

Feine Truppe

Vergleichstest Sechszylinder-Limousinen der oberen Mittelklasse im Wettstreit: BMW 528i, Mercedes 280 E, Opel Senator 3.0 E und Volvo 760 GLE (2. Teil).

Mit einer neuen und formal sehr eigenwilligen Limousine, dem 760 GLE, versucht die Firma Volvo in jenem Marktsegment Verkaufserfolge einzuheimsen, in dem bislang eindeutig deutsche Modelle den Ton angeben. Die schwedische Sechszylinder-Limousine kostet rund 35 000 Mark und trifft damit auf die etablierten Konkurrenten von BMW, Daimler-Benz und Opel.

Fotos: Seufert





Im ersten Teil des Vergleichstests, der in Heft 11/1982 veröffentlicht wurde und in dem es um die Kriterien Karosserie und Ausstattung, Handlichkeit und Bedienung sowie Motor und Fahrleistungen ging, ist bereits eine wichtige Entscheidung gefallen: Der Mercedes 280 E gab sich in keiner der drei Wertungen eine Blöße, vielmehr gewann er dank seiner geräumigen, soliden und funktionell ausgestatteten Karosserie sowie seiner einfachen Bedienbarkeit und der vorbildlichen Instrumente gleich zwei Prüfungen. Und bei der dritten

wertung kräftig eingebrochen ist, weil er vergleichsweise wenig Platz bietet und hier gegenüber dem Mercedes fast keinen Vorzug aufweisen kann. Diese Scharte konnte auch der agile und seidenweich laufende Sechszylinder, der dem 528i im Kreis der Kandidaten überlegene Fahrleistungen sichert und zudem mit Abstand am wenigsten Benzin verbraucht, nicht mehr auswetzen.

Dem Bayern ganz dicht auf den Fersen, sozusagen in Überholposition, sind der Opel und der Volvo. Letzterer mußte sich bei

tungskapiteln nicht behaupten. Er ist zu wenig handlich, und sein V6-Motor arbeitet in weiten Bereichen nicht kultivierter als ein guter Vierzylinder.

Der Senator schließlich blieb mittelmäßig, mit zwei zweiten Rängen und einem dritten Platz. Seine Schwächen liegen in der Verarbeitung, der Aufheizung der Karosserie sowie in der Leistungscharakteristik und Laufruhe seiner gußeisernen Antriebsquelle.

Der zweite Part des Vergleichstests entscheidet nun über die endgültigen Placierungen der vier Kandidaten. Hier geht es um die Prüfungen Fahrkomfort, Fahreigenschaften sowie Wirtschaftlichkeit und Kosten.

auch des Federungskomforts hohe Ansprüche befriedigt werden können, ist keine leichte Aufgabe und auch kein ganz billiges Unterfangen. Bei Limousinen dieser Preisklasse gehört es zur Selbstverständlichkeit, einen hohen konstruktiven Aufwand zu betreiben.

Das ist auch bei den Vergleichstest-Autos geschehen. Weitgehende Einigkeit herrscht bei den Vorderachs-Konstruktionen des BMW, Opel und Volvo vor: Die Räder sind einzeln an Querlenkern und Federbeinen aufgehängt. Beim Mercedes übernehmen zwei Querlenker und ein längs gerichtetes Stützrohr die Radführung, Stoßdämpfer und Schraubenfedern sind separat angeordnet.

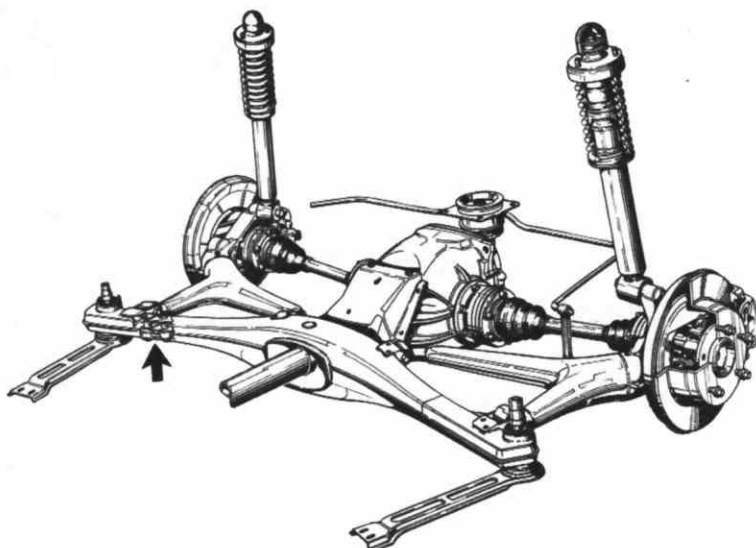
Zwischenwertung				
Fahrzeugtyp	BMW	Mercedes	Opel	Volvo
Karosserie und Ausstattung	77	89	81	87
Handlichkeit und Bedienung	88	94	89	85
Motor und Fahrleistungen	97	92	88	84
Summe der Punkte	262	275	258	256
maximal erreichbare Punktzahl 300				

belegte der mit 1527 kg deutlich schwerer als seine Konkurrenten geratene 280 E immerhin den zweiten Platz, was er in erster Linie der guten Leistungscharakteristik seines temperamentvollen Zweinockenwellen-Motors zu verdanken hat.

So hat sich der Mercedes einen beachtlichen 13 Punkte-Vorsprung auf den bisher zweitplatzierten BMW gesichert, der in der Karosserie- und Ausstat-

der Karosserieprüfung vom Favoriten 280 E aufgrund seiner günstigen Platzverhältnisse und der reichhaltigen Ausstattung nur um zwei Punkte geschlagen geben, konnte aber seine gute Startposition wegen Niederlagen in den folgenden Bewer-

BMW-Hinterachse
Federbeine, zylinderförmige Schräglenker und kleine Zusatzlenker (Pfeil).



4. Fahrkomfort-Wertung

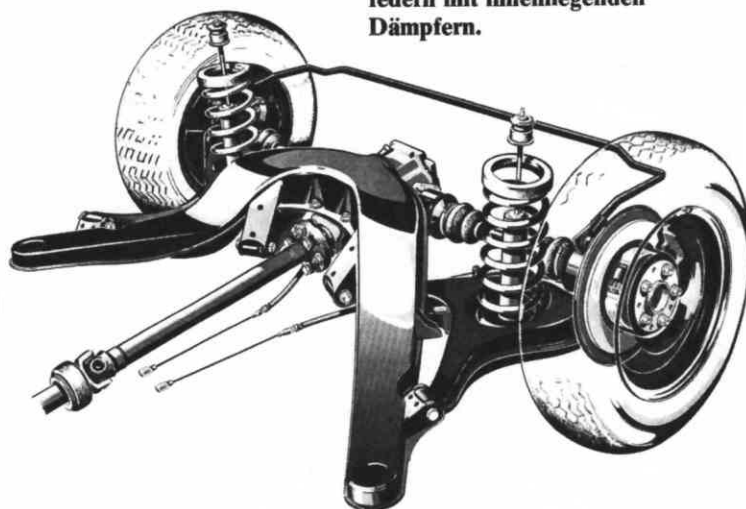
In dieser Disziplin setzt der Opel Senator die Maßstäbe. Er offeriert den besten Sitzkomfort und eine harmonische Federungsabstimmung. Der Mercedes muß sich vor allem wegen seiner unbequemen Rücksitzbank mit dem am schlechtesten federnden Volvo den letzten Platz teilen.

Fahrwerke so zu bauen und abzustimmen, daß sowohl bezüglich der Fahreigenschaften als

Bei den Hinterachsen gibt es deutlichere Unterschiede, was schon mit auf die vielfältigeren Aufgaben zurückzuführen ist, die dieses Konstruktionselement bewältigen muß. Einerseits darf diese Achse nicht ausladend bauen, um ein akzeptables Kofferraumformat und -volumen zu ermöglichen, und andererseits muß sie bei sehr unterschiedlichen Belastungszuständen (leerer und voll beladener Wagen) mit zufriedenstellenden Resultaten im Fahrbetrieb aufwarten.

Die deutschen Hersteller setzen auch hinten auf Einzelrad-

Mercedes-Hinterachse
Schräglenker und Schraubenfedern mit innenliegenden Dämpfern.



aufhängungen, und zwar auf sogenannte Schräglenker-Achsen. Die aus Blechprofilen bestehenden Lenker sind jeweils an einem nach hinten leicht V-förmig gestalteten Fahrschemel befestigt, der auch das Differential aufnimmt. Bei der 528i-Achse, nicht aber bei den anderen Fünfer-Modellen, sorgen kleine Zusatzlenker für bessere Spur- und Sturzkonzanz sowie eine geringere Veränderung des Vorspurwinkels der Hinterräder bei wechselnder Belastung.

Die Volvo-Techniker blieben dagegen auch beim neuen Modell der starren Hinterachse treu. Um ihr gute Eigenschaften anzuerkennen, wurde beträchtlicher Aufwand betrieben: Zwei stabile Längsträger, ein Panhardstab sowie zwei an einem Hilfsrahmen befestigte Schubstreben übernehmen die Führung des starren Gebildes.

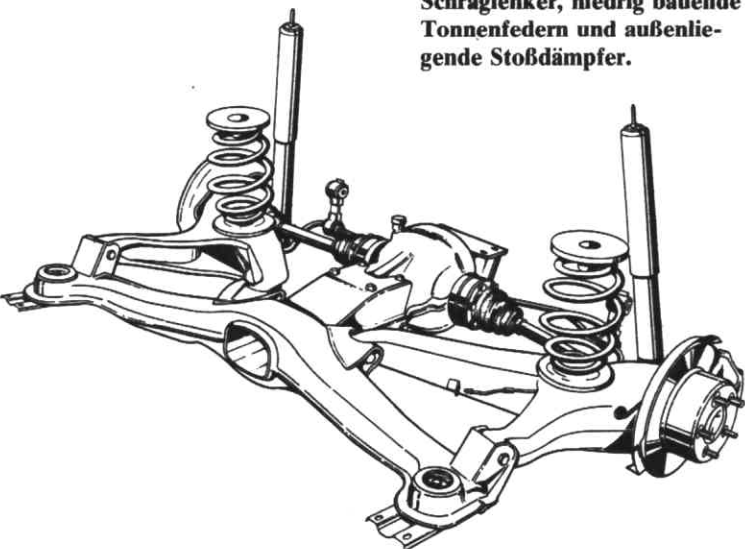
Daß auch mit einer ausgeklügelten Starrachse selten ebenso gute Ergebnisse zu erzielen sind wie mit einzeln aufgehängten Hinterrädern, dafür ist der 760 GLE ein gutes Beispiel. Denn vor allem seine Hinterachsfeederung zeigt sowohl auf langen wie kurzen Unebenheiten Schwächen im Schluckvermögen, was die Insassen auch zu spüren bekommen. Sie werden nicht nur durch Vertikalbewegungen belastigt, vielmehr ist auf langen Bodenwellen auch leichtes Torkeln des Aufbaus

hinzunehmen. Federn beide Hinterräder gleichzeitig ein, folgen relativ harte Stöße. Dagegen kann man mit dem Langsamfahr- und Abrollkomfort trotz der serienmäßigen Pirelli P6-Bereifung (60er-Querschnitt) zufrieden sein, weil sich die Stuckerneigung der Hinterachse in Grenzen hält.

Im Absorptionsvermögen der Federung sind die deutschen Kontrahenten dem Volvo deutlich überlegen. Das gilt besonders für den Mercedes und den Opel, die mit Fahrbaunebenheiten aller Art sehr gut fertig werden. Während die 280 E-Federung speziell lange Bodenwellen mustergültig ausgleicht, läßt sie kurze Erhebungen die Insassen deutlich spüren. Beim Senator ist es umgekehrt: Er bügelt kurze Unebenheiten besser aus als lange.

Bei diesen Prüfungen erweist sich der BMW auch wegen seines kurzen Radstands als etwas weniger harmonisch, zumal seine Karosserie auf langen Wellen zu leichten Nickbewegungen neigt. Dagegen rollt er vorbildlich geräuscharm ab und wartet zudem mit einem Langsamfahrkomfort auf, der ebenfalls die beste Benotung verdient. Gerade das Abrollen zählt nicht eben zu den Stärken des Mercedes, der hier härter wirkt und auch wegen der höheren Geräuscentwicklung dabei zwei Punkte verliert.

Opel-Hinterachse
Schräglenker, niedrig bauende Tonnenfedern und außenliegende Stoßdämpfer.



Ebenso viele Zähler büßt er im Komfort ein, wenn mit voller Zuladung gefahren wird. Der 280 E neigt dann auf langen Wellen zum Schaukeln, und seine Karosserie führt starke Vertikalbewegungen aus. Die langhubige Federung schlägt jedoch nicht durch, wie etwa die des 528i, dessen Hinterachse trockene, harte Stöße

profiliert, die Lehnen bieten dem Oberkörper ausgezeichneten Halt, und sie sind obendrein sehr bequem gepolstert. Dem Opel am nächsten kommt da der Volvo, dessen Sessel zwar etwas weniger Seitenführung bieten, aber auch auf langen Strecken ermüdungsfreies Sitzen ermöglichen. Beim BMW mangelt es vorne an ausreichen-

Fahrkomfort

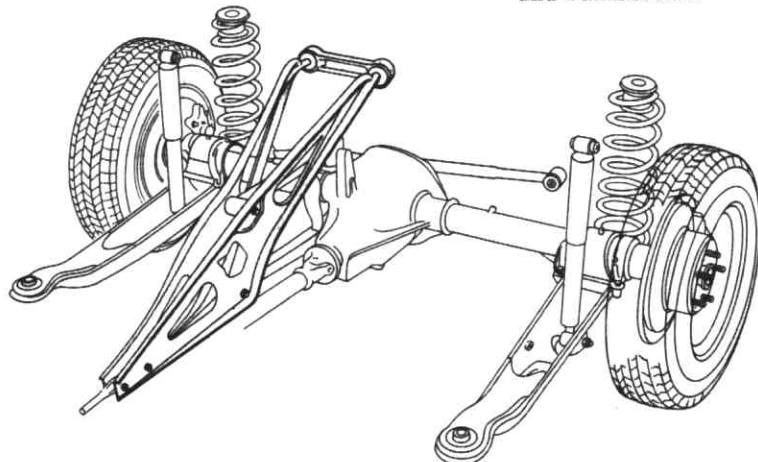
Fahrzeugtyp	BMW	Mercedes	Opel	Volvo
Abrollkomfort	10	8	9	8
Langsamfahrkomfort	10	9	9	8
Federung auf langen Bodenwellen	8	10	9	7
Federung auf kurzen Unebenheiten	9	9	10	7
Komfort beladen	8	8	10	10
Sitzkomfort vorne	8	8	10	9
Sitzkomfort hinten	8	5	10	9
Heizung	9	10	9	8
Lüftung	9	8	9	9
Innengeräusch	10	8	8	8
Summe der Punkte	89	83	93	83
maximal erreichbare Punktzahl 100				

austeilt. Besonders gut meistern diese Prüfung der Senator und der 760 GLE: In beiden Limousinen bleiben die Passagiere auch auf schlechten Straßen weitgehend unbelastigt von unangenehmen Aufbaubewegungen. Nur im Senator gerät die kurze Tonnenfeder gelegentlich an ihre Belastungsgrenze, was aber kaum stört.

Maßgeblichen Einfluß auf den Komfort haben neben dem Fahrwerk auch die Sitze. Der Opel hat die besten: Sie sind gut

der Schulterunterstützung, die hintere Sitzbank ist straff gepolstert, aber nur für zwei Personen gut profiliert. Auf den serienmäßigen Stoff-Sitzbezügen des Mercedes rutscht man leicht hin und her, und seine stark federnde Fondbank zieht den Benutzern nicht nur am Rücken das Hemd aus der Hose, sondern beeinträchtigt auch deren Wohlergehen. ▷

Volvo-Hinterachse
Starrachse mit Längslenkern, Schubstreben am Hilfsrahmen und Panhardstab.



Prüfpunkt Fahrverhalten

Beim Slalom beladen markiert der sehr richtungsstabile BMW Bestzeit, der Volvo fällt hier wegen starker Tauchneigung zurück. Viel Fahrgefühl erfordert der Opel auf nasser Kreisbahn. Beim Seitenwind-Test sind nur geringe Unterschiede zwischen den Konkurrenten zu verzeichnen.





Sechszylinder-Vergleichstest

Wenig Gründe zu Beanstandungen geben die Heizungen der vier Prüflinge. Die im Mercedes zeichnet sich durch schnelles Ansprechen, geringe Geschwindigkeitsabhängigkeit sowie gute Wirkung und Dosierbarkeit aus. Auch im Opel und BMW kann man mit den Leistungen der Heizungen zufrieden sein, wenngleich beim 528i trotz automatischer Regelung eine gewisse Temperaturabhängigkeit von der gefahrenen Geschwindigkeit nicht verborgen bleibt. Im Volvo wünscht man sich dagegen, daß sie nach dem Start rascher ansprechen möge.

Auf nicht ganz so hohem Niveau befinden sich die Belüftungsanlagen, wobei speziell im Mercedes die Verteilungsmöglichkeiten und der Durchsatz verbesserungswürdig erscheinen. Etwas kompliziert einzu-regulieren ist die Frischluftzufuhr im BMW und Opel, dagegen ist die Wirkung, mit Ausnahme im BMW-Fußraum, sehr befriedigend. Der Volvo erhält die Punktzahl 9 mit Vorbehalt, weil nur ein Testwagen mit Klimatisierungsautomatik (Aufpreis 3800 Mark) erhältlich war und sich die Schweden in diesem Punkt bislang keine gravierenden Schwächen geleistet haben.

5. Fahreigenschaften-Wertung

In diesem Kapitel dominieren die deutschen Autos, allen voran der im Fahrverhalten überzeugende BMW. Er gibt nur fünf von 100 möglichen Punkten ab. Dem Volvo gereicht auch hier seine starre Hinterachse sehr zum Nachteil.

Bezüglich der aktiven Fahr-sicherheit bieten die vier Sechszylinder-Limousinen ein hohes

Sechszylinder-Vergleichstest

Niveau – das zeigen schon die Bewertungen der ersten fünf Einzelprüfpunkte, in denen keine schlechtere Note als die 9 vergeben wurde.

Der BMW 528i sammelt hier sogar jeweils die höchste Punktzahl, und zwar zu Recht. Der viel neutraler als sein Vorgänger ausgelegte BMW 528i neigt zwar immer noch dazu, im Kurvengrenzbereich vom ganz leichten Untersteuern zum Übersteuern zu wechseln, doch kündigt sich das weich einsetzende Wegwischen der Heckpartie sehr frühzeitig an.

Zudem überzeugt der Bayer durch eine sehr gute Richtungsstabilität in Wechselkurven, wobei es ihm völlig gleichgültig ist, ob er voll beladen oder nur mit einer Person besetzt ist. Daß er sich mustergültig leicht dirigieren läßt und so viel Fahrspaß bereitet, ist mit ein Verdienst seiner präzisen und leichtgängigen Lenkung.

Auch der 280 E-Fahrer kann sich über das Fahrverhalten seines Autos wahrlich nicht beklagen. Zwar wirkt der schwere Mercedes nicht ganz so behende beim Kurvenfahren und neigt bei voller Zuladung auch ein wenig zum Wanken, doch gibt er seinem Lenker dank seines unbeirrbar, leicht untersteuernden Kurvenverhaltens auch dann keine Probleme auf, wenn in einer Biegung beispielsweise plötzlich das Gaspedal zurückgenommen werden muß. Seine Lenkung vermittelt stets guten Fahrbahnkontakt und erlaubt exaktes Dirigieren.

Nicht ganz so gute Qualitäten bringt da der Senator mit. Grundsätzlich etwas kurvengeriger als seine Konkurrenten, neigt er – speziell in beladenem Zustand – leichter zum Übersteuern und reagiert auch kräftiger auf plötzliche Lastwechsel in Kurven. Die leichtgängige und sehr genau arbeitende Lenkung erleichtert dann

notwendig werdende Kurskorrekturen.

Eher der behäbigen Sorte zuzurechnen ist der Volvo 760 GLE im Fahrverhalten. Der schwerfällig wirkende, etwas träge auf

Zurücknehmen des Gaspedals kritische Situationen meist mühelos entschärfen lassen.

Auf nasser Fahrbahn gilt es gerade beim Volvo eine Einschränkung zu machen, weil er

Hinterachse versetzt dann leicht. Da gibt es bei der Konkurrenz nichts auszusetzen.

Wohl aber an der Traktion, wenn enge Kurven rasch umrundet werden sollen. Beim

Fahrversuche

Fahrzeugtyp	BMW 528i	Mercedes 280 E	Opel Senator C 3.0 E	Volvo 760 GLE
Slalom (leer)				
Polterabstand 18 m km/h	57,6	54,7	57,9	55,6
Slalom (beladen)				
Polterabstand 18 m km/h	56,3	52,3	55,4	54,5
Wedeln km/h	120,0	120,0	117,4	112,5
Kreisbahn 65 m Ø (Asphalt, naß) km/h	56,1	51,0	53,2	52,9
Kreisbahn 75 m Ø (Basalt, naß) km/h	44,9	43,9	43,9	44,4
Seitenwindabweichung (Windgeschwindigkeit 90 km/h, Fahrgeschwindigkeit 80 km/h) m	1,90	1,86	1,82	1,83

Kraftstoffverbrauch

Fahrzeugtyp	BMW 528i	Mercedes 280 E	Opel Senator C 3.0 E	Volvo 760 GLE
Normverbrauch nach DIN 70030 (L/100 km)				
Bei 90 km/h	6,9	8,5	7,9	7,6
Bei 120 km/h	8,6	10,7	10,2	9,9
Stadtverkehr	14,9	15,0	16,0	16,4
Verbrauchswerte im Test (L/100 km)				
Stadtverbrauch	11,5	13,2	13,5	14,2
Landstraße ca. 65 km/h Ø	10,3	12,1	11,8	12,0
Landstraße ca. 75 km/h Ø	11,3	13,5	13,7	13,3
Autobahn ca. 115 km/h Ø	11,3	14,0	13,1	13,0
Autobahn ca. 140 km/h Ø	13,0	15,4	14,2	14,1
Durchschnittsverbrauch	12,6	14,6	14,3	14,4

Betriebskosten

Fahrzeugtyp	BMW 528i	Mercedes 280 E	Opel Senator C 3.0 E	Volvo 760 GLE
Grundpreis* DM	34 050,—	36 143,—	35 333,—	35 250,—
Kfz-Steuer DM	403,20	403,20	432,—	417,60
Haftpflichtversicherung DM	1 503,—	1 503,—	1 503,—	1 503,—
Betriebskosten pro 100 km DM	33,90	36,40	35,50	36,20
Gesamtkosten in Pf/km				
10 000 km	54,6	56,9	55,8	57,0
20 000 km	44,3	46,7	45,7	46,6
30 000 km	40,8	43,2	42,3	43,1
40 000 km	39,1	41,5	40,6	41,3
50 000 km	38,0	40,5	39,6	40,3

* mit Fünfganggetriebe oder Overdrive

Lenkbewegungen reagierende Schwede untersteuert stärker als der Mercedes und bremst sich dabei spürbar ab. Er bleibt aber in allen Fahrsituationen harmlos und erfordert wenig Fahrkönnen, weil sich mit dem

dann bei forcierter Fahrweise auch mit dem Heck plötzlich zum Kurvenaußenrand strebt. Die Hinterräder verlieren aber nicht nur bei Nässe relativ rasch Bodenkontakt, sondern auch auf unebenen Straßen – die

BMW beginnt dann im Gegensatz zum Mercedes und Opel das kurveninnere Hinterrad rasch durchzudrehen, allerdings nicht ganz so stark wie das des Volvo, das sich ziemlich blitzartig in den Qualm des ver-

brannten Reifengummis hüllt. Während die Konkurrenten in Sachen Seitenwindempfindlichkeit einheitlich mit befriedigenden Resultaten aufwarten (siehe Tabelle „Fahrversuche“ auf Seite 88), gibt es beim Geradeauslauf geringfügige Unterschiede zuungunsten des Volvo: Er neigt auf Bodenwellen zu eigenständigen Kurskorrekturen und muß auch bei schneller Autobahnfahrt gelegentlich bewußt geradeaus gelenkt werden.

Störend wirkt bei ihm auch die ausgeprägte Tauch- und Seitenneigung des Aufbaus beim Kurvenfahren. Die Kontrahenten sind diesbezüglich wesentlich besser stabilisiert, vor allem der BMW, der auch bei scharfer Gangart die geringste Karosserieneigung zeigt.

Er bremst von den vier auch am besten: Seine Bremsanlage mit innenbelüfteten Bremsscheiben vorn läßt auch bei hoher Beanspruchung kein Fading erkennen und vermittelt stets ein gutes Bremsgefühl. Das ist im Mercedes nicht immer gegeben, weil sich bei längeren Bergabpassagen gelegentlich unweigerlich der Verdacht einstellt, daß die Bremsen (keine innenbelüfteten Scheiben) bis an die Grenze der Belastbarkeit strapaziert werden.

Schlechter schneidet da der Senator ab, dessen Bremsen nicht nur leichtes Fading zeigen, sondern bei dem sich auch wegen des langen Pedalwegs kein gutes Gefühl einstellt. Ähnliches gilt für den Volvo, dessen Bremsanlage bei forcierter Fahrweise ebenfalls den Wunsch nach einer Verbesserung aufkommen läßt.

6. Wirtschaftlichkeits- und Kostenwertung

Bei dieser Beurteilung hat der BMW wegen seines günstigen Verbrauchs einen handfesten Vorteil zu bieten. Da er auch sonst im

Fahreigenschaften				
Fahrzeugtyp	BMW	Mercedes	Opel	Volvo
Eigenlenkverhalten	10	10	9	9
Stabilität in Wechselkurven (leer)	10	9	9	9
Stabilität in Wechselkurven (beladen)	10	9	9	9
Lenkung	10	10	10	9
Beherrschbarkeit	10	10	9	9
Bodenhaftung auf schlechter Fahrbahn	10	10	10	7
Traktion	7	9	9	6
Geradeauslauf und Windempfindlichkeit	9	9	9	8
Karosserieneigung	9	8	8	6
Bremsen	10	9	7	7
Summe der Punkte	95	93	89	79
maximal erreichbare Punktzahl 100				

Ersatzteile/Wartung				
Fahrzeugtyp	BMW 528i	Mercedes 280 E	Opel Senator C 3.0 E	Volvo 760 GLE
Teilemotor DM	—	—	1722,—	—
Tauschmotor DM	3175,—	9796,— ¹⁾	—	4503,—
Getriebe neu DM	3045,—	—	3232,—	4523,—
Tausch DM	1881,—	1910,—	—	3007,—
Kupplung neu DM	374,—	—	374,—	454,—
Tausch DM	289,—	242,—	—	—
4 Stoßdämpfer DM	527,—	436,—	419,—	345,—
4 Bremsscheiben DM	377,—	307,—	520,—	447,—
Lichtmaschine neu DM	616,—	—	440,—	670,—
Tausch DM	429,—	292,—	237,—	252,—
Anlasser neu DM	470,—	—	481,—	481,—
Tausch DM	200,—	222,—	223,—	253,—
Inspektion alle km DM	20 000 ²⁾ 311,—	20 000 395,—	20 000 212,—	20 000 193,—
Pflegedienst alle km DM	10 000 ²⁾ 77,—	10 000 75,—	10 000 137,—	10 000 120,—
1 Satz Reifen DM	1147,—	926,—	1147,—	1186,—
Servicestellen in der BRD	1001	950	2200	420

¹⁾ in einbaufertigem Zustand einschließlich aller Nebenaggregate, ²⁾ Mittelwert der Service-Intervallanzeige je nach Fahrbedingungen.

Wirtschaftlichkeit und Kosten				
Fahrzeugtyp	BMW	Mercedes	Opel	Volvo
Grundpreis	10	8	9	9
Wiederverkaufswert	8	10	6	6
Normverbrauch	10	8	8	8
Kraftstoffkosten*	10	8	8	8
Wartungs-/Inspektionskosten	9	8	10	10
Servicenetzt	9	9	10	8
Kasko-Einstufung	8	9	10	8
Steuer und Versicherung	9	9	9	9
Kosten für Ersatzteile	7	7	7	7
Reifenkosten	8	10	8	8
Summe der Punkte	88	86	85	81
maximal erreichbare Punktzahl 100				

* bezogen auf Durchschnittsverbrauch im Test

Unterhalt nicht teurer ist als die Konkurrenten, gewinnt er knapp vor dem Mercedes.

Die Wirtschaftlichkeit eines Automobils wird ganz wesentlich von einem Faktor bestimmt, dem Benzinverbrauch. Und wer die Ausgaben für diesen Posten möglichst niedrig halten will, ist mit dem Auto am besten bedient, das den rundum besten Motor hat, nämlich mit dem 528i. Zu den erfreulichen Eigenschaften seines Reihensechszylinders gehört neben dem guten Temperament und der beispielhaften Laufruhe auch der sparsame Umgang mit dem teuren Kraftstoff. Die Konkurrenten verlieren hier durch die Bank zwei Punkte, weil ihre Triebwerke rund 15 Prozent mehr Benzin verbrauchen.

Auch bei den übrigen Wertungen dieses Kapitels fällt der BMW nicht negativ auf. Zwar sind seine Wartungs- und Inspektionskosten (nach Scheckheft-Plan) nicht gar so günstig wie beim Opel und Volvo, doch gilt es hierbei zu berücksichtigen, daß es sich bei diesen Angaben (siehe auch Tabelle „Ersatzteile/Wartung“ auf dieser Seite), teilweise um praxisferne Preise handelt. Denn erfahrungsgemäß ist es mit den vorgeschriebenen Arbeiten bei solchen Werkstatt-Routinebesuchen meist nicht getan, weshalb bei der Punktevergabe auch nicht stark differenziert wurde.

Ähnliches trifft für den Prüfpunkt Ersatzteilkosten zu. Gravierende Preisunterschiede – wie etwa bei den Motoren – ergeben sich zum Teil durch den unterschiedlichen Lieferumfang. Grundsätzlich sind die Ersatzteile für diese Limousinen relativ teuer, weshalb auch jeweils nur sieben Punkte gegeben werden. Bei den Reifenkosten profitiert der Mercedes von schwäbischer Sparsamkeit – der 280 E ist der einzige im Quartett, der auf HR-Reifen im 70er-Format rollt, die preis-

Sechszylinder-Vergleichstest

günstiger sind als VR-Reifen (BMW, Opel) und die HR-Bereifung (60er-Format) des Volvo 760 GLE.

Einen deutlichen Punktgewinn bucht der Mercedes auch bei der Bewertung des Wiederverkaufswertes. Die Erfahrung hat gezeigt, daß die Autos mit dem Stern auf dem Kühler überaus solide gebaut, sehr haltbar und zuverlässig sind, weshalb sie in

gebrauchtem Zustand auch überdurchschnittlich hohe Preise erzielen. Deutlich weniger begehrt und deswegen auch billiger sind da schon BMW-Autos aus zweiter Hand. Weniger gefragt auf dem Gebrauchtwagenmarkt ist der Se-

nator, und – wie das die Wiederverkaufswerte des Volvo 264 vermuten lassen – wird das auch für den 760 GLE zutreffen. Beide büßen hier Punkte ein, was aber auf die Gesamtwertung keinen Einfluß hat.

Werner Schruf

Gesamtwertung

Fahrzeugtyp	BMW	Mercedes	Opel	Volvo
Karosserie und Ausstattung	77	89	81	87
Handlichkeit und Bedienung	88	94	89	85
Motor und Fahrleistungen	97	92	88	84
Fahrkomfort	89	83	93	83
Fahreigenschaften	95	93	89	79
Wirtschaftlichkeit und Kosten	88	86	85	81
Summe der Punkte	534	537	525	499
maximal erreichbare Punktzahl 600				



1. Platz: Mercedes 280 E

Seiner funktionellen Karosserie, einer sehr guten Verarbeitung sowie der praxisgerechten Bedienung hat der Mercedes in erster Linie den Sieg zu verdanken. Zu seinen Vorteilen gehören weiter der temperamentvolle Motor und sichere Fahreigenschaften, dagegen läßt der Komfort zu wünschen übrig.



2. Platz: BMW 528i

Mit überragenden Motorqualitäten wartet der BMW auf – das ist sein größter Vorzug. Zudem gefällt er durch sehr gute Fahreigenschaften. Daß er nur Platz zwei belegt, liegt an seiner Karosserie, die trotz intensiver Überarbeitung zu wenig Raum bietet und in zahlreichen Details nicht überzeugen kann.



3. Platz: Opel Senator C 3.0 E

Der große Opel ist etwas in die Jahre gekommen, ihm mangelt es offensichtlich an gezielter Modellpflege. Abgesehen von seinem mustergültigen Komfort verfügt er über keine herausragenden Qualitäten. Seine größten Nachteile: nur durchschnittliche Verarbeitung und ein wenig kultivierter Motor.



4. Platz: Volvo 760 GLE

Er ist zwar das jüngste Auto im Quartett, aber nicht das fortschrittlichste. Sein unkultivierter V-Motor und die starre Hinterachse zählen zu den gravierendsten Schwachpunkten. Die markantesten Vorzüge des Schweden: eine gut durchdachte, geräumige Karosserie und die reichhaltige Serienausstattung.

Gewinnt ganz knapp: Mercedes 280 E

Nach dem ersten Teil des Vergleichstests lag der BMW noch deutlich abgeschlagen auf Platz zwei hinter dem Mercedes. Und obgleich der 528i im zweiten Abschnitt zwei Wertungen gewann, reicht es ihm nicht ganz zum Sieg. Der Grund: Er mußte im Karosserie-Kapitel zu viele Federn lassen – hier machte sich nachteilig bemerkbar, daß die BMW-Manager beim Modellwechsel den Fahrgastraum der alten Karosse fast unverändert mit all seinen Nachteilen übernommen haben. Der Mercedes gewinnt mit nur drei Punkten Vorsprung sehr knapp. Der Opel rangiert auf Platz drei; mit Ausnahme seines guten Fahrkomforts hat er kaum bedeutende Vorteile zu bieten. Das Schlußlicht bildet der Volvo, er verliert abgesehen von der Karosseriebeurteilung alle Wertungen – seine deutschen Konkurrenten brauchen ihn wahrlich nicht zu fürchten.