt wie in ein Motorboot: umgeben von hohen Bordwänden, durch deren schmale Fenster man gerade noch ausreichend Sicht hat, aber auch mit sehr guter seitlicher Führung und bequemen Armlehnen auf beiden Seiten. Auf dem Mercedes-Sitz ist bei sonst guter Sitzposition von seitlicher Führung wenig zu merken, die hohe vordere Haube wirkt etwas altväterisch, aber sonst ist die Sicht gut. Im BMW und im Opel sieht und sitzt man gut, aber der Beste auf diesem Sektor ist der Fiat: Was hier an ungezwungener Sitzposition und freier Sicht geboten wird, ist unschlagbar. Ein wenig hängen diese Dinge mit der Karosserieform zusammen: Im geduckten Katzenleib des Jaguar muß sich der Fahrer den

Abmessungen		BMW 2800 Automatik	Fiat 130 Automatik	Jaguar XJ 6 2,8 Automatik	Mercedes 280 SE Automatik	Opel Diplomat E Automatik
Radstand	mm	2692	2720	2765	2750	2845
Spur, vorn	mm	1446	1448	1470	1482	1510
hinten	mm	1464	1457	1490	1485	1512
Länge	mm	4700	4750	4815	4900	4920
Breite	mm	1750	1805	1770	1810	1852
Höhe	mm	1450	1475	1345	1440	1445
Innenbreite, vorn	mm	1435	1470	1460	1530	1530
hinten	mm	1430	1480	1470	1530	1530
Innenhöhe*, vorn	mm	935	940	900	940**	920
hinten	mm	905	920	800	750	880
Sitztiefe, vorn	mm	510	500	490	460	460
hinten	mm	500	500	520	500	480
Knieraum, hinten	mm					
von/bis	mm	160/315	210/380	135/270	100/290	175/350
Wendekreis, links	m	10,6	11,7	11,8	11,8	11,7
rechts	m	10,1	12,0	12,4	11,8	12,3
Lenkradumdrehungen		4	3 3/4	3 1/4	3 1/4	4 1/4

* gemessen über Sitzhinterkante

** Schiebedach

Gewichte		BMW 2800 Automatik	Fiat 130 Automatik	Jaguar XJ 6 2,8 Automatik	Mercedes 280 SE Automatik	Opel Diplomat E Automatik
Eigengewicht vollgetankt	kg	1430	1560	1655	1575	1595
zulässiges Gesamtgewicht	kg	1810	1950	2050	1995	2030
Zuladung	kg	380	390	395	420	435
Gewichtsverteilung						
Vorderachse	%	53,8	52,6	50,4	51,1	50,2
Hinterachse	%	46,2	47,4	49,6	48,9	49,8
zulässige Anhängelast						
gebremst	kg	1300	1200	1250	1200	1200
ungebremst	kg	650	800	740	750	750
Leistungsgewicht						
vollgetankt	kg/PS	8,4	9,8	11,1	9,8	9,7
mit 340 kg Belastung (4 Personen mit Gepäck)	kg/PS	10,4	11,9	13,4	12,0	11,7

Gegebenheiten anpassen, während der Fiat mit seinen geometrischen Flächen und hohen Fenstern weniger hinreißende Formen, dafür aber ideale Einstiegs-, Sitz- und Sichtverhältnisse aufzuweisen hat. In der Schönheitskonkurrenz schlägt ihn der Jaguar um Längen — ein Auto von unnachahmlicher Faszination. Da kommt, trotz perfektem Styling, der Opel ebenso wenig heran wie der zwar zweckmäßige, aber formal veraltete Mercedes. Und auch der BMW nicht, der zwar sportliche Proportionen, aber eine im Detail enttäuschend biedere Karosserieform zu bieten hat. Bei so unterschiedlich verteilten Vorzügen und Nachteilen gibt es in der Karosseriewertung keine großen Abstände —

nur der Jaguar gerät etwas in Rückstand. Deutlich beweist der Fiat, daß eine modern kon-

zipierte kompakte Karosserie den Repräsentations-Limousinen nicht unterlegen sein muß.

Karosserie, Ausstattung

	BMW	Fiat	Jaguar	Mercedes	Opel
Form	7	6	10	6	7
Sitze, Sitzposition	8	9	7	7	7
Innenraumgröße	5	8	5	8	9
Kofferraumgröße	8	8	5	9	7
Zuladung	6	6	6	8	9
Kompaktheit	9	9	7	7	7
Einstieg, Sicht	9	10	6	9	8
Heizung	6	8	8	8	8
Lüftung	10	8	6	8	7
Ausstattung	8	10	8	6	7
Verarbeitung, Qualität	6	7	8	10	7
	82	89	76	86	83

2. Wertung:

Motor, Leistung

Je dichter der Verkehr wird, um so weniger kann die Höchstgeschwindigkeit eine Prestigefrage sein. Daß die Spitzenwerte in den letzten Jahren noch gewachsen sind, hat seinen Grund eher in dem Wunsch nach guter Beschleunigung und hoher Bergsteigekraftreserve auch im oberen Geschwindigkeitsbereich.

Die Höchstgeschwindigkeit selbst ist ohnehin starken Streuungen ausgesetzt. So kam zum Beispiel der von auto motor und sport im Frühjahr getestete BMW 2800 Automatic auf 190,5 km/h, der jetzige Testwagen dagegen auf 201,1 km/h. Messungen mit einem 280 SE ohne Automatik ergaben im Jahr 1968 193,0 km/h, während jetzt trotz der Automatik, die in der Regel einen Verlust von mindestens 5 km/h mit sich bringt, 194,6 km/h herauskamen.

Erklären läßt sich das zum Teil mit dem Streben der Autohersteller, bei Vergleichstesten mit besonders günstigen Werten aufzuwarten. Die Testwagen werden zwar nicht motorisch frisiert, aber es werden Motoren ausgesucht, die an der oberen Grenze der produktionsüblichen Streuung liegen. Auch kümmern sich die Testwagen-Vorbereiter um den Zustand der Kraftübertragungen und Radlager, in denen so manches PS steckenbleiben kann. Man muß schon sehr viel Glück haben, um aus der Serie ein Fahrzeug von so guter Kondition zu bekommen. Meistens werden die Leistungen niedriger liegen — manchmal deutlich, manchmal nur wenig.

Auf keinen Fall sollte man die Leistungen dieser wohlbehüteten Einzelexemplare überbewerten. Zum Thema Höchstgeschwindigkeit genügt die Feststellung, daß alle fünf Autos, auch mit automatischem Getriebe, über 180 km/h schnell sind, der BMW als Leistungsstärkster über 190 km/h.

Ausstattung	BMW 280	Fiat 130	Jaguar XJ 6	Mercedes 280 SE	Opel Diplom. E
Grundpreis DM	19 913.—	18 900.—	26 000.—	19 647.—	19 059.—
Startautomatik	●	○	○	●	●
Drehstromlichtmaschine	●	●	●	●	64.—
Gürtelreifen	●	●	●	55.—	128.—
Scheibenbremsen vorn	●	●	●	●	●
Scheibenbremsen hinten	●	●	●	●	●
Bremsverstärker	●	●	●	●	●
Zweikreisbremse	●	●	●	●	●
Servolenkung	710.—	●	●	566.—	●
Automatisches Getriebe	1465.—	●	●	1443.—	999.—
Schiebedach elektrisch	821.—	○	○	766.—	630.—
Verbundglasfrontscheibe	93.—	●	295.—	●	165.—
Niveauregulierung	●	○	○	510.—	372.—
Lenksäulenverstellung	○	●	●	○	○
Motorhaubenselbstarretierung	●	●	●	●	●
Liegesitze	●	●	●	●	●
Mittelarmlehne vorn	○	○	●	127.—	○
Armlehnen hinten seitlich	●	●	●	●	●
Mittelarmlehne hinten	●	●	●	●	●
Beifahrerhaltegriff	●	●	○	●	●
Haltegriffe hinten	●	○	●	●	●
Ablagemöglichkeit vorn (außer Handschuhkasten)	●	●	●	●	●
Kartentaschen	●	●	●	●	●
Abblendbarer Innenspiegel	●	●	●	●	●
Heizgebläsestufen	stufenlos	2	stufenlos	stufenlos	3
Separate Belüftungsmöglichkeit hinten	○	○	●	○	○
Ausstellfenster vorn	○	●	●	●	●
Scheibenwischergeschwindigkeiten	2	stufenlos	2	2	2
Regelbare Instrumentenbeleuchtung	●	●	●	●	●
Elektrische Zeituhr	●	●	●	●	●
Drehzahlmesser	●	●	●	○	○
Zigarettenanzünder	●	●	●	●	●
Handbremskontrolllicht	●	●	●	●	●
Klimaanlage	2253.—	1900.—	2900.—	1998.—	2220.—
Parkleuchten	○	○	○	○	○
Kofferraumbeleuchtung	●	●	○	●	●
Rückfahrscheinwerfer	●	●	●	●	●
Heizbare Heckscheibe	●	●	●	222.—	●
Halogen-Fern- und Abblendlicht	●	●	○	188.—	○
Sperrdifferential	●	○	○	178.—	○
Wischer- und Wascher-Kombination	●	○	○	●	●

● = vorhanden

○ = nicht vorhanden

Vergleichstest FORTSETZUNG

Das bedeutet: sie bieten alle jene souveräne Überlegenheit, die unter anderem ein Grund für den Kauf solcher Autos ist. Man braucht sich keine Steigungen heraufzuquälen, sondern kann auch am Berg die Geschwindigkeit allein von der Verkehrssituation abhängig machen. Man kann auf kurzem Weg überholen, und man kann in Verkehrslücken relativ

schnell fahren. Denn es ist zwar heute kaum noch denkbar, daß sich ein Mercedes und ein BMW auf der Autobahn ein Dauerrennen in der Gegend um 200 km/h liefern. Aber es gibt, selbst zur sommerlichen Urlaubszeit, durchaus Gelegenheiten, den Geschwindigkeitsbereich über 160 km/h auszunutzen.

Wem allerdings an exzellenten

Beschleunigungswerten im mittleren und unteren Geschwindigkeitsbereich gelegen ist, der wird sich um die Unterschiede kümmern müssen, die bei diesen fünf Autos beim Ablesen der Stoppuhren herauskamen. Besonders der Jaguar kann nicht leugnen, daß er einerseits der schwerste und andererseits der PS-schwächste Teilnehmer ist.

Sein 0—100-Wert von 16,5 Sekunden und sein stehender Kilometer von 37,1 Sekunden werden von so manchem quik-ken Mittelklassewagen für ein Drittel des Jaguar-Preises übertroffen. Wer im Jaguar Dampf haben will, kommt um die 4,2 Liter-Version nicht herum.

Der Fiat dagegen verliert hauptsächlich durch seinen trä-

Von bequემem Fond-Einstieg kann beim BMW nicht die Rede sein. Auch beim Jaguar muß man sich zusammenklappen wie ein Taschenmesser. Im Opel fehlt es an Einstieghöhe. Die Fondsitze im Fiat und Mercedes lassen sich einigermaßen bequem besteigen.

BMW 2800



Fiat 130



Jaguar XJ 6



Mercedes-Benz 280 SE



Opel Diplomat E



gen Start, der zum Teil der Automatik anzulasten ist. Im mittleren und oberen Bereich ist er keineswegs langsam, sondern entspricht im Temperament ziemlich genau dem Opel Diplomat E. Der Mercedes 280 SE ist im Durchschnitt höchstens um eine Nuance lebendiger, während man dem BMW 2800 ein klareres Plus einräumen kann.

Deutlicher als die Leistungsunterschieden machen sich die Unterschiede in der Laufkultur der Motoren bemerkbar. Leiser und ruhiger Lauf ist von Sechszylindern mit Fug und Recht zu erwarten, aber optimale Ansprüche erfüllt hier höchstens der Jaguar im Bereich bis 140 km/h. Darüber wurde er lauter — lauter auch als das im vorigen Jahr gemessene Exem-

plar. Das war wohl weniger Schuld des Motors als der Windgeräusche und einer Unwucht in der Kraftübertragung, die zu Brummtönen führte. So war im oberen Bereich der Fiat der Leiseste — trotz der deutlich hörbaren mechanischen Geräusche des Motors. Starkes Brummen und Vibrieren zeigte bei hohem Tempo der Opel, während der BMW und

der Mercedes dann zwar nicht überaus leise, aber doch kultiviert blieben.

Die automatischen Getriebe erwiesen sich durchweg als gute Ergänzung zu den Motoren — soweit es um Nervenschonung im dichten Verkehr und um Ruckfreiheit des Fahrens geht, sind sie jedem handgeschalteten Getriebe klar überlegen. Wenn es dagegen

BMW 2800

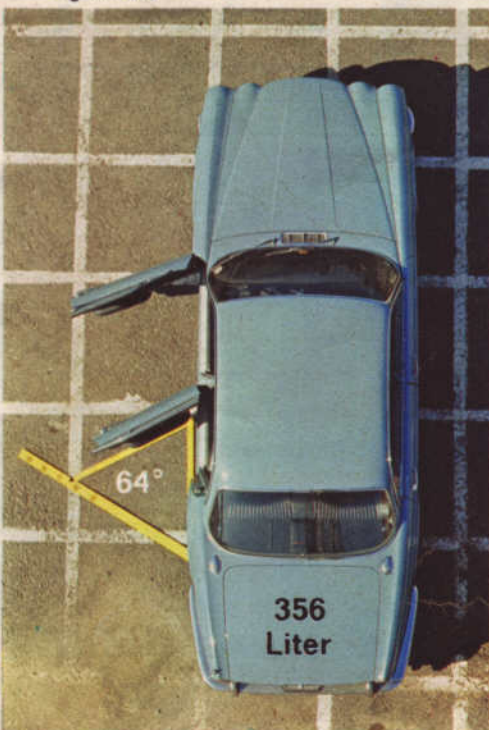


Fiat 130

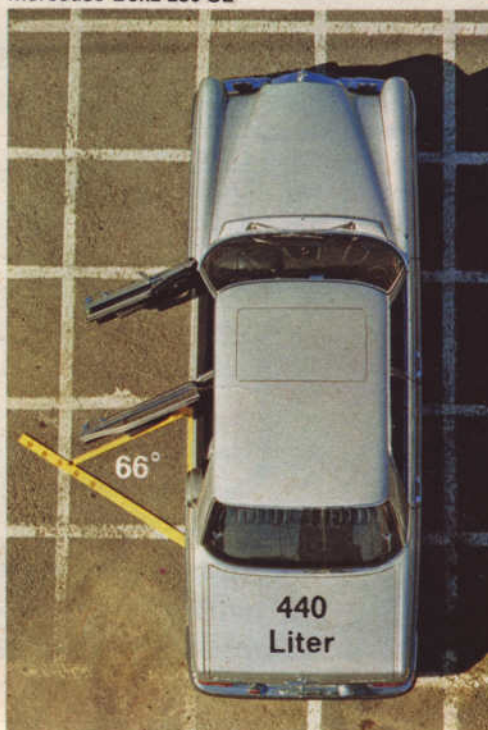


Die Türöffnungswinkel sind mit 62 bis 67 Grad wenig unterschiedlich und können als ausreichend bezeichnet werden. Der nutzbare Kofferrauminhalt (nach auto motor und sport-Norm) liegt beim Jaguar deutlich unter dem Klassendurchschnitt.

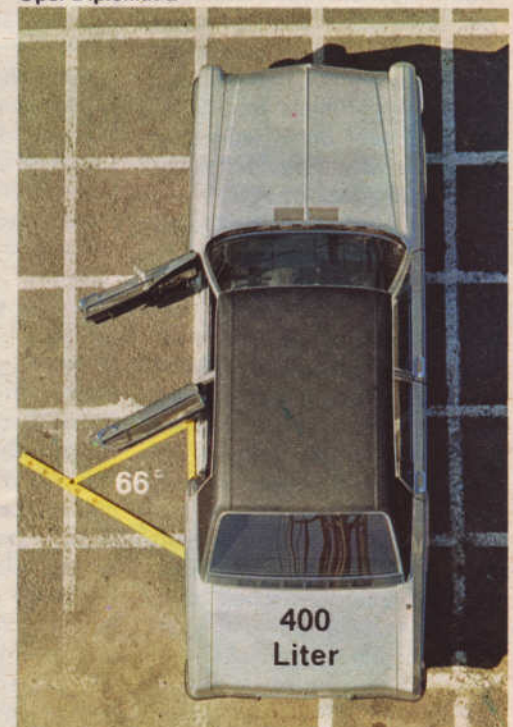
Jaguar XJ 6



Mercedes-Benz 280 SE



Opel Diplomat E



auf schnelles Anpassen an Fahrsituationen ankommt, etwa auf das Herunterschalten vor Überholvorgängen, wird sich ein guter Fahrer mit einem guten Schaltgetriebe immer noch am wohlsten fühlen. Hier zeigen sich dann auch die Qualitätsunterschiede der Automatik-Getriebe: Die im Fiat und im Jaguar eingebaute Borg-Warner-Automatik erwies sich als äußerst lethargisch, sie reagierte auf Kick-down oder Wählhebelbewegungen mit entnervender Langsamkeit (im Fiat immer noch etwas schneller als im Jaguar). Das genaue Gegenteil war die schnell, fast zu schnell schaltende ZF-Automatik des BMW, die oft auch dann vom obersten in den mittleren Gang zurückschaltete, wenn man es gar nicht wollte, wodurch das Fahren einen etwas nervösen Charakter erhielt. Am besten paßten sich die Automatik-Getriebe von Mercedes und Opel den Fahr-Notwendigkeiten an, wobei die Mercedes-Automatik der GM-Konkurrenz fast ebenbürtig war: Sie schaltete erheblich schneller und weicher als das im Frühjahr im 3,5 gefahrene, sehr unbefriedigende Getriebe. Man sieht: Mit guter Einstellung geht es ... Für die Verbrauchswerte gilt Ähnliches wie für die Leistungswerte: Ein auf niedrigen Rollwiderstand getrimmter Wagen verbraucht weniger, weshalb man die Werte des BMW und des Mercedes als extrem günstige Resultate ansehen muß. Alle Werte wurden auf den gleichen Strecken und bei gleicher Geschwindigkeit gemessen. Man wird im Normalfall mit geringeren Verbrauchsunterschieden zwischen dem Mercedes 280 SE und dem Opel Diplomat E rechnen können, während der Abstand zwischen dem BMW und dem Mercedes realistisch ist: Der

Innengeräusch Phon (dBA)	BMW 2800 Automatik	Fiat 130 Automatik	Jaguar XJ 6 2,8 Automatik	Mercedes 280 SE Automatik	Opel Diplomat E Automatik
Leerlauf im Stand	53	54	41	52	54
Bei 50 km/h	62	64	59	63	63
Bei 80 km/h	68	68	63	68	68
Bei 100 km/h	72	72	68	71	72
Bei 120 km/h	75	74	72	74	75
Bei 140 km/h	79	76	77	78	79
Bei 160 km/h	81	79	81	81	81
Bei 180 km/h	84	82	83	84	85

Beschleunigung in Sekunden	BMW 2800 Automatik	Fiat 130 Automatik	Jaguar XJ 6 2,8 Automatik	Mercedes 280 SE Automatik	Opel Diplomat E Automatik
0 bis 60 km/h	5,6	6,6	7,8	5,5	6,0
0 bis 80 km/h	8,1	9,5	11,5	8,4	8,7
0 bis 100 km/h	11,7	13,9	16,5	12,4	12,8
0 bis 120 km/h	16,1	19,3	24,0	16,9	17,7
0 bis 140 km/h	23,2	27,3	34,7	23,9	26,2
0 bis 160 km/h	32,9	—	—	34,0	41,1
1 km mit stehendem Start	32,6	34,5	37,1	33,1	33,7
Höchstgeschwindigkeit km/h	201,1	187,5	184,7	194,6	187,5

Verbrauch Superbenzin	BMW 2800 Automatik	Fiat 130 Automatik	Jaguar XJ 6 2,8 Automatik	Mercedes 280 SE Automatik	Opel Diplomat E Automatik
Autobahn Schnitt ca. 130 km/h	14,8	18,4	18,8	16,2	19,0
Autobahn Schnitt ca. 155 km/h	16,7	20,6	21,1	18,6	21,3
Landstraße Schnitt ca. 70 km/h	14,4	19,0	18,5	14,4	16,2
Landstraße Schnitt ca. 90 km/h	15,9	21,4	22,3	17,3	19,8
Stadtverbrauch	16,6	21,3	20,3	15,8	18,7
Gesamtverbrauch	15,7	20,1	20,2	16,5	19,0

BMW ist schon aufgrund seines geringeren Gewichts sparsamer. Die Fiat- und Jaguar-Werte dürften ebenfalls der Praxis entsprechen: Mit Werten zwischen 16 und 22 Liter/100 km muß man bei Autos dieser Leistungs- und Gewichtsklasse rechnen. In der Motoren-Wertung hat der BMW mit seiner ruhig laufenden, zugleich elastischen und drehfreudigen Maschine und seinen überlegenen Fahrleistungen berechtigten Anspruch auf eine klare Führung:

Motor, Leistung	BMW	Fiat	Jaguar	Mercedes	Opel
Motorgeräusch	7	8	9	7	6
Motorvibrationen	9	6	9	7	8
Elastizität	9	5	8	6	8
Drehvermögen	10	8	7	7	7
Kraftstoffverbrauch	8	5	5	7	6
Beschleunigung	9	6	5	8	7
Höchstgeschwindigkeit	9	7	6	8	7
Getriebeautomatik	8	5	5	8	8
	69	50	54	58	57

Nach den beiden Wertungen des ersten Teils liegt der BMW mit 151 Punkten vor dem Mercedes (144 Punkte) in Führung. Der Vorsprung, den er seiner Leistungsüberlegenheit verdankt, ist jedoch nicht groß: Alle vier Konkurrenten haben noch die Chance, den BMW im zweiten Teil des Vergleichstests einzuholen.

Zwischenwertung	BMW	Fiat	Jaguar	Mercedes	Opel
Karosserie, Ausstattung	82	89	76	86	83
Motor, Leistung	69	50	54	58	57
	151	139	130	144	140

Zweiter Teil im nächsten Heft:

Handlichkeit, Bedienung

Fahrkomfort

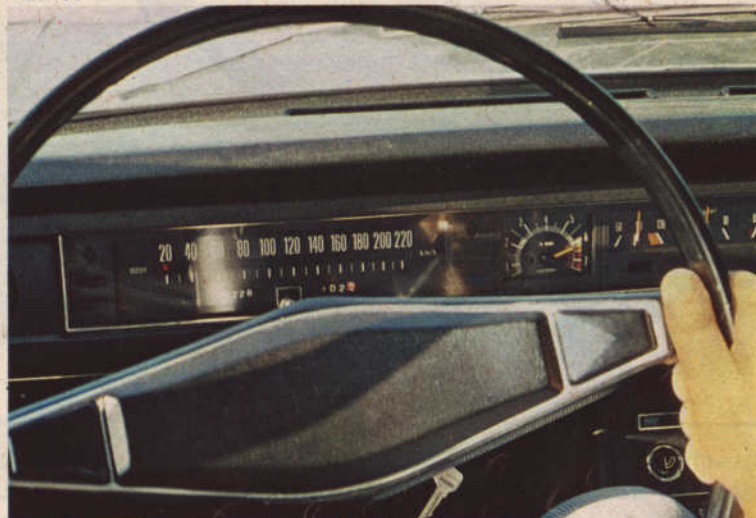
Fahrsicherheit

Schlußwertung

BMW 2800



Fiat 130

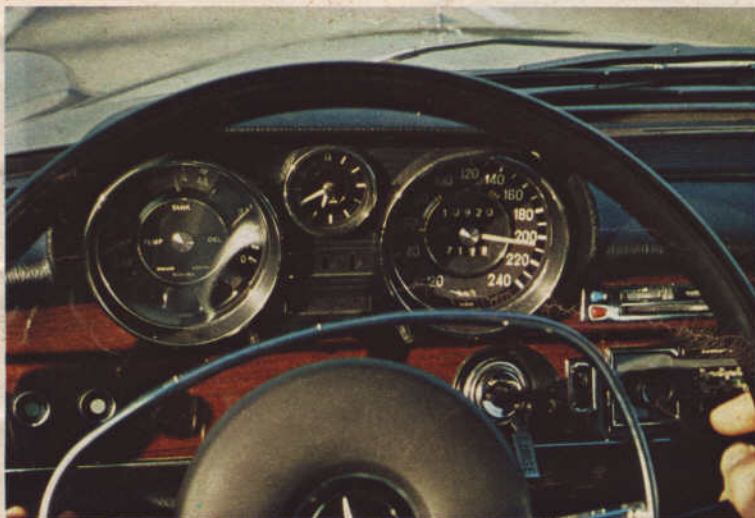


Jaguar XJ 6



Echten Ablesekomfort bieten die spiegelfreien Instrumente des BMW. Auch beim Mercedes liegen die Skalen gut im Blickfeld. Für eine besonders tiefe und daher unpraktische Anordnung entschied sich Opel. Diese Aufnahmen wurden bei Höchstgeschwindigkeit gemacht — auch beim Fiat, dessen Bandtacho durch einen Defekt im Tachoantrieb zum Stillstand verurteilt war.

Mercedes-Benz 280 SE



Opel Diplomat E

