

150
5

Aufgepaßt, Mercedes!

Schon fertig Der nächste Spitzen-BMW



Schauen Sie genau hin: Alles wird neu am Siebener. Details _____ Seite 8

Aufgepaßt, Sparsfreunde!

Diesel besser als Benziner?

Rechnen Sie ruhig genau nach: Zahlen und Werte, die überraschen _____ Seite 20



Sparvergleich
mal drei:
Passat 1.8/Passat
1.9 D; Primera
1.6i/ Primera 2.0 D
und Vectra 1.6i/
Vectra 1.7 D

Aufgepaßt, Sportfreunde!

Ein Opel schlägt Porsche

Staunen Sie mal über den Lotus Omega Seite 36



Aufgepaßt, Autofahrer!

Von Hamburg bis Dresden: Wo es am häufigsten kracht

Erfahren Sie, warum Darmstadt gefährlicher ist als New York _____ Seite 16

Auslandspreise: Belgien sfr. 28; CSFR kor. 28; Dänemark dkr. 7; Frankreich FF 6,59; Griechenland Dr. 240; Großbritannien £ 7,75; Holland fl. 2,00; Italien Lit. 1400; Jugoslawien Din. 17; Luxemburg Lit. 24; Polen Pln. 500; Portugal Esc. 200; Österreich S 12; Schweden skr. 1,50; Spanien pes. 180; Konar. Insam. pes. 140; Türkei TL 7000; Ungarn Ft 97

Diese Woche lesen Sie

Vermischtes Seite 4 **Service** Seite 58

Kurzmeldungen, Leserbrief
Auto Bild-Urlaubslexikon: von A(utobahngelände) bis Z(oll)

Nachrichten Seite 6

Daten, Fakten, Neuigkeiten

Erwischt Seite 8

Geheime Angriffspläne auf die S-Klasse: So sieht der nächste 7er-BMW aus

Vorstellung Seite 12

Neues aus Japan: Großraum- und Luxuslimousinen von Mazda, Mitsubishi, Nissan

Nachrichten Seite 14

Neues aus aller Welt

Report Seite 16

Auto Bild-Unfallbilanz: So gefährlich sind unsere Städte

Test Seite 20

Diesel oder Benziner? Drei Paare der Mittelklasse sparen um die Wette: Nissan Primera, Opel Vectra, VW Passat

Service Seite 24

Eine Frage, Herr Felske



Mit Kind und Hund unterwegs: Tipps für die Urlaubstour

Motorrad Seite 64

Yamaha DT 125 R: Comeback für die kleine Enduro



Mit 12 PS auf den Ost-Markt: Yamaha DT 125 R

Report Seite 66

Aerobic im Auto: So bleiben Sie fit



Da wackeln die Wände: Aerobic mit Auto Bild

Recht Seite 68

Autobahn-Unfälle: Tempo 130 – wer schneller fährt, kann schuldig werden

Report Seite 70

Mit 50 gegen die Mauer: Europas erste Lkw-Crash-Anlage

Gebrauchtwagen Seite 72

Renault 18: Vorsicht, Rost!

Aktion Seite 77

Sauber und Sicher

Serie Seite 78

Verkehr 2000, vierter Teil: Die Eisenbahn – als System der Zukunft überfordert?

Das Letzte Seite 83

Reifenluftdruck am Lexus

Impressum Seite 83

2 LP

Cadillac n Roll



Auto Bild-Schallplatte: Songs von Chuck Berry bis Yellow

Leute Seite 26

Musikfan und Autofreak: der Produzent der Auto Bild-Schallplatte

Serie Seite 28

US-Autoimport, zweite Folge: Kauf-Test mit zwei Autos und einem Motorrad

Geld Seite 34

Wertverlust nach Unfall: Das zahlt die Versicherung

Vergleich Seite 36

Zwei PS-Exoten heben ab: Porsche 911 Turbo gegen Lotus Omega

Bücher, Termine Seite 40



Amischlitten für Europas Reisestrecken: Ford Granada

Serie Rückspiegel Seite 42

1972: Das Jahr des Granada

Motorsport Seite 50

Zigaretten-Werbung: Rauchzeichen im Motorsport

Service Seite 52

So wird Ihr Auto urlaubs-reif

Test Seite 54

Opel Corsa Joy 1.2i: poppig, witzig – und teuer

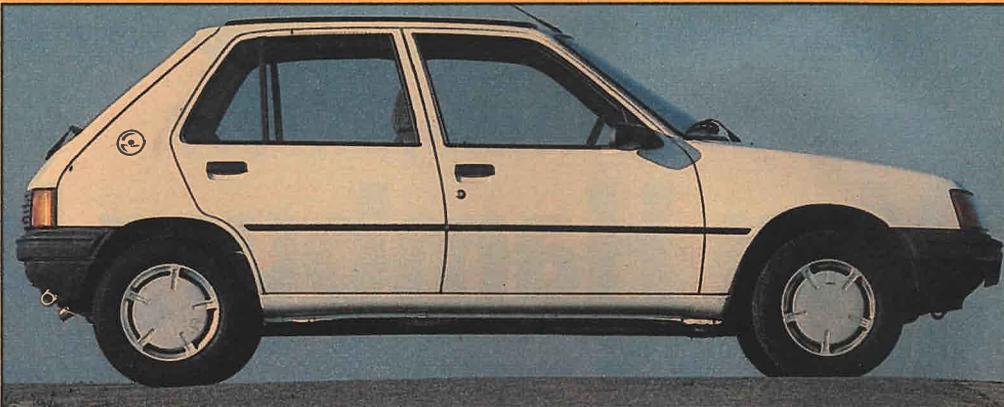
WER



Ⓐ Peugeot oder Alfa? 605 oder 164: Wer ist wer? Gemeinsames Merkmal: Keilform, breite C-Säule

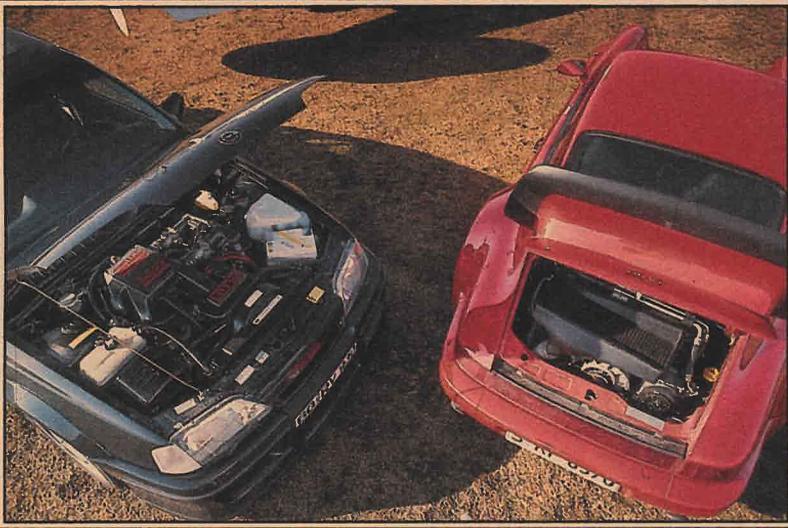


Ⓒ Porsche oder Mazda?



Ⓓ Ford oder Peugeot?

Nicht alles, was Flügel hat, fliegt



Motoren wie Musikinstrumente: Im Omega rocken sie vorne, im 911 hinten. Wer sie beherrschen will, sollte Talent mitbringen. Und eigentlich ist es total unverständlich, daß James Bond nicht schon lange seinen Esprit in die Ecke geschmissen hat





Das hat uns gerade noch gefehlt. Jetzt muß Porsche schon gegen Opel antreten. Na, nicht ganz. Eigentlich ist dieser Omega ein Lotus. Das schärfste Gerät, das General Motors je auf die Räder gestellt hat. Und zum Glück wurde der 911 Turbo gerade renoviert. Zwei beflügelte Exoten, die endlich beweisen, daß fahren doch schöner ist als fliegen



Mehr geht nicht, und es ist, verdammt noch mal, ein geiles Gefühl. Die Nackenmuskulatur spannt sich, damit der Kopf nicht nach hinten schlägt. Die Hände greifen irgendwas. Hauptsache, es gibt Halt. Immer schneller wird das Ding. Und dann ergibt sich der machtlose Körper, rutscht tief in den Sitz – der Flieger hebt endlich ab. Abheben, das ist die Steigerung von Beschleunigen. Ein himmlischer Genuß, absolut irre.

Verrückt – wie der Lotus Omega und Porsche Turbo. Beide stark beflügelt, als gelte es, auch mit ihnen die Sonne zu grüßen. Doch abheben, das können sie nicht. Obwohl: Die urwüchsige Kraft ihrer Sechszylinder-Turbomotoren würde dazu leicht ausreichen. 376 PS im Omega mit Doppelturbolader und 320 im 911

Turbo, dem Turbo schlechthin, machen das Gaspedal bei Bedarf zu einem Schalter mit zwei Stellungen. An oder aus.

Um es vorwegzunehmen. Hier sitzen keine Wahnsinnigen am Steuer und auch nicht hinter der Schreibmaschine. Um mit dem Auto andere zu bedrohen, da reichen auch 250 PS weniger. Hier geht es um die Faszination des Machbaren. Die Freude an Formen und perfekter Technik. Um einen gut duftenden Ledersitz im einzigen Lotus mit vier Türen. Um den Ausblick eines Elferfahrers, der links und rechts zwei in den Himmel steigende

Kotflügel sieht und weiß, daß er nie wieder ein anderes Auto fahren wird. Johannes Mario Simmel würde sagen: „Es gibt Augenblicke, in denen eine Rose wichtiger ist als ein Stück Brot.“

Eine unserer Rosen ist klassisch rot, die andere exotisch schwarz. Die rote aus Stuttgart war eigentlich schon ausgestorben. Doch dank Kat und komplett überarbeiteter Technik blüht sie wieniezuvor.

Die schwarze Rose indes ist eine künstliche Züchtung. In Deutschland begrenzt auf 420

Blättern Sie bitte um



Fotos: Andreas Lindlahr



Sechs Gänge, ein Koffer: Das Lotus-Getriebe stammt aus der Corvette ZR1. Das enge Gepäckabteil des Porsche stammt aus den Sechzigern



Fotos: Ulrich Kettler, Klaus Kuhnigk

Exemplare. Sie gibt es nur, weil General Motors einen Opel mit einem Lotus kreuzte. Was dabei herauskam, ist schier unglücklich. Wer hätte denn geglaubt, daß ein Omega jemals zu den schnellsten Limousinen der Welt gehören würde?

So ab und an, wenn sich elf Deutsche und elf Waliser ums weiße Leder streiten, lassen sich diese Geräte durchaus dynamisch bewegen. Eineinhalb Stunden dauert ein Fußballspiel. Also sei es den Turbo- und Lotus-Eignern in diesen knappen Minuten gegönnt, Spaß zu haben. Wie oft spielt schon Deutschland gegen Wales?

Stattliche 1690 Kilogramm bringt ein Lotus Omega auf die Waage. 220 Kilo mehr als der Porsche. Um so erstaunlicher die Sprintwerte der Limousine. Wer schnell schalten kann und ordentlich das Gaspedal verbiegt, katapultiert ihn in 5,3 Sekunden auf 100 km/h. Noch hat der 911 mit 4,9 Sekunden die Nase vorne. Unschlagbar aber ist die Elastizität des Opel. Im vierten Gang reichen 4,8 Sekunden, um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. 7,4 braucht der Turbo-Boxer. Wer da 183 600 Mark für den 911 ausgegeben hat, versteht vermutlich die Welt nicht mehr. Immerhin kostet der Omega 58 600 Mark weniger. Und dann die Schmach mit der Höchstgeschwindigkeit.

Moment. Bevor es hier richtig zur Sache geht, müssen die Fußball-Bedingungen neu definiert werden. Diesmal stehen die National-Kicker im Endspiel. Der Rest der Nation hängt mit Chips und Bier vor der Glotze. Die Autobahn dürfte jetzt leergefegt sein.

Bei 260 funkt das Herz SOS

Wir sind schon lange im fünften Gang. Wie mit einem baumdicken Gummiband abgeschossen, fliegt der 911 Turbo über die Bahn. 240 km/h, feuchte Finger. 250, feuchte Stirn. 260, Herzrhythmus meldet SOS. 273, vielleicht hebt er jetzt doch ab? Nichts dergleichen. Ein beherzter Tritt auf die Bremse – und die Kiste verzögert, als sei das Gummiband zur anderen Seite losgegangen. Hätten alle Autos solche Bremsen, gäbe es weniger Unfallfälle.

Im Lotus dauert der Tieflug noch an. 275 km/h liest der Beifahrer vom Tacho ab. Bei dieser Geschwindigkeit ist ein Copilot erste Sähne. Die Tachonadel treibt es weiter. Bei 285 km/h bleibt sie stehen, während der Omega in Höhe Null weiter durch den nächtlichen Orbit donnert. Wieder der Tritt aufs mittlere Pedal. Den Typen rechts neben dem

Erst untersteuert's, und dann sind Zauberhände am Turbo-Lenkrad gefragt



Ein konsequenter Schritt: serienmäßig Airbag im Porsche, auch für den Beifahrer



Mittlerweile Klassiker: die Sportsitze im 911. Das Leder gibt's im Turbo „gratis“

Sechsganggetriebe aus der Corvette ZR1 haut es nach vorne: „Guck nicht so blöd, wir landen.“ Wer die Bremsen spürt, weiß, was Sicherheitsreserven sind. Wer auf die Tankuhren schaut,

denkt an andere Reserven. 19,8 Liter vernichtet der Lotus auf 100 Kilometern, 21,9 der Turbo. Das ist so zeitgemäß wie das Anstecken von Ölquellen.

Ebenso zeitgemäß ist die Optik des Omega. Spoiler ohne Ende. Wer 125 000 Mark für ein Auto ausgeben kann, ist dem Disco-Alter meist entwachsen. Um wieviel edler wirkt da der Porsche. Über 26 Jahre Feinarbeit an der Karosserie machen ihn zu einem einzigartigen Denkmal des Automobil-Designs. Immer noch liegt das Zündschloß auf der falschen Seite. Immer noch spielen einige Schalter ein penetrantes Versteckspiel mit dem Fahrer. Aber wen stört's, wenn Optik, Motor und Fahrwerk dertart begeistern?

Die Ergonomie im Omega ist etwas besser. Hier wie im Por-

sche: serienmäßiges Leder, so weit das Auge reicht. Klimaanlage? Logo. ABS. Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber? Sowieso. Nur das Thema Airbag sollte Opel langsam peinlich sein. Im Porsche ist er serienmäßig. Die Rüsselsheimer offerieren ihn nicht einmal gegen Aufpreis. Für keinen Opel.

Geschenkt, für heute. Weil der Lotus so sehr begeistert. Legendäre Motoren, epochale Fahrwerke – das verbindet beide. Darüber hinaus bietet der Porsche eines mehr: Stil. Der größte Unterschied zwischen Omega und Porsche Turbo? Den Lotus fährt man eine Zeit, bis das Spielzeug langweilig wird. Wer sich den Elfer kauft, behält ihn bis ans Ende seiner Tage – oder holt sich regelmäßig einen **Auto Bild** neuen. **Thomas Fuths**



Airbag im Lotus Omega? Fehlanzeige. Den wichtigen Luftsack gibt es für keinen Opel



Bezüge wie im Jaguar: Connolly-Leder kommt ausschließlich von glücklichen Kühen



Wer die 376 PS flott durch Kurven schwingen will, sollte besser erst einen Fahrerlehrgang buchen

Technische Daten

Lotus Omega

Sechszylinder-Reihenmotor, zwei obenliegende Nockenwellen, 24 Ventile, zwei Turbolader, Ladeluftkühler, geregelter Kat, Hubraum 3615 cm³, Bohrung x Hub 95 x 85 mm, Verdichtung 8,2:1, Leistung 277 kW (376 PS) bei 5200/min, max. Drehmoment 557 Nm bei 4200/min, elektron. Einspritzung, Sechsganggetr., Einzelradaufhängung, vorne Querlenker, Federbeine, Stabi, hinten Schräglenker, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Niveauregulierung, innenbelüftete Scheibenbremsen rundum, ABS, Reifen vo. 235/45 ZR 17, hi. 265/40 ZR 17, Kofferraum 520 l, Tank 75 l. **Fahrwerte:** Höchstgeschw. 285 km/h, 0–100 km/h in 5,3 Sek, Verbrauch 19,8 l S bl'/fr./100 km. **Preis: 125 000 Mark**

Technische Daten

Porsche 911 Turbo

Sechszylinder-Boxermotor, zwei obenliegende Nockenwellen, 12 Ventile, Turbolader, Ladeluftkühler, geregelter Katalysator, Hubraum 3299 cm³, Bohrung x Hub 97,0 x 74,4 mm, Verdichtung 7,0:1, Leistung 235 kW (320 PS) bei 5750/min, maximales Drehmoment 450 Nm bei 4500/min, elektronische Einspritzung, Fünfganggetriebe, Einzelradaufhängung, vorne Querlenker, Federbeine, Stabi, hinten Schräglenker, Federbeine, Stabi, innenbelüftete Scheibenbremsen rundum, ABS, Reifen vorne 205/50 ZR 17, hinten 255/40 ZR 17, Kofferraum 88 l, Tank 77 l. **Fahrwerte:** Höchstgeschwindigkeit 273 km/h, 0–100 km/h in 4,9 Sekunden, Verbrauch 21,9 l S bl'/fr./100 km. **Preis: 183 600 Mark**