

hat sich mit einer Ausnahme nichts Grundsätzliches geändert. Neben dem Dieseltriebwerk, drei Normalbenzin konsumierenden Motoren mit 1,7 bis zwei Liter Hubraum und der bekannten, auf Super-Kraftstoff ausgelegten Zweiliter-Maschine steht jetzt als stärkste Antriebsquelle auch eine Einspritz-Ausführung zur Wahl. Sie wird von einer Bosch L-Jetronic mit Gemisch versorgt, leistet aus zwei Litern Hubraum 110 PS und erreicht Fahrlei-

stungen, die in dieser Klasse nicht durchweg üblich sind: eine Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 in zwölf Sekunden und eine Spitzengeschwindigkeit von rund 180 km/h.

Im Gegensatz zu den mustergültigen Fahreigenschaften kann der Federungskomfort gehobenen Ansprüchen nicht ganz gerecht werden. Schuld daran hat hauptsächlich die starre

Hinterachse, die in modifizierter Form beibehalten wurde. Daß der neue Rekord Fahrbahnebenenheiten den Insassen nicht ganz so deutlich mitteilt wie sein Vorgänger, ist den längeren Federwegen sowie der neu konstruierten Vorderachse zu verdanken.

Ebenso wie der alte Rekord ist auch sein Nachfolger ein insgesamt harmonisches Automobil. An die Verkaufserfolge seines Vorgängers anzuknüpfen, dürfte ihm nicht schwerfallen.

Technische Daten und Meßwerte

OPEL REKORD 2.0E

Vierzylinder-Reihenmotor, Hubraum 1979 cm³, 81 kW (110 PS) bei 5400/min, maximales Drehmoment 159 Nm (16,2 mkg) bei 3000/min, obenliegende Nockenwelle, elektronische Kraftstoffeinspritzung (Bosch L-Jetronic), Vierganggetriebe, Hinterradantrieb, Gewicht 1100 kg, Höchstgeschwindigkeit 179 km/h, 0 bis 100 km/h 12,0 s.

BMW 728, 730 und 733 i

Bayerische Offensive

Für die vorerst aus drei Modellen bestehende Siebener-Baureihe von BMW ist die Aufgabe klar präzisiert: Die neuen großen Limousinen der weiß-blauen Marke lösen nicht nur die alten BMW-Typen von 2500 bis zum 3.3 Li ab, sondern sie sollen insbesondere den noblen Mer-

cedes-Limousinen der S-Klasse Marktanteile streitig machen.

In Form und Größe bringen die neuen BMW dazu günstige Voraussetzungen mit, denn sie bieten dank langem Radstand und kompakter Karosserie einen auch für gehobene Ansprüche gut ausreichenden Raumkom-

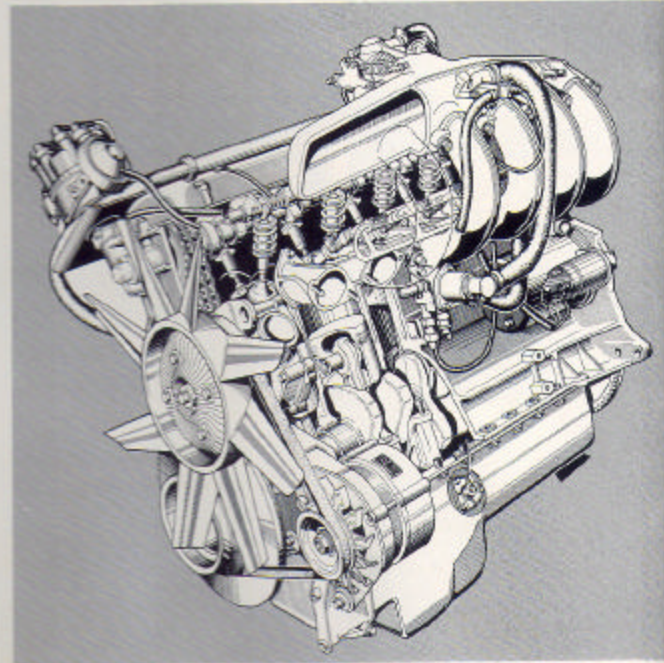
fort. Auch die Ausstattung braucht einen Vergleich mit der Konkurrenz nicht zu scheuen. Bereits das Grundmodell 728 ist serienmäßig mit allen in dieser Klasse zum guten Ton gehörenden Zutaten versehen. Und das Spitzen-Modell 733 i besitzt zudem eine Reihe exklusiver Accessoires, wie beispiels-

weise getönte Scheiben, Kopfstützen im Fond und Zentralverriegelung.

Daß auch der große BMW Freude am Fahren vermitteln will, zeigt der für sportive Piloten maßgeschneiderte Arbeitsplatz. Neben den zentral angeordneten übersichtlichen Rundinstrumenten befindet sich in Wa-



Sachlich und funktionell: BMW-Cockpit



Mit Benzineinspritzung: 3,3 Liter-Sechszylinder



Die BMW-Limousinen der Siebener-Reihe sind mit Motoren von 170 bis 197 PS lieferbar

genmitte dem Fahrer zugeeignet ein mit wichtigen Bedienungselementen bestücktes Schaltpult. Hier sind auch die Drehknöpfe der neu entwickelten luftseitig gesteuerten Heizung und Belüftung placiert, mit deren Hilfe sich Warm- und Kaltluft individuell verteilen und dosieren läßt.

Im Fahrbetrieb wird deutlich, daß die Limousinen trotz des verbesserten Federungskomforts von dem BMW-typischen sportlichen Charakter nur wenig eingebüßt haben. Dank der von einer Zentral-Hydraulik mit Unterdruck versorgten leichtgängigen und exakten Servolenkung wirken

Technische Daten und Meßwerte

BMW 733i

Sechszylinder-Reihenmotor, Hubraum 3210 cm³, 145 kW (197 PS) bei 5500/min, maximales Drehmoment 280 Nm (28,5 mkg) bei 4250/min, obenliegende Nockenwelle, elektronische Kraftstoffeinspritzung (Bosch L-Jetronic), Vierganggetriebe, Hinterradantrieb, Gewicht 1595 kg, Höchstgeschwindigkeit 209,3 km/h, 1 km mit steh. Start 30,0 s, 0 bis 100 km/h 8,7 s, Testverbrauch 15,5 L Super/100 km.

sie sehr handlich; außerdem gehören sie wegen der im Grenzbereich sanft einsetzenden Übersteuerneigung zu den kurvenwilligen Autos.

Um das Temperament ist es dagegen nicht mehr ganz so gut bestellt wie bei den Vorgängern. Denn die Siebener-Modelle sind je nach

Ausstattung um 100 bis 150 Kilogramm schwerer geworden und werden von den etwa gleich starken Sechszylindern angetrieben. Neben der 2,8 Liter-Maschine mit 170 PS gibt es einen Dreiliter mit 184 PS; darüber rangiert eine Einspritzversion mit 3,2 Liter Hubraum und 197 PS. Sowohl in

der Beschleunigung als auch in der Elastizität ist der 733 i seinen rund 200 km/h schnellen Brüdern klar überlegen. Er übertrifft sie auch in der Höchstgeschwindigkeit um knapp 10 km/h.

Die neuen großen BMW-Limousinen — das steht außer Zweifel — haben Format und Reiz. Mit Anschaffungspreisen ab 30 000 Mark aufwärts konkurrieren sie preislich direkt mit den S-Klasse-Modellen von Mercedes. BMW hat sich also gerade mit der Siebener-Reihe viel vorgenommen. Wie weit das Vorhaben glückt — das werden die Zulassungszahlen zeigen.

Porsche 928

Generationswechsel

Die Abkehr von der lange verfochtenen Heckmotor-Philosophie bahnte sich im Hause Porsche bereits vor gut acht Jahren an. Damals, noch vor

Beginn der 924-Entwicklung, legten die Porsche-Techniker den Grundstein für eine neue Sportwagen-Generation — heraus kam dabei schließlich der größte

und hubraumstärkste Porsche, den das schwäbische Unternehmen jemals für die Straße gebaut hat: der 928. Daß der Achtzylinder-Porsche letztendlich doch spä-

ter auf den Markt kam als der kleinere 924, ist leicht zu erklären: Im Gegensatz zu diesem auf der Basis zahlreicher VW-Teile konzipierten Vierzylinder-Sportwagen