

Verbrauchswerte zwischen 14 und 22 Liter pro 100 Kilometer für Autos in erwachsenem Mittelklasse-Format sind reichlich an der Schwelle zu einer Zeit, in der das Klima der Welt eine neue Sparsamkeit diktiert.

Die Kraft der mächtigen Motoren fließt nur mit feinen Unterschieden zu der Hinterachse. Die Konsequenz einer perfekt zur Sportlichkeit erzeugten Automatik wagt allein Mercedes, wo man sich auch nicht scheut, die jungen wilden

Gasgeber mit einer Schlupfregelung zu zügeln. Der Umgang mit der so gezähmten Leistung ist von Aggressionen ganz geläutert und für eine friedvolle Fahrweise ganz entspannt.

Auch bei Alpina ist ein Trend in diese Richtung zu erkennen. Zwar fließt die Kraft des Turbotrieblings über fünf ganz normale Gänge, aber es gibt eine abschaltbare Schlupfregelung, und die leistet bei der Flut von Drehmoment ganz deutlich spürbare Schwer-

arbeit. Und wer es für sportlich hält, sie abzuschalten, der leistet unverzüglich Quersarbeit.

Fünf Gänge gibt es auch im BMW M 5, der mit einem nicht ganz so stierischen Antritt auch ohne Schlupfregelung fein beherrschbar ist. Allein der Lotus Omega setzt neue Zeichen mit den sechs Gängen der Chevrolet Corvette. Nur nützen die vielen Stufen des Getrag-Getriebes wenig, weil der Sechste unendlich lang ist. Die Schlupfregelung ist im Lotus ei-

ne Sache des Fahrers, und in Anbetracht von 557 Nm Durchdrehmoment ist das keine geringe Aufgabe.

Das Wesen eines wilden Wagens mit der Gentechnologie aus der Sportwagen-Fabrik Lotus lebt der überstarke Opel Omega auch in seinem Fahrwerk aus. Dessen Abstimmung kommt von der Rundstrecke mit vielen Kurven und kurzen Geraden. Darum ist die Lenkung, solange es scharf ums Eck geht, ganz korrekt.

Nur im natürlichen Jagdrevier so eines Wagens auf der Autobahn mit ihren weiten Bogen ohne rechte Seitenkraft verschwimmt das Lenkgefühl in einer ungewissen Mittellage. Und weil die Härte alter Sportler dem Lotus tief in Federn und in Dämpfern steckt, holpern die schlechten Straßen dem Fahrer vernehmlich ins Gebein.

Nicht ganz so ehrgeizig, auf die schnelle Tour, doch sehr viel herrschaftlicher, spielen die anderen drei ein sanfteres Lied der Straße. Das tragende Thema Autobahn wird von den beiden BMW wie auch von dem Mercedes mit endgültig präziser Richtungsstabilität gemeistert. Bei Kurvenfahrten geben die zwei Fünfer-BMW, ungeachtet reichlicher 1700 Kilogramm, ein fabelhaftes Beispiel exakter Handlichkeit.

Doch diese typische Qualität der jungen BMW nimmt der 500 E als erster Mercedes als Herausforderung auf und gibt der Leichtigkeit des Dirigierens trotz knapper 1800 Kilogramm eine eigene Dimension. Der Benz, als jüngster von den vier, setzt auch den letzten Maßstab für Komfort. Als sportlichstes Auto unter dem Stern übertrifft er beim Federn auf guten wie auf schlechten Straßen jeden anderen Mercedes, zumindest bis die neue S-Klasse einschwebt.

So ist am Ende die Geschwindigkeit, mit der die schnellen Limousinen dem Familienglück zu drohen scheinen, ein kleiner Teil eines großen Fortschritts nur, der hier am Beispiel von vier Autos die Mittelklasse zur Extraklasse erhebt.

Clauspeter Becker

Zum Vergleich

Fahrzeugtyp	Alpina B 10 Biturbo	BMW M 5	Mercedes 500 E	Opel Lotus Omega
Motorbauart/Zylinderzahl	R/6	R/6	V/8	R/6
Hubraum cm ³	3430	3535	4973	3638
Bohrung x Hub mm	92,0 x 86,0	93,4 x 86,0	96,5 x 85,0	95,3 x 85,0
Leistung kW (PS) bei 1/min	265(360)/6000	232(315)/6900	240(326)/5700	277(377)/5200
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	520 bei 4000	360 bei 4750	480 bei 3900	557 bei 4200
Verdichtungsverhältnis	7,2 : 1	10,0 : 1	10,0 : 1	8,2 : 1
Gemischauflbereitung	elektr. Kraftstoffeinspritzung (Bosch Motronic), zwei Abgasturbolader (Garrett T 25)	elektr. Kraftstoffeinspritzung (Bosch Motronic)	elektr. Kraftstoffeinspritzung (Bosch LH-Jetronic)	elektr. Kraftstoffeinspritzung (Bosch Motronic), zwei Abgasturbolader (Garrett)
Kraftübertragung	Hinterradantrieb Fünfganggetriebe	Hinterradantrieb Fünfganggetriebe	Hinterradantrieb automatisches Vierganggetriebe	Hinterradantrieb Sechsganggetriebe
Bremsen	vorn hinten	innenbelüftete Scheibenbremsen innenbelüftete Scheibenbremsen		
Reifengröße	vorn hinten 235/45 ZR 17 265/40 ZR 17	235/45 ZR 17 235/45 ZR 17	225/55 ZR 16 225/55 ZR 16	235/45 ZR 17 265/40 ZR 17
Leergewicht kg	1764	1753	1778	1704
Zul. Gesamtgewicht kg	2200	2150	2150	2110
Beschleunigung in s				
0-60 km/h	2,8	3,4	3,5	3,0
0-80 km/h	4,3	4,9	5,0	4,3
0-100 km/h	5,6	6,5	6,8	5,3
0-120 km/h	7,8	8,7	9,3	7,0
0-140 km/h	9,8	11,3	12,2	9,0
0-160 km/h	12,3	14,4	15,6	11,0
0-180 km/h	15,7	18,6	20,2	13,7
0-200 km/h	19,7	23,9	27,2	17,3
1 km mit stehendem Start	24,7	26,1	26,7	24,1
Elastizität in s				
60-100 km/h (IV. Gang)	7,1	8,1	-	5,0
80-120 km/h (V. Gang)	9,2	11,3	-	7,2
Höchstgeschwindigkeit km/h	288	249	252	272
DIN-Verbrauch in l/100 km	Super plus	Super bleifrei	Super bleifrei	Super plus
Bei 90 km/h (V. Gang)	8,8	8,2	10,7	8,1
Bei 120 km/h (V. Gang)	11,2	9,4	12,3	10,3
Stadtverkehr	17,4	18,1	17,5	16,1
Testverbrauch in l/100 km	16,9	16,3	16,7	19,3
Innengeräusch in dB(A)				
Stand	55	58	47	54
Bei 50 km/h	64	61	59	65
Bei 100 km/h	68	66	63	74
Bei 130 km/h	71	70	69	76
Bei 160 km/h	73	74	74	78
Bei 180 km/h	76	75	75	79
Bei 200 km/h	79	77	77	80
Preis DM	152 500,-	107 500,-	134 520,-	125 000,-