

auto motor und sport

Belgien bfr 28.50, Dänemark dkr 4.75, Finnland Fmk 2.75, Frankreich FF 3.40, Griechenland Dr. 22.-, Großbritannien £ -25, Israel I \$ 2.20, Island IKr 55.-, Italien Lit. 400, Jugoslawien Din 11.-, Kanada can. \$ -75, Korsika FF 4.50, Luxemburg lfr. 37.-, Niederlande hfl 2.-, Norwegen nkr. 4.50, (inkl. moms.), Österreich S. 515.-, Portugal Esc 22.50, Spanien Ptas 45.-, Südafrika R -60, Schweden skr 3.50, (inkl. moms.) Schweiz sfr 2.30, Türkei TL 11.-, USA US \$ -30. Printed in Germany.

E1418D

Heft **15** 22. Juli 1972

DM 1.80

**Sechszylinder-Vergleichstest
2. Teil und Schlußwertung**



Der neue Audi 80

**Großer Bericht
in diesem
Heft**



auto motor und sport vergleicht vier renommierte deutsche Sechszylinder-Modelle. Nachdem im ersten Teil (Heft 14) die Karosserien und die Motoren bewertet wurden, geht es im abschließenden zweiten Teil darum, wie sich die vier Prestigeautos auf der Straße verhalten.

3. Wertung: Handlichkeit, Bedienung

Mit Recht erwartet man in der gehobenen Mittelklasse neben kultivierten Laufeigenschaften des Motors, gutem

Autos der Handlichkeit natürliche Grenzen gesetzt sind. Da in diesem Zusammenhang die Lenkung von besonderer Bedeutung ist, andererseits die gewichtigen Sechszylinder-Motoren durch erhöhten Druck auf die Vorderräder die Lenkkräfte ziemlich stark ansteigen lassen, wurden alle

bemessen, daß die Lenkräder selbst bei komplizierten Rangier-Manövern auf engstem Raum spielend leicht bedient werden können. Nur beim Commodore muß mehr Kraft aufgewendet werden — nicht zuletzt deshalb, weil das griffsympathische Lenkrad den kleinsten Durchmesser hat.

Fahrzustand — eine Eigenschaft, die Servo-Lenkungen manchmal vermissen lassen. Die BMW-Lenkung arbeitet ebenfalls sehr exakt, aber trotz des großen Lenkrades fast zu direkt und etwas nervös, so daß sie vermehrte Aufmerksamkeit erfordert und zumindest anfangs ziemlich ge-

Die feine Art

Fahrkomfort und gediegener Ausstattung auch eine bequeme und mühelose Handhabung des Wagens. Der Eindruck des gerade in dieser Klasse angestrebten gepflegten Fahrens entsteht nämlich nicht zuletzt durch die einwandfreie Funktion und die richtige Anordnung der einzelnen Bedienungselemente. Auch die Übersichtlichkeit, die man vom Fahrersitz aus hat, spielt dabei keine unwichtige Rolle, zumal bei den respektablen Abmessungen dieser

vier Testwagen von vornherein mit Servo-Lenkungen ausgerüstet. Serienmäßig ist sie indes nur beim Ford eingebaut, bei den übrigen Fabriken müssen bis zu 786 Mark (beim BMW) extra bezahlt werden. Übrigens wurden, um von der Bereifung her keine unerwünschten Unterschiede in die Meßergebnisse zu bekommen, die Testwagen einheitlich mit Gürtelreifen des Typs Veith-Pirelli CN 36 versehen. Die Servo-Wirkung der Lenkungen ist durchweg so

Bei schneller Überlandfahrt auf schmalen Straßen, wo ein präzises Reagieren auf Lenkbewegungen besonders erwünscht ist, kann die Mercedes-Lenkung am besten gefallen: Sie arbeitet absolut zielgenau, ist völlig stoßfrei und nimmt in engen sowie in schnell gefahrenen weiten Kurven im Kraftaufwand angenehm progressiv zu. Durch diese gelungene Auslegung vermittelt sie dem Fahrer das notwendige Gefühl für Bodenkontakt und jeweiligen

wöhnungsbedürftig ist. Eine gute, „schnelle“ Lenkung hat auch der Commodore GS, die als Servo-Lenkung nur etwas schwergängig ausgefallen ist. Eine völlig andere Art der Auslegung bevorzugten die Ford-Techniker: Die schon fast amerikanisch anmutende, extrem leichtgängige Granada-Lenkung ist wenig zielgenau und damit für sportliches Fahren nicht besonders gut geeignet. Andererseits verzeiht sie unbeabsichtigte Lenkradbewegungen großzü-

Zwischenergebnis

Da die Konkurrenten aus dem ersten Teil des Vergleichstests noch ohne klaren Favoriten relativ geschlossen in die zweite Runde gehen, müssen nunmehr die drei ausstehenden Prüfungen Aufschluß über die endgültige Placierung geben.

	BMW	Ford	Mercedes	Opel
Karosserie, Ausstattung	101	100	113	100
Motor, Leistung	78	69	58	61
	179	169	171	161

Sechszylinder

auto
motor
sport

Vergleichstest

Von Helmut Eicker

Testteam:

Helmut Eicker, Manfred Jantke,

Michael Mehlin, Klaus Westrup

Fotos: Julius Weitmann



BMW
2500
2478 ccm
150 PS
DM 19066,—



Mercedes
230
2292 ccm
120 PS
DM 16686,—

Ford
Granada 3000
2993 ccm
138 PS
DM 15713,—

Opel
Commodore GS
2490 ccm
130 PS
DM 15033,—



Wiederum erwies sich die Mercedes-Servolenkung als beste Lösung. Sie trägt entscheidend zur guten Handlichkeit des 230 bei. Der Ford Granada kann schon wegen seiner unbefriedigenden Übersichtlichkeit nicht als handliches Auto gelten.

Handlichkeit und Bedienung	BMW	Ford	Mercedes	Opel
Lenkkräfte	10	10	10	9
Lenk-Exaktheit	10	8	10	9
Wendekreis	9	8	9	10
Handlichkeit	10	7	10	9
Schaltung	10	8	8	9
Schalter und Hebel	9	8	9	8
Armaturen	10	8	8	10
	68	57	64	64

giger — eine Auslegung, wie sie im Zusammenhang mit Sicherheitsautos in letzter Zeit häufiger diskutiert wurde. Dem Testteam erschienen der BMW und der Mercedes dank sehr guter Lenkeigenschaften und Übersichtlichkeit als besonders handlich. Nur der ebenfalls sehr übersichtliche Opel büßt dadurch an Handlichkeit etwas ein, daß er vergleichsweise hohe Lenkkräfte benötigt. Stärker fiel der Granada durch seine zu tiefe Sitzposition und die hoch angesetzte Gürtellinie ab, was zusammen mit der unpräzisen Lenkung den Eindruck von Schwerfälligkeit aufkommen ließ. Durch mustergültige Schaltungen und sehr gut ablesbare und optimal gestylte Instrumente sammelten der BMW und der Opel weitere Pluspunkte. Nichtso gut schnitten hier der Mercedes und der Ford ab: Beim 230 geht die Schaltung reichlich „eckig“, beim Ford ist der Querweg zu groß und der Schalthebel dadurch im dritten Gang zu weit vom Fahrer entfernt. Auch die Armaturen können bei diesen beiden Autos nicht so gut gefallen: Beim Mercedes wünscht man sich statt des großflächigen Kombi-Instruments einen Drehzahlmesser — beim Ford sind Tachometer und Drehzahlmesser in solch tiefen Schächten untergebracht, daß die Ablesbarkeit eindeutig leidet.

Die Anordnung und Ausführung der diversen Schalter und Hebel, zu denen auch die Betätigungshebel für Heizung und Lüftung sowie für Sitz- und Lehnenverstellung zu zählen sind, könnten beim BMW 2500 und beim Mercedes 230 als vorbildlich gelten, wenn beim BMW der Blinkerhebel statt mit der rechten mit der linken Hand zu bedienen wäre und wenn beim Mercedes der Scheibenwascher statt mit dem Fuß mit einem Fingerhebel in Aktion gesetzt werden könnte. Auch beim besonders reichhaltig ausgestatteten Ford Granada und beim Commodore GS muß man mittels Fußpumpe auf unzulängliche Weise Wasser auf die Windschutzscheibe spritzen. In dieser Preisklasse sollte man die funktionelleren Aufpreis-Lösungen als Serienausstattung erwarten können. In der Wertung Handlichkeit und Bedienung kann sich der besonders mühelos und angenehm zu dirigierende BMW gegenüber dem Mercedes und dem Opel einen geringen Vorsprung sichern. Der schwerfällige Granada muß dagegen eine größere Punkteinbuße hinnehmen.

4. Wertung: Fahrkomfort

Autos vom Gewicht und von der Größe der vier Testwagen

bieten günstige technische Voraussetzungen für guten Fahrkomfort. Das vorteilhafte Verhältnis von Zuladung zu Eigengewicht, die voluminösen Reifen, der relativ lange Radstand und die realisierbaren Federwege stellen die Konstrukteure vor weitaus geringere Komfort-Probleme als sie bei kleineren Autos auftreten. Von der Geräuschseite ergeben sich durch die Verwendung vibrationsarmer Sechszylindermotoren ebenfalls gute Voraussetzungen, so daß man in der gehobenen Mittelklasse durchaus hochgespannte Komfort-Erwartungen ansetzen kann und sich keinesfalls mit Halbheiten abzufinden braucht.

Um so erstaunlicher ist es, daß der Punkteunterschied gerade in der Komfort-Wertung zwischen dem Klassen-Besten und dem schlechtesten Konkurrenten größer als bei allen anderen Wertungen ausfällt. Die Ursache hierfür dürfte indes nicht nur im größeren Bauaufwand der Mercedes-Hinterachse zu suchen sein (BMW und Ford verwenden ebenfalls Doppelgelenk-Schräglener-Hinterachsen), sondern auch im anderen Extrem, das der starrachsige und mit kurzen Federwegen operierende Commodore darstellt. Natürlich profitieren bei dem relativ einfachen Fahrwerk des Commodore die übrigen Fahrzeugeigenschaften von dieser Auslegung, doch zeigte dieser Vergleichstest besser noch als frühere Einzeltests, daß sich Opel hier sehr einseitig festgelegt hat. Bei Daimler-Benz legt man bekanntlich auf hohen Fahrkomfort allergrößten Wert, und der 230 untermauert diese Vorstellung: Er kann als hervorragendes Beispiel für eine nahezu perfekte Federungsabstimmung gelten. Dabei spielt es keine Rolle, ob das Auto über kleine oder größere Bodenunebenheiten rollt oder ob es nur mit dem Fahrer oder voll besetzt ist — die Federung wird mit allen

Aufgaben in überlegener Manier fertig und läßt den Konkurrenten kaum eine Chance. Das positive Komfort-Bild wird vom Fehlen jeglicher Karosseriegeräusche abgerundet, und auch Windgeräusche treten nur in sehr gemäßigter Form auf. Getrübt wird das Bild allenfalls vom relativ lauten Motorengeräusch.

Leiser und in allen Geschwindigkeitsbereichen nahezu vibrationsfrei geht es im BMW zu. Fraglos trägt aber der außerordentlich kultivierte Motor viel dazu bei, daß man in diesem Auto auch über lange Strecken und bei hohem Tempo den Eindruck komfortabler und höchst angenehmer Fortbewegung hat. Denn von der Federung wird man im BMW weniger verwöhnt — mit vergleichsweise kurzen, aber gut genutzten Federwegen operierend, ist sie eher sportlich-straff ausgelegt und läßt speziell bei niedrigen Geschwindigkeiten die Insassen über den jeweiligen Straßenzustand keinesfalls im unklaren. Nicht optimal genutzt haben die Versuchsleute bei Ford die Komfort-Möglichkeiten, die von den Konstrukteuren in das Granada-Fahrwerk investiert wurden: Hohes Gewicht, längster Radstand, sowie einzeln aufgehängte Räder und lange Federwege sind grundsätzlich beste Voraussetzungen für guten Fahrkomfort. Hinzu kommt der niedertourig und leise arbeitende V6-Motor.

Wenn das Ergebnis dennoch nicht ganz befriedigend ist, trägt daran eine viel zu weiche Dämpferkennung die Hauptschuld. Auf unebenen Straßen kommt der Aufbau häufig in Schwingungen, die Räder bleiben nur unvollkommen am Boden, und bei bestimmten aufeinanderfolgenden Bodenwellen kann es zu Überlagerungen kommen, die die ohnehin sehr weiche Federung zum Durchschlagen bringen. Besonders bei voll beladenem Wagen treten die

Sechszylinder

auto
motor
sport

Vergleichstest



Eine ausgewogene Fahrwerksabstimmung macht den Mercedes ebenso fahrsicher wie komfortabel. Ebenfalls fahrsicher, jedoch unkomfortabel ist der Opel Commodore GS. Der BMW wird seiner Rolle als „Fahrer-Auto“ gerecht, beim Ford Granada stören die weiche Federung und Dämpfung.

Fahrkomfort	BMW	Ford	Mercedes	Opel
Schluckvermögen auf langen Bodenwellen	8	8	10	5
Schluckvermögen auf kurzen Unebenheiten	8	8	10	5
Langsamfahrkomfort	8	9	9	5
Abrollkomfort	8	7	9	6
Komfort vollbeladen	8	7	10	6
Gesamteindruck der Federung	8	8	10	5
Fahrgeräusche	9	8	8	7
Vibrationen	10	9	9	8
	67	64	75	47

Gummi-Anschläge häufig in Aktion und verursachen dadurch unangenehme Vertikalstöße in die Karosserie. Zweifellos wäre hier mit einer sorgfältigen Stoßdämpfer-Abstimmung viel zu gewinnen – wobei noch offen ist, ob nicht die Federungscharakteristik überhaupt zu weich ist. Jedenfalls sollten sich Fahrer, die ihren Granada häufig voll beladen oder sportlich fahren wollen, die für einen geringen Mehrpreis erhältlichen verstärkten Federn für Vorder- und Hinterachse einbauen lassen.

Daß der einseitig auf Straßenlage ausgelegte Commodore GS bei der Fahrkomfort-Wertung so sehr ins Hintertreffen gerät, verdankt er – wie vorher schon erwähnt – hauptsächlich den auch aus optischen Gründen stark beschnittenen Federwegen. Relativ laute Triebwerksgeräusche schmälern den Komfort zusätzlich, dagegen sind Windgeräusche dank sorgfältiger Ausbildung der Frontscheiben-Partie angenehm leise.

In der für diese Wagenklasse besonders wichtigen Komfort-Wertung kann der Mercedes sein Punktekonto kräftig aufbessern und die Ver-

luste aus der Motor-Wertung fast kompensieren. Noch führt aber mit vier Punkten Vorsprung der BMW das Feld an – Ford und Opel liegen auf den Plätzen drei und vier.

5. Wertung: Fahrsicherheit

Seit jeher bemühen sich insbesondere europäische Automobilbauer um ein Höchstmaß an aktiver Sicherheit beim Autofahren. Sie bedienen sich dabei zum Teil recht

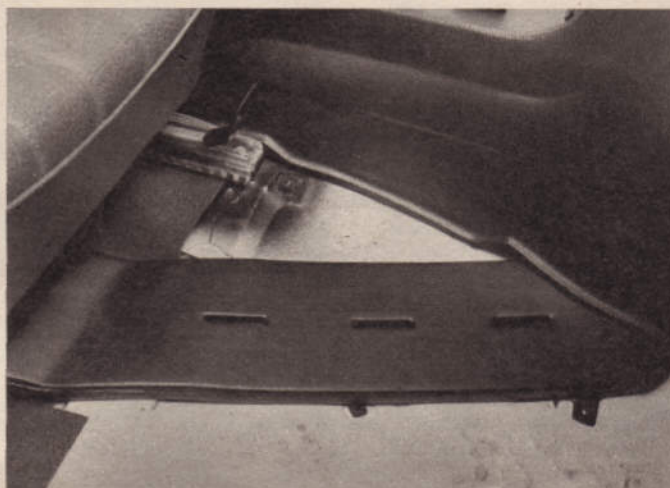
differenten technischer Lösungen, die sich nicht nur in unterschiedlichen Details – beispielsweise an den Radaufhängungen – erschöpfen, sondern auch in völlig verschiedenartigen Konzeptionen zum Ausdruck kommen. Wie unterschiedlich die dabei erzielbaren Resultate sein können, hat auto motor und sport erst kürzlich untersucht (siehe Heft 13/72).

Die an diesem Sechszylinder-Vergleichstest beteiligten Autos sind alle nach der Standard-Bauweise konzipiert: Sie haben den Motor und das Getriebe vorn und treiben über Kardanwelle und Differential die Hinterräder an. Dieses Prinzip vereinigt bei größeren, leistungsstarken Autos die meisten technischen Vorzüge in sich und ist deshalb dominierend. Unterschiede gibt es bei den Testwagen allerdings an den Radaufhängungen: Während der BMW eine Federbein-Vorderachse mit hochgelegten Schraubenfedern hat, sind die Vorderräder der drei Konkurrenten an Querlenkern aufgehängt und über Schraubenfedern mit innenliegenden Teleskopstoßdämpfern gegen die Karosserie abgestützt. Als Hinterachsen kommen einheitlich

– bis auf den Opel, dessen Antriebsräder von einer Starrachse mit Doppellängslenkern und Panhardstab geführt werden – Einzelrad-Aufhängungen zum Einbau. Diese technisch aufwendigen Doppelgelenk-Schräglengelenk-Konstruktionen lassen erkennen, welche Bedeutung man dem Komplex der aktiven Fahrsicherheit beimißt.

Daß indes nicht allein hoher technischer Aufwand zu guten Ergebnissen führt, demonstrierte bei den Vergleichsfahrten sehr eindrucksvoll der Opel Commodore GS: Durch ein nahezu neutrales Eigenlenkverhalten und eine offensichtlich geglückte, sportwagenmäßige Abstimmung zwischen Federung und Dämpfung sind selbst hohe Kurvengeschwindigkeiten risikolos möglich. Auch extreme Fahrzustände, wie sie beim Slalomfahren und beim Wedeln vorkommen, beeindruckten den GS nicht nennenswert: Mit völlig unproblematischer Kurvengängigkeit durchfuhr er die Übungen und erreichte die besten Zeiten. Bei plötzlichen Richtungsänderungen, gleichgültig ob leer oder beladen, kommen ihm fraglos die kurzen Federwege ebenso wie die serienmäßig ein-

Funktionelle Mercedes-Details: Links die fußbetätigte Feststellbremse, daneben die vorbildliche Sitzverstellung und der Belüftungskanal zum rechten Fond-Fußraum.



Sechszylinder

auto
motor
-sport

Vergleichstest

gebauten Bilstein-Gasdruckstoßdämpfer zustatten. Sie haben an der guten Bodenhaftung der Räder wesentlichen Anteil und halten die starre Hinterachse, die auf schlechter Fahrbahn zwar zu spürbaren, aber völlig harmlosen Versetzern neigt, gut im Zaum.

Bei zügiger Kurvenfahrt legt der Ford Granada eine angemessene Untersteuerungstendenz an den Tag, beim Fahren im Grenzbereich allerdings wirkt er weniger gutmütig: Durch die zu schwache Dämpfung arbeitet das Auto stark im Fahrwerk, wird taumelig und kann mitunter hinten sogar ziemlich plötzlich ausbrechen. Schnelle Richtungsänderungen machen ihm ebenfalls zu schaffen, Seitenneigung und Taumelbewegungen verstärken sich dabei und führen zu recht instabilen Fahrzuständen, deren Bereinigung mit Hilfe der unpräzisen Lenkung nicht immer leichtfällt. Ohne Zweifel leidet der in dieser Hinsicht noch nicht völlig ausgereifte Granada – ebenso wie im Fahrkomfort – an einer mangelhaften Stoßdämpfer- und Federungsabstimmung, die beispielsweise auch beim Überfahren von groben Uneben-

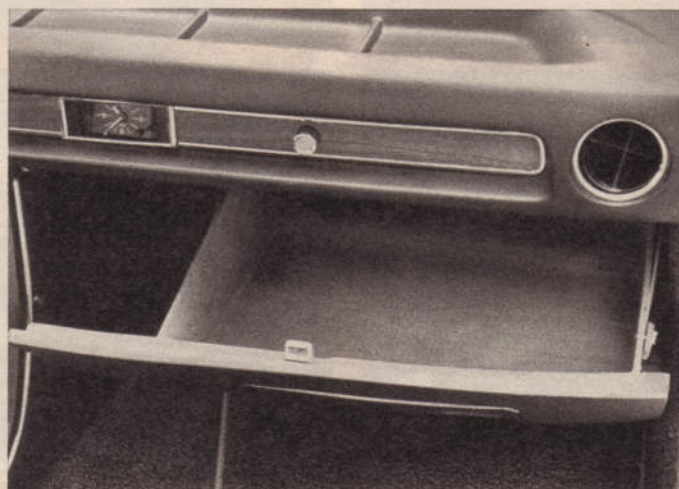
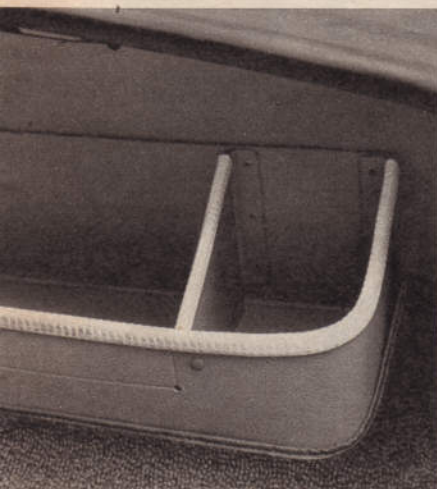
Fahrsicherheit	BMW	Ford	Mercedes	Opel
Kurvenverhalten	8	7	10	10
Beherrschbarkeit in kritischen Situationen	8	8	9	10
Stabilität bei Richtungsänderungen, leer	8	7	9	10
Stabilität bei Richtungsänderungen, beladen	7	6	8	10
Geradeauslauf bei hoher Geschwindigkeit	8	9	10	9
Stabilität bei Seitenwind	10	10	10	9
Winter-Fahrverhalten	5	6	6	6
Bodenhaftung auf schlechter Fahrbahn	9	6	10	7
Spursicherheit beim Bremsen	9	8	10	9
Bremswirkung bei normaler Beanspruchung	9	9	10	9
Bremswirkung bei hoher Beanspruchung	8	8	10	9
	89	84	102	98

heiten durch starkes Springen der Räder offenkundig wird. Kleinere Bodenwellen werden dagegen glatt und geschmeidig geschluckt. Wie alle Modelle aus dem

Münchener Haus gehört der BMW 2500 zu den ausgeprägten Übersteuernern. Diese besonders von sportlichen Fahrern geschätzte Eigenlenkneigung macht das Auto zwar

handlich und kurvenwillig, erfordert in Grenzsituationen aber deutlich mehr fahrerische Routine, als man normalerweise erwarten kann. Wer mit dem BMW gut umgehen kann, wird freilich nicht enttäuscht: Beim Kreisbahntest erzielte der BMW die besten Werte, und auch beim Wedeln sowie bei den Slalomübungen machte er eine gute Figur; hier profitierte er neben der stets einwandfreien Bodenhaftung aller Räder allerdings auch von seinem kraftvollen Motor. Ebenso bewußt, wie die Fahreigenschaften des BMW auf ein sportfahrer-freundliches Kurventemperament gezüchtet sind, folgt der Mercedes 230 einer gemäßigten, mehr sicherheitsbetonten Linie, die weniger fahrerisches Geschick voraussetzt, dabei aber keineswegs als unsportlich oder gar schwerfällig zu bezeichnen ist. Im Gegenteil: Die Fahrwerksauslegung des 230 gestattet zusammen mit der hervorragenden Lenkung schnelles Fahren unter allen Bedingungen. Die Bodenhaftung ist selbst auf schlechter Fahrbahn ausgezeichnet, und das leicht untersteuernde Kurvenverhalten kann als ausgesprochen gutartig bezeichnet werden. Im Kurven-Grenzbereich bremst sich der 230 von selbst ab, und etwas zu schnell angegangene Straßenbiegungen lassen sich durch stärkeres Einlenken problemlos durchfahren. Die geringe Seitenneigung der Karosserie und die ausgewogene Fahrwerksabstimmung vermitteln einen ungemein guten Eindruck hoher Fahrstabilität, der auch bei plötzlichen Richtungsänderungen nicht verlorenght. Hier kommt es durch den relativ großen hinteren Überhang nur bei beladenem Kofferraum zu geringfügigen Einbußen. Zu den Vorteilen der Standardbauweise zählt die Unempfindlichkeit gegen Seitenwind, und auch für einwandfreien Geradeauslauf bei hohen Geschwin-

Praktische BMW-Details: Kleinteile-Ablage im Kofferraum (links) und ein großvolumiges Handschuhfach (daneben) sorgen für Ordnung und Übersicht.

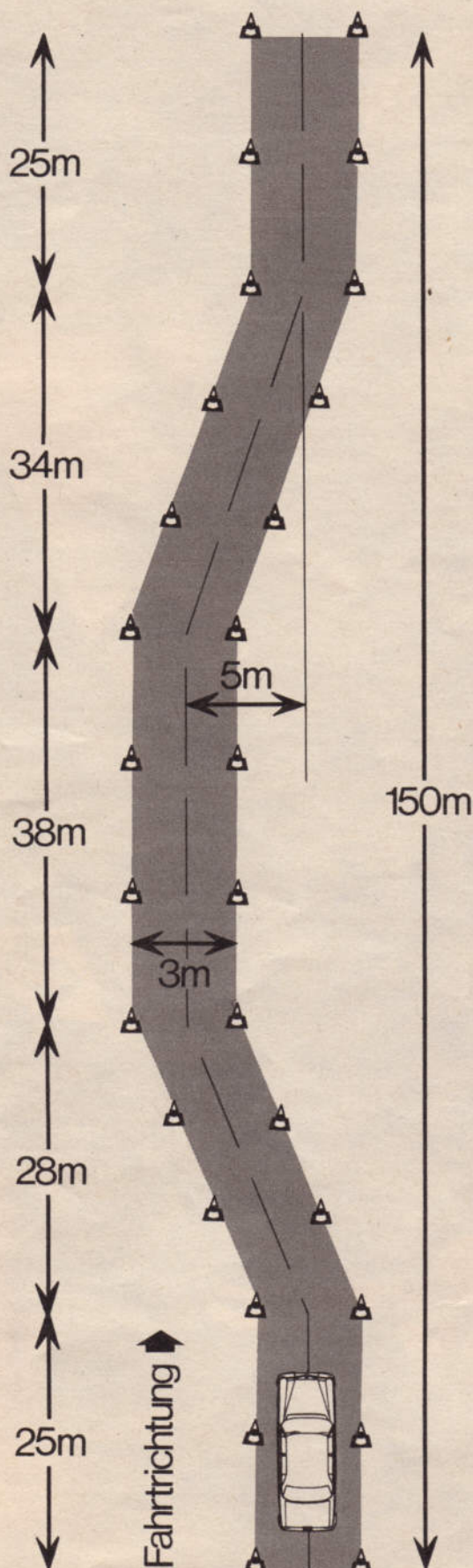


Sechszylinder

auto motor sport Vergleichstest



Plötzlich auftauchende Hindernisse auf der Fahrbahn machen Ausweichmanöver erforderlich, wie sie in Wedeltests realistisch simuliert werden können. Die nebenstehende Skizze und die Bilder auf der linken Seite veranschaulichen den auto motor und sport-Wedelkurs. Die rechten Bilder zeigen in vergrößerten Ausschnitten das Verhalten der vier Wagen.



digkeiten bietet sie günstige Voraussetzungen. Die gemessenen Seitenwindabweichungen waren bei den Testwagen minimal, nur der vergleichsweise leichte Commodore wurde etwas weiter abgedrängt. Geringfügige Unterschiede ergaben sich im Bremsverhalten der Prüflinge: Als absolut spursicher und völlig frei von Fading erwies sich die Vierrad-Scheibenbremse des 230. Fast ebenbürtig war die Opel-

Bremsanlage, die nur bei sehr langen Gefällen ein leichtes Abfallen der Bremskraft erkennen ließ. Etwas empfindlicher auf Dauerbelastung reagierte der ebenfalls mit vier Brems scheiben ausgerüstete BMW, dessen Servounterstützung außerdem etwas zu giftig wirkte. Die Granada-Bremsen neigten mehr als die der anderen Wagen zum Rubbeln, was sich bei starker Beanspruchung durch die offen-

Betriebskosten	BMW 2500	Ford Granada 3000 GXL	Mercedes-Benz 230	Opel Commodore GS
Listenpreis DM	19 066,—	15 713,—	16 686,—	15 033,—
Kfz-Steuer DM	360,—	432,—	331,20	360,—
Haftpflichtversicherung ca. DM	844,20	844,20	844,20	844,20
Betriebskosten in Pf je km	23,2	24,4	23,9	23,1
Gesamtkosten in Pf je km mit Abschreibung und Verzinsung bei jährlich 10 000 km	88,8	83,7	83,3	80,8
20 000 km	56,0	54,0	53,6	52,0
30 000 km	45,1	44,1	43,7	42,3
40 000 km	39,6	39,2	38,7	37,5
50 000 km	36,3	36,3	35,8	34,6

Meßwerte	BMW	Ford	Mercedes	Opel
Seitenwindabweichung in m Windgeschwindigkeit 90 km/h Wagengeschwindigkeit 80 km/h	1,45	1,47	1,87	2,57
Slalom Geschwindigkeit in km/h Slalom I Pollerabstand 18 m	53,3	52,5	53,3	53,8
Slalom II (mit Belastung) Pollerabstand 18 m	50,4	50,2	50,6	51,2
Slalom III Pollerabstand 36 m	105,3	100,4	100,4	107,1
Kreisbahn Geschwindigkeit in km/h Kreisbahn I 65 m Ø, Asphalt	52,0	51,8	49,1	51,9
Kreisbahn II 75 m Ø, Basalt	50,4	49,9	48,7	48,8
Wedeln Geschwindigkeit in km/h	113,8	109,4	109,4	115,9

bar reichliche Verwendung von Gummi-Elementen in der Vorderachslagerung bis zum kräftigen Schütteln steigern konnte.

Bei der Fahrsicherheits-Wertung erbrachte der Mercedes 230 den Beweis, daß guter Komfort keinesfalls mit Abstrichen an den Fahreigenschaften bezahlt werden muß, wenn konstruktiver Aufwand und gewissenhafte Abstimmung so perfekt wie in diesem Fall koordiniert werden. Daran mangelt es noch dem Ford Granada, während sich der reichlich unkomfortable Opel Commodore als ebenfalls sehr fahrsicheres Auto erwies. Der BMW wird seiner Rolle als Fahrer-Autogerecht, stellt aber in manchen Disziplinen den Durchschnittsfahrer vor Probleme.

Schlußwertung

Mit dem Mercedes 230 hat dieser Vergleich populärer Sechszylinder einen Sieger gefunden, der in vielen Punkten als vorbildlich und geradezu perfekt gelten kann. In Jahren gereift, vermag dieses Auto vor allem mit einer gediegenen, qualitativ hochwertigen Karosserie, erstklassigem Komfort und einer hochentwickelten Fahrsicherheit zu glänzen. Den speziell in der gehobenen Mittelklasse wünschenswerten Eindruck gepflegten Fahrens vermittelt der 230 in sehr überzeugender Weise, und auch der nicht mehr ganz zeitgemäße Motor kann daran nichts Grundsätzliches ändern. Daß der eben-

falls nicht mehr taufrische BMW 2500 nur knapp hinter dem Mercedes den zweiten Platz belegt, verdankt er in erster Linie seinem erstklassigen Triebwerk. Der ebenso moderne wie leistungsstarke Sechszylinder paßt exakt zum sportiven Image der Münchener Limousine, die von ihrem speziellen Reiz noch nichts verloren hat und nach wie vor besonders jüngere Leute anspricht.

Mit größerem Abstand folgen Ford und Opel, die beiden Neulinge in dieser Klasse. Zweifellos hätte sich der reichhaltig ausgestaffierte Granada in der Endabrechnung noch weiter vom Commodore GS absetzen können, wenn die Kölner bei der Fahrwerksabstimmung sorgfältiger vorgegangen wären. Seine einzeln aufgehängten und mit langen Federwegen versehenen Räder sowie der leise, automatik-freundliche Motor lassen den Granada 3000 GXL vor allem als komfortable Reiselimousine erscheinen, zu der auch das behäbige Erscheinungsbild gut paßt. Der Opel Commodore hatte in diesem Vergleichstest einen schwereren Stand als zunächst erwartet. Schuld daran war vor allem der unbefriedigende Fahrkomfort, den man in dieser Klasse nicht erwartet und der – wie die Konkurrenz beweist – auch nicht nötig ist. Auch der Motor des Commodore vermochte verlorenes Punkte-Terrain nicht wieder wettzumachen, denn in dieser Disziplin bietet er im direkten Vergleich nur Durchschnittliches. Fraglos würde der Sechszylinder-Opel trotz fehlendem Komfort allein schon durch seine Form, seine Handlichkeit und seine guten Fahreigenschaften mehr Freunde finden, wenn er die vom Vorgänger-Modell bekannten Motoreigenschaften hätte – eine Hoffnung, die möglicherweise vom zukünftigen GS/E mit 2,8 Liter-Motor erfüllt wird.

Mercedes 230
412 Punkte

Kompakt-Limousine mit hohem Gebrauchswert und überdurchschnittlicher Qualität. Sehr guter Fahrkomfort. Unproblematische, sichere Fahreigenschaften, ausgezeichnete Lenkung und Bremsen. Unelastischer, nicht sehr laufruhiger Motor. Gute Handlichkeit und Übersicht.

BMW 2500
403 Punkte

Zweckmäßige Karosserieform mit sehr guter Übersichtlichkeit. Klassenbester Motor mit hohem Drehvermögen und großer Laufruhe, sehr gute Fahrleistungen, leichte Bedienbarkeit. Durch ausgeprägte Übersteuerungstendenz und direkte Lenkung gewöhnungsbedürftige Fahreigenschaften, gute Handlichkeit.

Preisindex	Preis DM	Punkt- zahl	Preis- index
Mercedes 230	16686,—	412	470
Opel Commodore GS	15033,—	370	469
Ford Granada 3000 GXL	15713,—	374	453
BMW 2500	19066,—	403	403

Eine andere Placierung der Konkurrenten als in der Gesamtwertung ergibt sich, wenn man die erreichten Punktzahlen zu den Preisen ins Verhältnis setzt. Zwar kann der Mercedes seine Spitzenposition auch hier behaupten, aber mit nur einem winzigen Punkt Abstand schiebt sich der preisgünstige Opel auf den zweiten Platz. Der Ford behält seinen dritten Rang, dagegen landet der gegenüber dem Commodore um 4000 Mark teurere BMW abgeschlagen auf dem letzten Platz. Zweifellos werden auch in der gehobenen Mittelklasse Kostenüberlegungen nicht ganz außer acht gelassen – sie können sich auch in diesem Bereich nachhaltig auf Kaufentschlüsse auswirken.

Gesamtwertung	BMW	Ford	Mercedes	Opel
Karosserie	101	100	113	100
Motor und Leistung	78	69	58	61
Handlichkeit und Bedienung	68	57	64	64
Fahrkomfort	67	64	75	47
Fahrsicherheit	89	84	102	98
	403	374	412	370

Sechszylinder

auto motor sport Vergleichstest



Ford
Granada
3000 GXL
374 Punkte

Kompakte, jedoch unübersichtliche Karosserieform. Laufruhiger, elastischer Motor, gute Fahrleistungen. Sehr reichhaltige Serienausstattung bei günstigem Preis. Komfort und Fahr-sicherheit durch unausgereifte Abstimmung beeinträchtigt, unexakte Lenkung.



Opel
Commodore
GS
370 Punkte

Modern gestylte, sportlich-elegante Form, gute Übersichtlichkeit. Sehr gute, problemlose Fahreigenschaften durch neutrales Eigenlenkverhalten. Durch kurze Federwege stark beeinträchtigter Komfort. Kraftlos wirkender, wenig lauf ruhiger Motor. Sehr günstiger Preis.

