

AUTO

ZEITUNG

NEU: Jetzt immer
im Heft
• Wohnmobil
• Off-Road
• Motorrad
• Van

NR. 4

4. Februar 94

33,50 Fmk, 26 FF,
1150 Dr, £ 2,90,
6800 Lire, 7,20 hfl,
46 öS, 6 sfr,
700 Pts, Ft 400

Für Sie dabei:

Schumacher testet
neuen Benetton-F1

Krise nicht begriffen:

Verkäufer im Tiefschlaf

Neue Modelle Neuer Schwung

Mercedes

Vergleich:
C 180 und C 250
Diesel gegen...

BMW

...die Rivalen
318i
und 325 td

Jaguar

Die 1. Fotos:
Cabrio XJS und
Limousine XJ6

Mercedes

6,0-Liter-Test:
E 60 mit 374 PS

Saab

Neu: Fahrbericht
900 turbo

Audi

Zukunft: Der
neue Audi 80...

VW

... und Passat
als Variant

Honda

Neu: Fahrbericht
Civic Coupé



Enttarnt: Audi 80



Erwischt: Neuer Jaguar XJS und XJ6



Extra: Astra-Tuning



Edel: Mercedes E 60

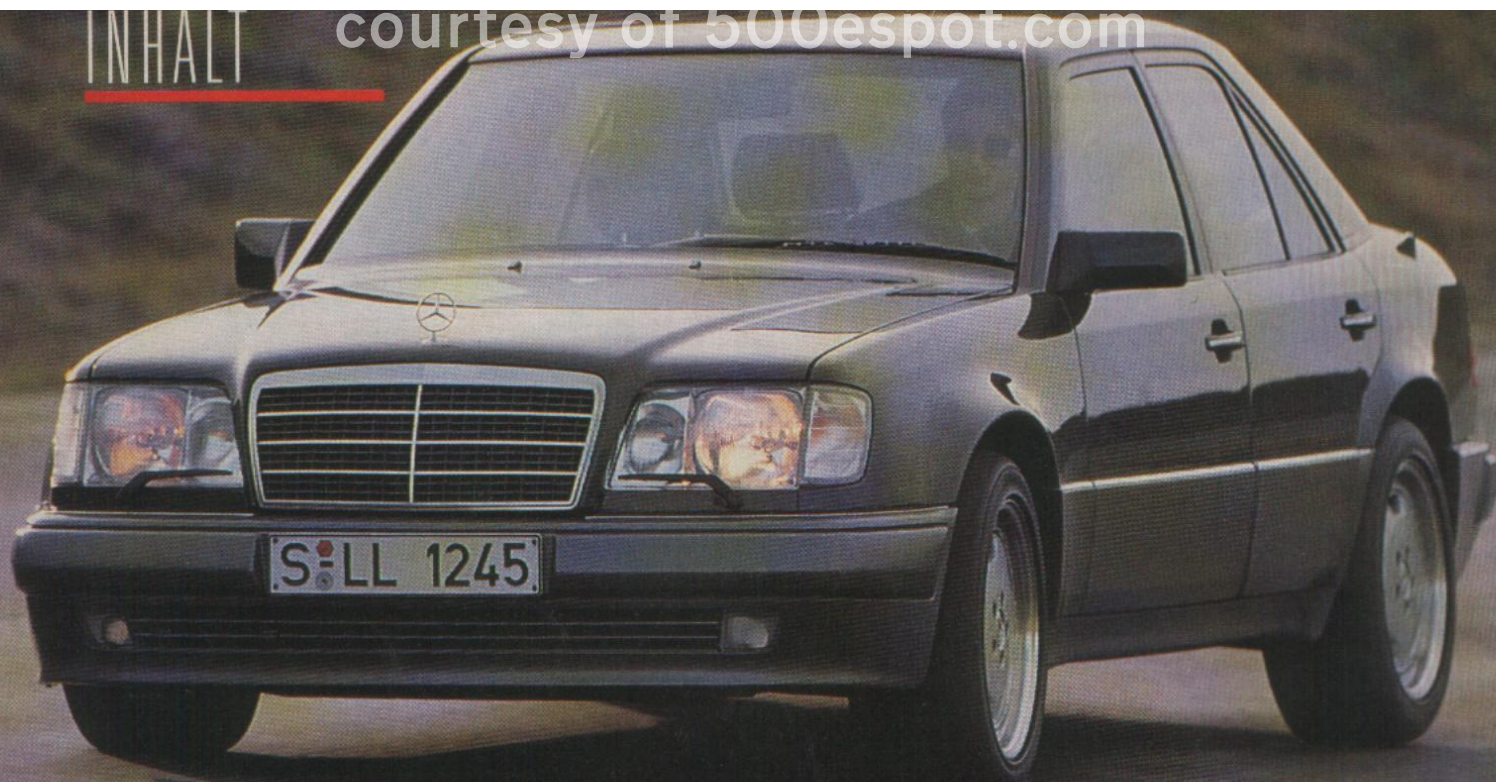


Exklusiv: ZX Break gegen Astra, Escort, Golf



Erzrivalen: Benziner gegen Diesel





Eine unbekannte Größe

Im Test: Das Topmodell Mercedes E 60 AMG. Ab S. 60

Titel

- 20 **VW im Neuheitenfieber: Neuer Passat und Audi 80**
So sehen die zukünftigen Hoffnungsträger aus. Mit gemeinsamer Bodengruppe und modernster Technik.

Tatsachen & Trends

- 10 ■ Neuheit: Kleiner Sportwagen von Bugatti ■ Sensation: BMW kauft Rover ■ Porsches harter Weg aus der Krise ■ Nachrichten.
- 12 ■ Lagonda-Comeback mit Limousine und Kombi ■ Termine ■ Trend: Ausstattungskürzel sind out ■ „Brief aus...“: Detroit – mehr als nur eine Autostadt ■ Auto-TV.
- 14 ■ Sicherheit: Situation auf dem Airbag-Markt ■ Gerüchte ■ Standpunkte: Großraumlimousinen und ihre Wachstumschancen weltweit.

Report

- 16 **Gesucht: Fachwissen – der Autokauf heute**
Wie wenig Deutschlands Autoverkäufer von BMW bis VW über ihre eigene Modellpalette wissen.

Neuheiten

- 34 **Ford-Modellpflege**
Fiesta und Probe rollen mit verbesserter Sicherheit und neuen Motoren ins Modelljahr '94.

- 52 **Geheim: Die Nachfolger von Jaguar XJS und XJ 6**
Exklusive Fotos und Infos beweisen – die Katze jagt die noble Oberklasse.

Tests & Fahrberichte

- 26 **Mercedes-C-Klasse gegen BMW-3er-Reihe**
Benziner contra Diesel – 318i und 325 td gegen C 180 und C 250 D.
- 36 **Vier Kombis der Kompaktklasse im Vergleich**
Herausforderer Citroën ZX Break gegen die deutsche Kombi-Gilde Ford Escort Turnier, Opel Astra Caravan und VW Golf Variant.

- 60 **Mercedes E 60 AMG**
Stuttgarts Topmodell der mittleren Baureihe mit sechs Litern Hubraum und 374 PS im Test.

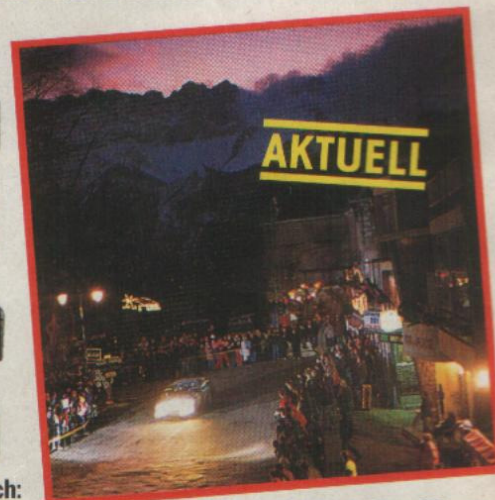
- 84 **Honda Civic Coupé 1.5**
Erster Fahrbericht des neuen Rivalen von Opel Calibra und VW Corrado.



Schumacher rollt im neuen Benetton B 194 mit neuem Motor und passivem Fahrwerk zu ersten Testfahrten auf die Piste. Ab S. 94.



RDS-Radio-Vergleich: Acht Geräte auf dem Prüfstand. Was sie leisten ab Seite 64.



Alles über die Rallye Monte Carlo und den Siegeslauf von Delecour auf Ford Escort Cosworth ab S. 90.

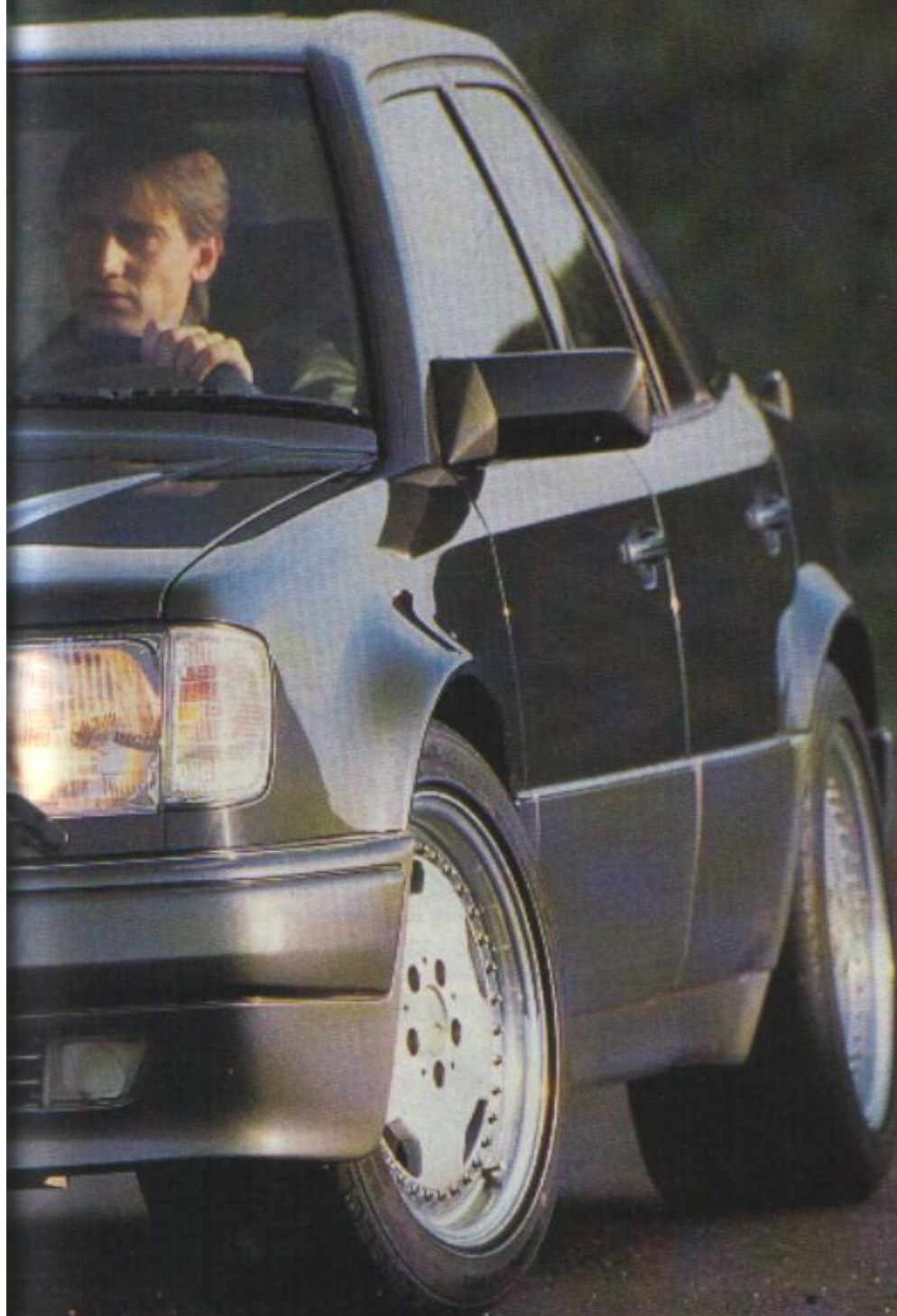


Unbekannte Größe: Die Bezeichnung E 60 sorgt im Straßenverkehr für Verwirrung – kaum einer weiß, daß sich dahinter 374 PS verbergen.



Test: Mercedes E 60 AMG

Welcome to the machine



Der AMG E60 basiert auf dem E500 und wird offiziell von Mercedes-Benz vertrieben.

Beinahe unbemerkt plazierte Mercedes mit der Unterstützung von AMG in der mittleren Baureihe ein neues Topmodell – den E60. Kommen wir gleich zur Sache und sagen „welcome to the machine“.

Verflixte Welt. Da steht (ehrlich) eines der schärfsten Autos überhaupt vor dir, und was tust du? Nach Entschuldigungen suchen. Weil ein wenig das schlechte Gewissen zupft. Wie soll jemand glaubhaft erklä-

ren, daß 374 PS eine sinnvolle Sache sind? Kann er nicht. Wie auch?

Also versuchen wir es erst gar nicht und steigen ein in den E60, drehen den Zündschlüssel um, lauschen dem 6,0-Liter-Achtzylinder und bilden uns ein, daß uns der Leichtmetall-Motor ein herzliches Willkommen zuflüstert. Und er macht's – mit einem sanften Grollen.

Fuß auf die Bremse, Stufe D der Viergangautomatik rastet ein, die Bremsen saugen sich fest, das Heck taucht etwas ein, beinahe Stille. Bremse los – langsam und majestätisch rollt der Super-Benz auf die Straße. Wie ein Verkehrsflugzeug, das seine Startposition sucht, schieben sich 1700 Kilo Perfektion Richtung Autobahn. Und eigentlich müßte es jetzt drei Uhr morgens oder Fußball-WM-Endspiel oder weiß der Teufel was sein. Ist es aber nicht. Kick-Down, voller Schub, die Arme werden länger. Nach zwei Sekunden sind 40 km/h vorbei, nach 5,7 sind's 100.

Spätestens jetzt würde ein fiktiver Carrera im Rückspiegel immer kleiner werden (5,9 s). Wir sind im zweiten Gang. Nach 7,7 Sekunden und rund 120 km/h eilt Stufe drei zur Hilfe. Tachonadel und Drehzahlmesser eilen im strengen Paarlauf davon. Es gibt keine Leistungslöcher, keine spürbaren Schaltunkte mehr. Die Nadel fliegt durch das Instrument wie eine Sternschnuppe durch den Orbit. Oberhalb von 220 km/h, da, wo viele der sogenannten Sportwagen kurz innehalten, bäumen sich die 580 Newtonmeter der Limousine nochmals auf, zeigen der Gravitation und dem Luftwiderstand ein physikalisches Lächeln, nach 25,0 Sekunden fällt der stehende Kilometer und bei Tempo 250 kurz danach der Hammer der elektronischen Geschwindigkeitsbegrenzung.

Wir rollen aus, lassen uns wie eine 747, die ihre Reise-flughöhe erreicht hat, auf 190 km/h zurückfallen und genießen eines der hochwertigsten Fahrzeuge unter der Sonne. Langsam verstehen wir, daß dieses Auto all jene Fragen beantwortet, die ein Porsche 928 oder BMW 850 aufwerfen. Gran Turismo, die Sportwagen und Limousine zugleich sein wollen und es nicht sind. Der E60 ist es.

Das dokumentiert nicht nur die infernalische Leistungs-



Insignien der Kraft: AMG ist mehr als nur eine Tuningfirma. Hier wird im Mercedes-Auftrag veredelt.

montierten: AMG-Aluräder und der Bridgestone-Bereifung der Dimension 245/45 ZR 17. Auch hier haben wir uns ein Bild gemacht und dürfen deshalb urteilen: Der Hoch-

geschwindigkeitsbereich läßt sich mit ihnen exzellent erfahren. Auf Geradeauslauf, Spurrienenempfindlichkeit und Abrollkomfort hat die Montage der 17-Zoll-Geschichte jedoch einen eher verheerenden Einfluß. Sicher, diese Rad-Reifen-Kombination paßt optisch perfekt unter die ausgestellten Kotflügel der E 500-Karosserie. Doch am E 60 wie auch anderswo beweisen sie eindrucksvoll, daß weniger oftmals mehr sein kann. Kunden, die sich auch im Sommer zur einfacheren 8x16-Mercedes-Felge und 225er-Reifen durchringen können, fahren in jedem Fall besser. Im übrigen potenziert sich so der Unterstatement-Faktor ganz immens.

Die Reifenwahl darf über folgende Tatsache nicht hinwegtäuschen: Wer 179 860



Optisch bis auf das AMG-Zeichen unverändert: 6,0-Liter-V8.

beute oder die standfeste, teilweise vom SL adoptierte Bremsanlage. Auch die (wenigen) Schattenseiten zeigen Parallelen zu den kompromißlosen und engen Supersportwagen. Logisch, daß mit 374 PS an der Hinterachse keine Verbrauchsrekorde im positiven Sinne zu erzielen sind. Decken wir also den Mantel des Schweigens über dieses fließende Thema.

Ein anderer Punkt: Die Fahrwerksabstimmung und – damit eng verbunden – die Wahl der richtigen Reifen. Die Probleme liegen hier in der Natur der Sache: Die Leistung will gebändigt werden – irgendwie.

Manchmal bedeutet Verzicht Gewinn

Das bedingt eine straffe Feder-Dämpfer-Abstimmung. Der AMG-Crew aber ist ein prima Kompromiß gelungen. Nicht zu straff, ja komfortabel verdaut der Benz Unebenheiten jeder Gattung gut – wenn er mit Winterreifen (speziell mit den von uns gefahrenen 225er-16-Zoll-Dunlop SP Winter Sport) ausgerüstet ist. Ihre seitlichen Führungskräfte ermöglichen immer noch hohe Geschwindigkeiten. Selbstverständlich muß sich der Fahrer bei 210 km/h dem M+S-Reifen-Aufkleber im Armaturenbrett unterwerfen (Bei gemessenen 10 km/h Tacho-Abweichung dürfen's auch 220 sein).

Schwierig wird es dann doch – mit den serienmäßig



Logik, die Spaß macht: Die elektrische Sitzverstellung...



...in der Türverkleidung ist serienmäßig und perfekt zu bedienen.

AUTO Ausstattungs-Tip: Mercedes E 60 AMG

Airbag Fahrerseite	•
Airbag Beifahrerseite	•
AMG-Technik-Paket	•
Antischlupfregelung (ASR)	•
Außenspiegel el. verst., beheizt	•
Alarmanlage mit Wegfahrsperre	1704,75
Automatikgetriebe	•
Drehzahlmesser	•
Fensterheber elektr., vordrhten	•
elektr. Sitzverstellung links/rechts	•
Holzausführung Wurzelholz	•
Klimaanlage	•
Kopfstützen hinten	•
Lederpolsterung	3720,25
Leichtmetallräder 8,5 x 17 mit Reifen 245/45 ZR 17	•
Metallic-Lackierung	•
Niveauregulierung	•
Radio MB-Exquisit RDS	•
Radio elektrisch für Hot-Voicer	870
Schiebe-Hebeschach elektr.	1920
Servolenkung	•
Sitzheizung vorn	520
Staubfilter	•
• = serienmäßig	
empfohlene Ausstattung	



Elektrisch von vorn aktivierbar: Das Sonnenrollo hinten.

Bei einem Grundpreis von 179 860 Mark dürften auch noch einige nette Extras erschwinglich sein. Wir empfehlen die **Alarmanlage mit Wegfahrsperre**, ohne die der Wagen wohl kaum einen Versicherungsvertrag bekommen würde und die im Diebstahlfall eine zehnprozentige Beteiligung ausschließt. Die **Lederpolsterung** gehört in den E 60 wie das Salz in die Suppe – es sieht einfach besser aus. Nachteil: Im Winter ist Leder besonders kühl. Deshalb: unbedingt die **elektrische Sitzheizung** für die Vordersitze mitordern. Das von vorn zu bedienende **Heckrollo** schützt vor unliebsamen Blicken und der Sonne. Im Gegensatz zu manuellen Varianten läßt sich diese Version beim Rangieren oder zwecks besserer Durchsicht für Hinterherfahrende einfach versenken. Ein Mercedes ohne **Schiebedach**? Da würde was fehlen. Außerdem: Der nächste Sommer kommt bestimmt.

Selbst das Bild vom Wolf im Schafspelz taugt nicht für diesen Wagen – jeder Vergleich hinkt



Der feine Unterschied: Ausgestellte Kotflügel und 17-Zoll-Fahrwerk prägen das Bild. Schwarzmetallic sollte selbstverständlich sein.

Technische Daten Mercedes E 60 AMG

Motor

Achtzylinder-V-Motor, vorn längs eingebaut, Motorblock aus Leichtmetall, Zylinderkopf aus Leichtmetall, vier obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, elektronisch geregelte LH-Berzeinspritzung, Zündung elektronisch über Mikroprozessor, geregelter Dreifach-Katalysator.

Bohrung/Hub	100,0/94,8 mm
Hubraum	5556 cm ³
Verdichtung	10,0:1
Leistung	275 kW/374 PS
bei	5500/min
Literleistung	46,2 kW/l (62,8 PS/l)
Drehmoment	580 Nm
bei	3750/min

Kraftübertragung/Fahrwerk

Viergang-Automatik mit Programmwähler, hydraulischer Wandler, Antrieb auf die Hinterachse, vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, mit Gasdruckstoßdämpfern, Querenkern und Querstabilisator, hinten einzeln an Baumlenkerachse mit Querenkern, Zug- und Schubstreben, Schraubenfedern und Querstabilisator, Niveaure-

gulierung, servounterstützte Kugelumlauf-Lenkung, Scheibenbremsen rundum, vorn und hinten innenbelüftet, 8,5J x 17-Leichtmetallfelgen, Reifendimension 245/45 ZR 17.

Karosserie/Gewichte

Selbsttr. Ganzstahl-Karosserie mit vier Türen, fünfstellige Limousine.	
Leergewicht	1700 kg
max. Zuladung	450 kg
zul. Gesamtgewicht	2150 kg

AUTO-ZEITUNG-Meßwerte

Beschleunigung:	
0 – 40 km/h	2,0 s
0 – 60 km/h	3,0 s
0 – 80 km/h	4,2 s
0 – 100 km/h	5,7 s
0 – 120 km/h	7,7 s
0 – 200 km/h	20,6 s
0 – 400 m	13,9 s
0 – 1000 m	25,0 s
Höchstgeschw.	250 km/h
Testverbrauch	15,1 l/100 km
Kraftstoffsorte	Super bleifrei

Preis

Basispreis	179 860 Mark
Testwagenpreis	189 011 Mark

Mark für ein Auto übrig hat, wer schnelle Wagen mag und doch komfortabel reisen will, der muß sich von diesem Mercedes ideal betreut fühlen. Denn dieser eine Liter mehr an Hubraum macht aus dem schon atemraubenden E 500 erst recht ein limitiertes Juwel.

Der Preis muß relativiert werden

„Welcome my son, welcome to the machine“, sang Pink Floyd 1975. Und wer im E60 langsam über Landstraßen rollt, wem die Antischlupfregelung (ASR) wie der Fels in der Brandung vorkommt, wer im Stadtverkehr mühelos im Economy-Programm gleitet, ohne den V8-Viertürer zu wecken, der kann dem alten Freund, der nicht dabei war, nur „wish you were here“ zurufen.

Noch mal und Hand aufs Herz: Der Preis erschreckt. Und doch will bedacht sein, daß dieser Wagen etwa einem Rolls-Royce in nichts nachsteht, was seine Verarbeitung betrifft, aufgrund seiner ausge-

reiften Funktionalität die englischen Herrschaftswagen gar zu Fossilien stempelt. Zudem ist die E-Klasse überall in der Welt ein Upper-Class-Auto. Nur bei uns, im Land der cremefarbenen Mercedes-Taxis, spielt er eine, sagen wir normalere Rolle. Doch nicht zuletzt diese Tatsache ist die Mixtur, aus der wirkliches Understatement entsteht.

Und wenn wir alt sind, werden wir uns erinnern. An eine verfluchte Welt, den E60, vielleicht an den E 500 Evo und M5. Und nur dieser Spaß zählt am Schluß. *Thomas Faths*



Anflug: Die Bridgestone-Reifen kleben am Asphalt.