



VERGLEICHSTEST  
Sechszylinderlimousinen

# Volle Breitseite

Vor den Japanern ist keine Klasse sicher. Mit dem auf Prestige getrimmten Xedos 6 nimmt Mazda den Markt der feinen kleinen Sechszylinderlimousinen ins Visier. Der neue Xedos im Vergleichstest mit seinen europäischen Konkurrenten Audi 80 2.6 E, BMW 320i und Alfa 155 V6.

Um dem Wertewandel im Automobilbau Rechnung zu tragen, hat auto motor und sport sein Vergleichstest-Schema modifiziert und erweitert. Zu den fünf bereits bekannten, in den Unterwertungen teilweise leicht veränderten Kapiteln Karosserie, Fahrkomfort, Antrieb, Fahreigenschaften und Wirtschaftlichkeit kommt ein sechstes hinzu: Sicherheit und Umwelt. Wie der Titel schon andeutet, geht es hier um die passive Sicherheit und die Umweltverträglichkeit der Vergleichstest-Teilnehmer. Alle sechs Einzelwertungen und die Gesamtwertung sind der besseren Übersichtlichkeit wegen am Schluß – siehe Seiten 40/41 – zusammengefaßt.



Kampf um Punkte in sechs Wertungen: Mazda Xedos 6, BMW 320i, Alfa 155 V6 und Audi 80 2.6 E

## 1 Karosserie

Daß stilistische Eigenständigkeit in der Praxis oft gravierende Nachteile mit sich bringt, läßt am deutlichsten der Mazda erkennen. Obwohl er zwölf Zentimeter länger als der Alfa ist und dazu noch sieben Zentimeter mehr Radstand aufweist, fällt das Raumangebot eher dürftig aus. Speziell im Fond geht es ziemlich eng zu, besonders bedrückend ist hier der Mangel an Kopffreiheit.

Der außen kleinere Alfa wirkt im Innenraum eine ganze Klasse größer. Die lichte Höhe im Fond könnte zwar auch hier etwas reichlicher sein, und vorne beeinträchtigen die breiten

Radkästen den Fußraum, aber insgesamt genießen die Passagiere spürbar mehr Bewegungsfreiheit als im Mazda.

Daß Frontantrieb nicht immer optimale Raumausnutzung garantiert, beweist auch der dritte Fronttriebler im Bund, der Audi. Er bietet zwar genügend Beinraum im Fond, was aber zu Lasten der Sitztiefe auf der Rückbank geht. Vorne drücken die schmalen Fußräume und die wuchtige Armaturentafel mit dem weit nach innen ragenden Lenkrad aufs Raumgefühl.

Auch beim BMW sorgt das nischenartige Cockpit mit seiner breiten Mittelkonsole vorne für eine gewisse Enge. Aber hinten bietet der einzige Heck-

triebler in diesem Quartett erstaunlich viel Raum. Aufgrund des langen Radstands von 2,70 Meter brauchen sich die Fondpassagiere über Platzmangel wahrhaft nicht zu beklagen.

Bei den Kofferraumvolumina sind die Unterschiede nicht so groß. Am meisten Gepäck (525 Liter Fassungsvermögen und 466 Kilogramm Zuladung) schluckt der Alfa, aber bis auf einen Skisack bietet er keinerlei Variationsmöglichkeit. Das gleiche gilt für den BMW, nur können hier wenigstens für 580 Mark Aufpreis umklappbare Rücksitze geordert werden. Bei Audi und Mazda ist die Umklappmöglichkeit serienmäßig, allerdings läßt sich speziell der Mazda wegen

der kleinen Kofferraumöffnung und der nach innen ragenden Scharniere schlechter beladen.

Der betont rundliche, coupéartige Xedos ist nach vorn wie hinten extrem unübersichtlich, außerdem wird der Einstieg durch die niedrige Dachlinie erschwert. Ebenfalls ärgerlich: zu wenige und zu kleine Ablagen im Innenraum.

Beim Alfa kann man zwar bequem ein- und aussteigen, aber die Karosserie ist genauso unübersichtlich wie die des Mazda. Außerdem mangelt es auch hier an Ablagen. Bessere Noten verdienen sich der Audi und der BMW, ohne aber voll zu überzeugen. Schmalere Einstiege (Audi) und schwaches Ab-

Fotos: H. P. Seufert

## Technische Daten und Meßwerte

Fahrzeugtyp	Alfa Romeo 155 V6	Audi 80 2.6 E	BMW 320i	Mazda Xedos 6
Motorbauart/Zylinderzahl	V/6 <sup>1)</sup>	V/6	R/6 <sup>2)</sup>	V/6
Hubraum cm <sup>3</sup>	2492	2598	1991	1995
Bohrung × Hub mm	88,0×68,3	82,5×81,0	80,0×66,0	78,0×69,6
Leistung kW(PS)/min	121 (165)/5800	110 (150)/5750	110 (150)/5900	106 (144)/6000
Max. Drehmoment Nm/min	216/4500	225/3500	190/4700	172/5000
Länge × Breite × Höhe mm	4443 × 1700 ×1440	4482 × 1695 ×1406	4433 × 1658 ×1393	4560 × 1700 ×1355
Radstand mm	2540	2616	2700	2610
Wendekreis links/rechts m	11,6/11,5	11,3/11,3	12,7/10,4	11,3/11,1
Innenbreite vorn/hinten mm	1450/1435	1365/1360	1430/1430	1410/1400
Innenhöhe vorn/hinten mm	980/905	940/905	960/930	920/890
Normsitzraum hinten mm	650	680	730	670
Kofferraumvolumen LVDA-Norm	525	430	435	407
Leergewicht/Zuladung kg	1384/466	1381/409	1344/406	1246/424
Beschleunigung in s				
0–60 km/h	4,0	4,4	4,2	4,1
0–100 km/h	8,5	9,8	9,2	8,8
0–120 km/h	11,6	13,9	12,8	12,6
0–160 km/h	21,8	26,3	25,0	24,5
1 km stehendem Start	29,5	30,9	30,4	30,1
Elastizität in s				
60–100 km/h (IV. Gang)	8,6	9,4	11,5	10,9
80–120 km/h (V. Gang)	12,7	12,8	15,3	15,8
Höchstgeschwindigkeit km/h	211	212	213	216
Innengeräusch in dB(A)				
Bei 50 km/h	64	59	60	59
Bei 100 km/h	68	66	67	65
Bei 130 km/h	73	71	71	69
Bei 180 km/h	81	78	79	76
Außengeräusch in dB(A)				
Beschleunigte Vorbeifahrt <sup>3)</sup>	75	72	75	71
Konstantfahrt <sup>4)</sup>	75	74	75	73
Simulation Ampelstart	85	80	82	80
Lenkkräfte in N				
Lenkung im Stand	31	31	34	32
Lenkung bei Fahrt	29	28	23	30
Kraftstoffverbrauch in L/100 km	Super bleifrei	Super bleifrei	Super bleifrei	Super bleifrei
DIN-Verbrauch bei 90 km/h	7,3	6,7	7,1	6,1
120 km/h	9,3	8,7	8,7	7,6
Stadtverkehr	12,0	12,3	12,8	10,7
Testverbrauch				
minimal	9,6	9,0	8,8	8,4
maximal	14,6	13,4	13,9	12,7
Durchschnitt	11,7	11,1	10,8	10,2
Abgas-Typprüfwerte in g/km				
CO <sup>5)</sup>	1,38 (US)	1,94 (Euro)	1,24 (US)	0,72 (Euro)
HC <sup>6)</sup>	0,23 (US)		0,22 (US)	
NO <sub>x</sub> <sup>7)</sup>	0,13 (US)	0,76 (Euro) <sup>8)</sup>	0,24 (US)	0,24 (Euro) <sup>8)</sup>

<sup>1)</sup> V = V-Motor; <sup>2)</sup> R = Reihenmotor; <sup>3)</sup> aus 50 km/h (III. Gang); <sup>4)</sup> 80 km/h (IV. Gang); <sup>5)</sup> Grenzwert 2,1 US/3,16 Euronorm; <sup>6)</sup> Grenzwert 0,25 US/1,13 Euronorm; <sup>7)</sup> Grenzwert 0,62 US/1,13 Euronorm; <sup>8)</sup> HC+NO<sub>x</sub> bei Euronorm zusammengefaßt

## Ausstattung und Preise

Fahrzeugtyp	Alfa Romeo	Audi	BMW	Mazda
Preis	42 900,- <sup>1)</sup>	43 600,-	44 450,-	42 970,-
Airbag links	–	1790,-	●	●
Antiblockiersystem	●	●	●	●
Automatikgetriebe	–	2650,-	3600,-	1650,-
Fensterheber vorn elektr. betätigt	●	1015,-	1050,-	●
Fensterheber hinten elektr. betätigt	500,-	860,-	820,-	●
Klimaanlage	3100,-	3290,-	3080,-	2000,-
Leichtmetallräder	●	1530,-	1440,-	●
Metallic-Lackierung	900,-	990,-	1050,-	●
Schiebe-Hebedach elektr.	1400,-	1385,-	1760,-	1600,- <sup>2)</sup>
Wärmedämmendes Glas	●	635,-	●	●

● = serienmäßig; – = nicht erhältlich; <sup>1)</sup> alle Angaben in Mark; <sup>2)</sup> Glasdach

blendlicht (BMW) vereiteln hier eine bessere Bewertung.

Wenn es um die Ausstattung geht, schlägt wieder einmal die Stunde des Japaners. Der Xedos ist zwar nicht extravagant ausgestattet, bietet aber deutlich mehr als die Konkurrenz, vor allem die deutsche (siehe Tabelle links unten). Sie muß sich sogar dem Alfa geschlagen geben, obwohl der nur ein Notrad im Kofferraum hat und weder mit Airbag noch mit Automatikgetriebe geliefert werden kann.

Doch das ist nicht der größte Nachteil des Alfa. Es ist vielmehr die Verarbeitungsqualität, die von der vorbildlichen Solidität eines Audi 80 Lichtjahre entfernt wirkt. An das von Audi erreichte Niveau kommen auch Mazda und BMW nicht heran.

Gegenüber Dreier-Limousinen des ersten Baujahrs machte der Testwagen zwar einen besseren, aber noch keinen tadellosen Eindruck. Und die Qualität des Xedos scheint nur solange erstklassig, bis zweitklassige Straßen angesteuert werden. Dann verwindet sich die Karosserie merklich.

## 2 Fahrkomfort

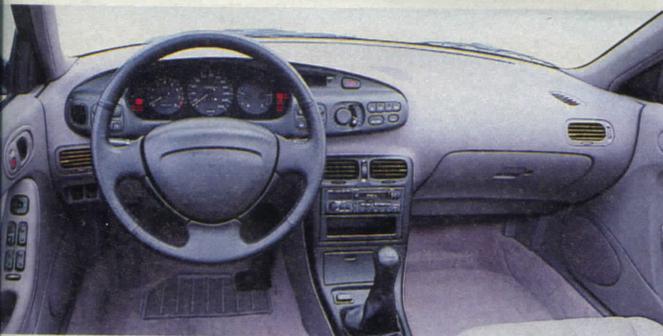
Ein Schuß jugendlicher Sportlichkeit ist über Jahre gepflegter Bestandteil des BMW-Images. Gerade beim kompakten Dreier wären gewisse Zugeständnisse an den Fahrkomfort deshalb sicher für viele Kunden akzeptabel. Um so erstaunlicher, daß sie nicht gemacht werden müssen: In der Harmonie der Federung liegt sogar einer der wesentlichen Vorzüge des 320i.

Da gibt es keine schwankenden Karosseriebewegungen, keine abrupten Vertikalstöße, kein unangenehmes Abrollgeräusch. Der BMW glättet die Fahrbahn ganz unauffällig, ohne dabei übertrieben weich zu wirken. Die Spitzenposition der deutschen Autos in der Fahrwerksabstimmung unterstreicht auch der Audi, ohne al-



### Mazda Xedos 6

Bei der Außengeräuschmessung entpuppt sich der Mazda als das leiseste Auto in diesem Vergleich. Auch in puncto Ausstattung ist der Xedos der Konkurrenz voraus; unter anderem gehört auch ein Airbag auf der Fahrerseite dazu



### Audi 80 2.6 E

Schmäler Einstieg beim Audi, aber sehr bequeme Sitze vorne, nur die Höhenverstellung ist unpraktisch



### BMW 320i

Sehr gute Raumausnutzung im BMW – hier macht sich der lange Radstand bemerkbar



### Alfa 155 V6

Der Alfa fordert im Grenzbereich viel fahrerisches Engagement; Komfort ist seine schwache Seite

lerdings das Niveau des BMW zu erreichen. Das ihm früher eigene Wanken auf groben Unebenheiten, bedingt durch eine zu schwache Dämpfung, war beim aktuellen Testwagen nur noch in stark gemilderter Form zu beobachten. Allein die von der weichen Motoraufhängung begünstigte Stuckerneigung der Vorderachse und eine spürbare Verschlechterung des Federungskomforts bei voller Zuladung sorgen noch für einen Abstand zum BMW.

Der neue Xedos von Mazda ist im Vergleich dazu nur guter Durchschnitt. Die Federung gehört nicht zu seinen gravierenden Nachteilen, ist aber längst nicht so sauber abgestimmt. Vor allem hinten sind kräftige Vertikalbewegungen zu bemerken, kleine Unebenheiten werden bei weitem nicht so souverän geschluckt wie vom BMW.

Ausgelastet mit vier Personen und Gepäck bietet der Xedos nur noch kümmerliche Reste von Federungskomfort. Die verbleibenden Federwege sind schnell aufgezehrt, Fahrbahnstöße kommen in kaum gemilderter Form durch.

Während der Mazda seine Schwächen erst unter erschwerten Bedingungen offenbart, läßt der Alfa sofort und unverblümt erkennen, daß der Komfort seine schwache Stelle ist. Mit Sportlichkeit ist eine solche Auslegung nicht mehr zu entschuldigen. Die Alfa-Karosserie ist ständig in Bewegung, selbst auf Straßen, die sich dem Auge glatt und eben präsentieren.

Querfugen lassen den Alfa erzittern, auf langen Bodenwellen wirkt er regelrecht bockig. Da wundert es schon nicht mehr, daß ihm hohe Zuladung den Rest gibt und die Federung vollends überfordert.

Dazu kommt, daß es im Alfa unmöglich ist, eine gute Sitzposition zu finden. Der kurze Fußraum mit den weit nach innen stehenden Pedalen zwingt zu einer unangenehmen Haltung mit stark angewinkelten Beinen. Die Sitze selbst unterstützen den Körper zu wenig

und haben einen zu geringen Verstellbereich.

Der Xedos ist da schon deutlich besser. Mit der Seitenführung seiner Sitze ist es zwar ebenfalls nicht weit her, aber man sitzt bequem und findet schnell die passende Sitzposition.

Großzügig dimensioniert, straff gepolstert und gut ausgeformt, sind die Audi-Sitze noch eine Klasse besser. Kleine Fahrer würden jedoch gern etwas höher sitzen. Und im Fond stört die im Verhältnis zur stark geneigten Sitzfläche zu steil angeordnete Rückenlehne.

Spitzenposition also auch hier für den BMW, obwohl dessen Sessel auf den ersten Blick einen etwas unterdimensionierten Eindruck machen. Aber sie sind vorn wie hinten sehr bequem, die Sitzposition hinter dem Lenkrad stellt in diesem Kreis das Optimum dar.

Der BMW zeigt nahezu perfekte Ergonomie mit übersichtlichen, leicht bedienbaren Hebeln und klar gezeichneten Rundinstrumenten. Am nächsten dran ist noch der Audi, bei dem man sich lediglich an dem direkt neben dem Blinkerhebel angeordneten Lichtschalter gewöhnen muß.

Der Xedos zeigt die bei japanischen Autos übliche Funktionalität, hat aber den Nachteil, daß die in den verschiedenen Drucktasten untergebrachten Leuchten bei Tag kaum zu erkennen sind.

Der Alfa schließlich geht ganz eigene Wege, die seine Abstammung vom Fiat Tipo erkennen lassen. Druckknöpfe in den Hebeln unter dem Lenkrad für Nebelschlußleuchte und beheizbare Heckscheibe – da muß man im wahren Sinne des Wortes erst einmal drauf kommen.

Den klaren Sieg der deutschen Autos in dieser Wertung unterstreichen nicht zuletzt Heizung und Belüftung. Der Alfa bringt wenig Luft in den Innenraum; der Xedos wird wegen seiner flachen Scheiben und der viel zu schwachen Belüftung im Sommer zum Brutkasten.

### 3 Antrieb

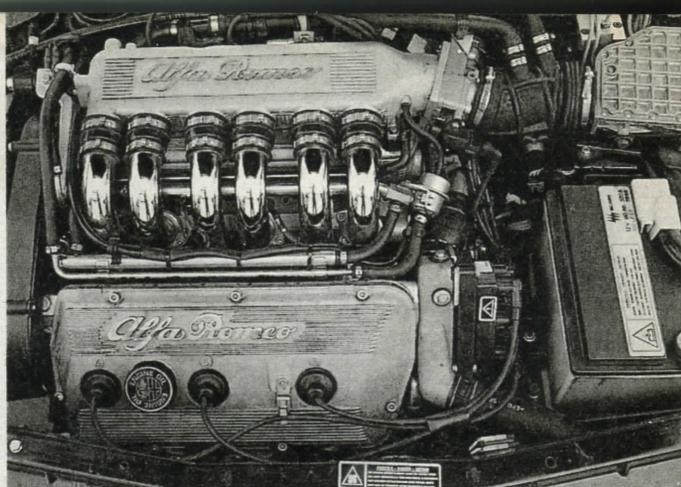
Nur die Zylinderzahl sechs ist bei allen vier Vergleichstest-Teilnehmern gleich, ansonsten ist Vielfalt angesagt. Da gibt es Reihen- und V-Motoren, mal mit 60, mal mit 90 Grad Zylinderwinkel, mal als Zwei-, mal als Vierventiler. Das Hubraumspektrum reicht von zwei bis 2,6 Liter, die Leistungsskala von 144 bis 165 PS.

Mazda läßt es beim Xedos mit dem kleinsten Hubraum und der geringsten Leistung bewenden. Der vierventilige 60 Grad-V6 entwickelt aus zwei Litern 144 PS und bringt es nur auf ein bescheidenes Drehmoment von 172 Nm bei 5000/min. Doch grau ist alle Theorie. In der Praxis macht der Mazda einen lebendigeren Eindruck als der BMW 320i mit seinem ebenfalls zwei Liter großen Vierventil-Reihentriebwerk, das trotz höherer Leistungs- (150 PS) und Drehmomentwerte (190 Nm bei 4700/min) vor allem im unteren Drehzahlbereich durchzugsschwach wirkt und deshalb mit fleißiger Schaltarbeit bei Laune gehalten werden muß.

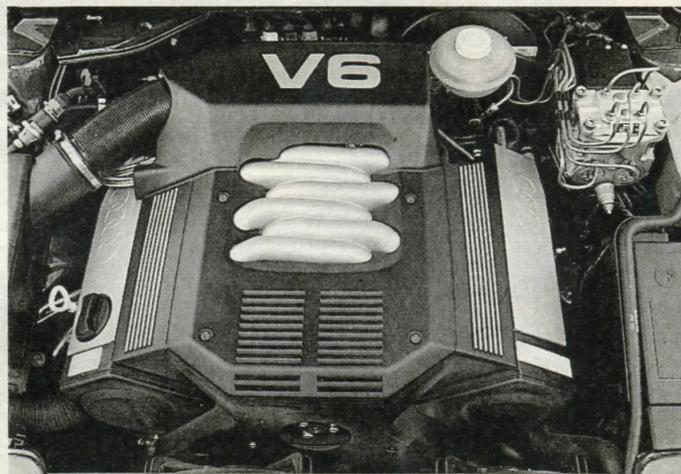
Die Fahrleistungen (siehe Tabelle auf Seite 32) geben den subjektiv empfundenen Unterschied zwischen Mazda und BMW nur unzureichend wieder, denn der japanische Sechszylinder hängt viel besser am Gas als das bayerische Motorenwerk. Die Leichtfüßigkeit des Mazda-Motors resultiert natürlich auch aus dem niedrigeren Gewicht des Xedos. Die BMW-Maschine hat fast 100 Kilogramm mehr zu bewegen.

Gleichstand hingegen bei der Laufkultur – der Mazda-V6 ist zwar etwas leiser als der akustisch stets präsente BMW-Motor, neigt aber im Schiebebetrieb etwas zum Ruckeln, eine Unart, die der vorbildlich gleichförmige BMW-Antrieb nicht kennt.

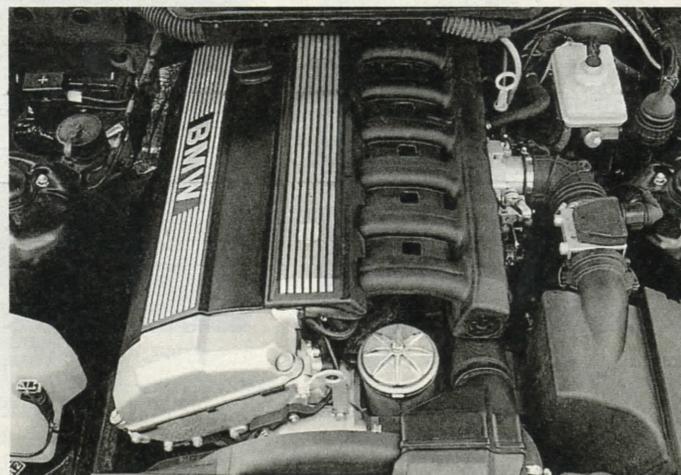
Beim Audi stört die weiche Aufhängung des Motors, die beim Schalten und Gasgeben für unangenehme Lastwechselschläge sorgt. Ansonsten bestätigt der mustergültig leise und



Alfa: spontaner Antritt, kerniger Klang, etwas rauher Lauf

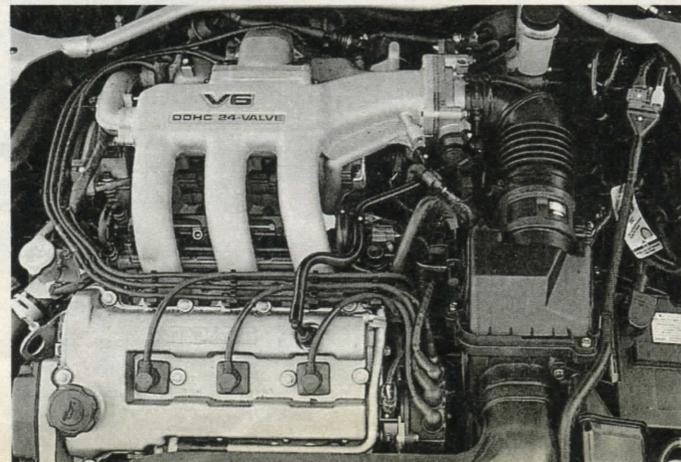


Audi: durchzugsstark und leise, aber ohne großen Reiz



BMW: drehfreudig, aber bei niedrigen Drehzahlen durchzugsschwach

Mazda: gute Durchzugskraft, leise und sparsam



vibrationsarm laufende Zweiventil-V6 einmal mehr die These, daß Hubraum durch nichts zu ersetzen ist, auch nicht durch mehr Ventile. Die leise vor sich hinflüsternde 2,6 Liter-Maschine geht schon bei niedrigen Drehzahlen voll zur Sache.

Das bullige Drehmoment von 225 Nm, das bereits bei 3500/min parat ist, ermöglicht schaltfaules, niedertouriges Fahren. An Steigungen, wo im Mazda einmal und im BMW bisweilen sogar zweimal zurückgeschaltet werden muß, kann der Audi-Fahrer im hohen Gang bleiben.

Noch bissiger hängt der Alfa-Sechszylinder am Gas, ein kerniger und 165 PS starker 2,5-Liter, der mit 216 Nm bei 4500/min zwar nicht ganz so viel Durchzugskraft wie der Audi-Motor bietet, dafür aber wesentlich drehfreudiger wirkt. Er ist zweifellos die Seele des 155, er macht aus dem Fiat-Derivat einen echten Alfa.

Ohne jede Verzögerung reagiert er selbst auf sanfteste Gaspedalbewegungen und sorgt mit dem eng gestuften Fünfganggetriebe für die besten Beschleunigungs- und Elastizitätswerte in diesem Quartett. Schaltarbeit ist hier noch seltener nötig als im Audi.

Das ist gut so, denn die Alfa-Schaltung fühlt sich hakeilig und knochig an, und beim Beschleunigen aus engen Kurven kann schon mal ein Gang herauspringen. Der fünfte ist hier übrigens kürzer übersetzt, als es angesichts des drehmomentstarken Motors nötig wäre.

Beim BMW paßt die kurze Auslegung des fünften Gangs besser zur Motorcharakteristik, wobei der zwangsläufig häufige Griff zum Schalthebel im 320i durchaus Freude bereitet. Exakt und wie geschmiert flutscht der Hebel hier durch die Kulisse.

Neben der unbefriedigenden Schaltung schmälert noch etwas den Antriebskomfort im Alfa: Als störend entpuppen sich starke Vibrationen und der rauhe Lauf des V6 im oberen Drehzahlbereich.

## 4 Fahreigenschaften

Die Traumnote von 95 Punkten läßt es schon erkennen: Die Fahreigenschaften des BMW gehören zum Besten, was man heute bekommen kann. Eine geänderte Abstimmung der Vorderachse hat dem Dreier viel von seiner ursprünglichen Nervosität genommen, ohne seine verblüffende Handlichkeit nennenswert zu beeinträchtigen.

Der Eindruck von spielerischer Leichtigkeit ist dominierend, der BMW läßt sich mit geringem Aufwand sehr schnell fahren. Er vermittelt auch noch im Grenzbereich der Bodenhaftung mit seinem leicht untersteuernden Eigenlenkverhalten ein beruhigendes Gefühl der Sicherheit.

Dem Audi ist die Straffung seines Fahrwerks gut bekommen – so gut, daß gegenüber dem BMW nur noch marginale Unterschiede festzustellen sind. Auch seine Lenkung arbeitet leicht und exakt, bleibt jedoch auf schlechten Straßen nicht so stoßfrei wie die des BMW. Er ist eine Spur träger in seinen Reaktionen, aber ebenfalls von einer Gutmütigkeit, die auch grobe Fahrfehler verzeiht.

Von der Perfektion dieser beiden bleibt der neue Xedos ein gutes Stück entfernt. Seine Lenkung beispielsweise läßt Exaktheit und Fahrbahnkontakt vermissen, sie pendelt, als hinge sie an einem Gummizug, um die Mittellage. Hier ging es



Der Xedos untersteuert stark und wirkt dadurch unhandlich

offensichtlich darum, jegliche Einflüsse des Frontantriebs auszuschalten. Das ist auch gut gelungen, allerdings auf Kosten einer präzise fühlbaren Verbindung zur Fahrbahn.

Auch die Handlichkeit des Xedos ist bestenfalls Durchschnitt. Er reagiert weniger spontan auf Lenkbewegungen und beantwortet sie in Wechselkurven mit starken Rollbewegungen um die Längsachse. Um ihn narrensicher zu machen, wurde er stark untersteuernd ausgelegt, er schiebt also mit zunehmender Querbesehleunigung kräftig über die Vorderräder. Das macht ihn problemlos, wegen der notwendigen großen Lenkausschläge aber auch recht unhandlich.

Immerhin: Dem Alfa ist er überlegen. Denn der zeigt als einziger kein genau definiertes, gut berechenbares Fahrverhalten. Solange der Fahrer auf dem Gas bleibt, untersteuert er nur leicht und erreicht so problemlos hohe Kurvengeschwindigkeiten. Lastwechsel aber und die daraus resultierenden Radlastveränderungen machen die Heckpartie unruhig und lassen sie im Extremfall ausbrechen.

Wirklich kritisch ist das nicht, für routinierte Fahrer sogar eine willkommene Unterstützung der Kurvenwilligkeit. Aber es bedeutet eben auch gezielte Lenkkorrekturen – vor allem bei belastetem Kofferraum.

Die Lenkung selbst trägt mit dazu bei, den Fahrer im Sinne falsch verstandener Sportlichkeit ständig zu beschäftigen. Sie gibt Stöße kaum gefiltert weiter, erfordert in schnellen Kurven kräftiges Zupacken und vermittelt dadurch den Eindruck, daß der Fahrer dem Alfa seinen Willen aufzwingen muß – und das schon in Situationen, wo sich BMW und Audi noch mit leichter Hand spielerisch dirigieren lassen.

Mit seinem kräftigen Motor hat der Alfa auch die meisten Traktionsprobleme. Speziell wenn es naß ist, drehen die Antriebsräder leicht durch und zerren an der Lenkung. Gravierender Nachteil: die schlecht dosierbaren, bei hoher Beanspruchung in ihrer Wirkung deutlich nachlassenden Bremsen. Auch der Xedos hat da erheblich weniger Reserven als BMW und Audi. ▷

### Fahrversuche

Fahrzeugtyp	Alfa Romeo 155 V6	Audi 80 2.6E	BMW 320i	Mazda Xedos 6
Slalom (leer) Pollerabstand 36 m	112,6	109,4	113,8	112,7
Slalom (beladen)	108,7	109,4	109,6	108,6
Kreisbahn 65 m Ø (Asphalt, naß)	56,0	58,8	56,6	56,6
Seitenwindabweichung (bei 100 km/h, Wind 90 km/h)	1,35	1,20	1,50	1,30
Wedeln (leer/beladen)	126,9/120,4	131,6/120,0	126,5/123,8	125,3/116,5
Bremsweg aus 100 km/h kalt	39,8	41,1	42,0	39,4
Verzögerung	9,7	9,4	9,2	9,8
Bremsweg aus 100 km/h warm	38,2	42,9	41,5	39,4
Verzögerung	10,1	9,0	9,3	9,8

In diesem Kapitel werden künftig Umweltverträglichkeit und passive Sicherheit bewertet, soweit es heute möglich ist. Solange die Automobilhersteller in Europa nicht per Gesetz zur Einhaltung vergleichbarer Crash-Normen gezwungen sind, gibt es auch keine objektiven Zahlen, aus denen sich eine Beurteilung des Crash-Verhaltens ableiten ließe.

Deshalb muß sich auto motor und sport vorläufig auf die Bewertung von offensichtlichen Sicherheitsmerkmalen wie dem Vorhandensein von Airbags, Gurtstraffern, Kopfstützen oder Flankenschutz (Sicherheitsmerkmale innen) beschränken. Hinzu kommt eine Benotung von Scheinwerfern, Türgriffen, Spiegeln und Scheibenwischern (Sicherheitsmerkmale außen).

In die Umweltwertung fließen Leergewicht, Rücknahmegarantie, Kennzeichnung von Kunststoffen und die Verfügbarkeit einer FCKW-freien Klimaanlage ein. Hinzu kommt die Bewertung der Abgas-Typprüfwerte, des Verbrauchs (DIN- und Testverbrauch) sowie der Ölfüllmenge samt Wechselintervallen. Außerdem wird auch das Außengeräusch bei verschiedenen Fahrzuständen ermittelt.

Audi, BMW und Mazda liegen in diesem Kapitel fast gleichauf, nur der Alfa fällt deutlich zurück. Die Gründe: keine Rücknahmegarantie, Airbag auch gegen Aufpreis nicht lieferbar, hoher Verbrauch und lautes Außengeräusch. Der Mazda ist zwar der Leiseste und Sparsamste, er hat serienmäßig einen Fahrer-Airbag, aber keinen Gurtstraffer. Auch gewährt Mazda keine Rücknahmegarantie.

BMW und Audi (ab Herbst) tun dies, außerdem liefert BMW ab 1. September alle Dreier serienmäßig mit Fahrer-Airbag und Gurtstraffer. Der Audi hat serienmäßig Procon-ten und kann zusätzlich noch mit Airbag ausgerüstet werden.

## Betriebskosten, Wartung, Ersatzteile, Garantie

Fahrzeugtyp		Alfa Romeo 155 V6	Audi 80 2.6 E	BMW 320i	Mazda Xedos 6
Grundpreis	DM	42 900,-	43 600,-	44 450,-	42 970,-
Kfz-Steuer	DM	330,-	343,-	264,-	264,-
Haftpflichtversicherung <sup>1)</sup>	DM	1625,-	1436,-	1436,-	1436,-
Teilkasko <sup>2)</sup>	DM	426,-/28*	613,-/33*	534,-/32	411,-/27*
Teilkasko <sup>3)</sup>	DM	179,-/28*	302,-/33*	251,-/32	173,-/27*
Vollkasko <sup>4)</sup>	DM	2635,-/28*	2421,-/26*	1528,-/19	2563,-/27*
Betriebskosten pro 100 km	DM	28,60	27,80	27,40	26,60
Wertverlust pro Jahr <sup>5)</sup>	DM	4800,-	4200,-	4300,-	4600,-
Gesamtkosten (mit/ohne Wertverlust) bei jährlich	in Pf/km				
10 000 km		96,6/52,4	90,4/51,7	89,4/49,7	97,4/47,7
20 000 km		66,9/40,5	62,9/39,8	62,2/38,6	62,4/37,1
30 000 km		55,0/36,6	51,9/35,8	51,3/34,8	51,2/33,6
Monatliche Unterhaltskosten <sup>6)</sup>		956,-/556,-	897,-/547,-	887,-/529,-	891,-/508,-
Zündkerzen + Filter (Luft, Öl und Kraftstoff)	DM	121,-	145,-	148,-	169,-
Auspuffanlage	DM	2764,-	3736,-	1853,-	2262,-
Kupplung neu	in DM	448,-	566,-	615,-	425,-
Tausch		-	432,-	476,-	-
4 Stoßdämpfer	DM	825,-	984,-	930,-	2344,-
Bremsbeläge vorn	in DM	220,-	235,-	151,-	162,-
hinten		111,-	156,-	99,-	153,-
2 Brems scheiben vorn	DM	581,-	357,-	314,-	225,-
Inspektion	alle km	40 000	30 000	<sup>8)</sup>	20 000
	DM <sup>7)</sup>	552,-	342,-	368,-	312,-
Pflegedienst	alle km	20 000	15 000	<sup>8)</sup>	10 000
	DM <sup>7)</sup>	147,-	166,-	138,-	144,-
Ölwechselmenge mit Filter	L	6,5	5,0	6,5	4,0
1 Satz Reifen	DM <sup>9)</sup>	1418,-	1174,-	1117,-	1122,-
Garantie-Zeitraum	km/Jahr(e)	ohne/1	ohne/1	ohne/1	100 000/3
Garantie auf Karosserie		6 Jahre gegen Durchrostung	10 Jahre gegen Durchrostung	6 Jahre gegen Durchrostung	6 Jahre gegen Durchrostung
Garantie auf Ersatzteile	km/Jahr(e)	ohne/1	ohne/1	ohne/1	ohne/1
Rücknahme-Garantie		nein	ab Herbst 1992	ja	nein
Servicestellen in Deutschland		185	3645	930	415

\* vorläufige Typklassen-Einstufung; <sup>1)</sup> Schadensfreiheit SF1 (100 Prozent), Tarif RS 2, Deckungssumme unbegrenzt, Jahresprämie; <sup>2)</sup> ohne Selbstbeteiligung; <sup>3)</sup> mit 300 Mark Selbstbeteiligung; <sup>4)</sup> mit 650 Mark Selbstbeteiligung; <sup>5)</sup> von Eurotax Schwacke ermittelter Durchschnittswert bei einer jährlichen Fahrleistung von 15 000 Kilometern und einer vierjährigen Haltedauer; <sup>6)</sup> mit/ohne Wertverlust bei einer jährlichen Fahrleistung von 15 000 Kilometern; <sup>7)</sup> alle Preise sind gerundet und können regional variieren, Wartungskosten beinhalten Öl und Ölfilter; <sup>8)</sup> nach Intervallanzeige; <sup>9)</sup> Serienbereifung

## 6 Wirtschaftlichkeit

Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten spricht vieles für den BMW. Er ist zwar der Teuerste, verspricht aber einen guten Wiederverkaufswert und relativ niedrige Unterhaltskosten – bedingt nicht nur durch seinen bescheidenen Hubraum, sondern auch durch die im Vergleich zur Konkurrenz sehr viel günstigere Einstufung in der Kaskoversicherung.

Audi und Xedos liegen gleichauf. Die Unterschiede in

den festen Kosten sind nicht so gravierend, daß sie in dieser Preisklasse kaufentscheidend sein können. Allerdings versprechen die Schätzer von Eurotax Schwacke – durchaus realistisch – dem Audi, der auch im Neuwagengeschäft zu den Bestsellern gehört, einen geringeren Wertverlust als dem Xedos. Dazu trägt auch bei, daß Audi es sich dank der kompletten Verzinkung der Karosserie leisten kann, eine zehnjährige Garantie gegen Durchrostung zu geben.

Eher düster sind die Wiederverkaufschancen beim Alfa

– da sollte man sich keine Illusionen machen. Der einst stolze Ruf der Marke ist dahin, der Kreis der Alfa-Liebhaber wurde deshalb zwangsläufig immer kleiner. Selbst im wohl wichtigsten, weil ständig präsenten Bestandteil der Wirtschaftlichkeit, dem Benzinverbrauch, schneidet der Alfa schlechter ab als seine Konkurrenz.

11,7 Liter auf 100 Kilometer sind einfach zuviel. Gute Beispiele gibt es woanders: Audi und BMW, vor allem aber der vorbildlich sparsame Xedos zeigen, was heute in dieser Leistungsklasse machbar ist. ▷

## Einzelwertungen: BMW/Audi dreimal vorn

### 1 Karosserie

Fahrzeugtyp	Alfa	Audi	BMW	Mazda
Raumangebot	18	15	18	14
Kofferraum und Zuladung	17	16	15	14
Funktionalität	14	17	17	14
Ausstattung	17	16	16	19
Qualität	11	20	16	17
Summe (maximal 100 Punkte)	77	84	82	78

### 2 Fahrkomfort

Fahrzeugtyp	Alfa	Audi	BMW	Mazda
Federung	10	16	19	14
Sitze	14	17	19	14
Klimatisierung	15	18	19	14
Bedienung/Instrumente	13	18	20	18
Innengeräusch	14	19	16	18
Summe (maximal 100 Punkte)	66	88	93	78

### 3 Antrieb

Fahrzeugtyp	Alfa	Audi	BMW	Mazda
Laufkultur	14	19	18	18
Leistungscharakteristik	20	17	14	17
Kraftübertragung	15	18	19	18
Beschleunigung/ Höchstgeschwindigkeit	20	17	18	19
Elastizität	20	19	17	17
Summe (maximal 100 Punkte)	89	90	86	89

### 4 Fahreigenschaften

Fahrzeugtyp	Alfa	Audi	BMW	Mazda
Kurvenverhalten	13	18	20	15
Geradauslauf/ Windempfindlichkeit	17	20	18	17
Lenkung/Handlichkeit	13	17	20	15
Traktion	17	20	18	17
Bremsen	15	19	19	17
Summe (maximal 100 Punkte)	75	94	95	81

### 5 Sicherheit + Umwelt

Fahrzeugtyp	Alfa	Audi	BMW	Mazda
Materialeinsatz/Recycling	16	19	19	17
Abgas und Verbrauch	16	17	17	20
Außengeräusch	17	19	18	20
Sicherheitsmerkmale innen	10	15	16	14
Sicherheitsmerkmale außen	15	18	16	16
Summe (maximal 100 Punkte)	74	88	86	87

### 6 Wirtschaftlichkeit

Fahrzeugtyp	Alfa	Audi	BMW	Mazda
Preis	19	18	17	20
Wiederverkauf	14	18	18	16
Unterhaltskosten	15	16	20	16
Wartung/Reparatur/Garantie	17	18	18	16
Kraftstoffkosten	16	18	18	20
Summe (maximal 100 Punkte)	81	88	91	88



**Alfa 155 V6** Die Karosserie hält dicht – keine nassen Füße für die Passagiere nach der Wasserdurchfahrt



**BMW 320i** Der Dreier-BMW verbindet hohe Fahrdynamik mit guten Komforteigenschaften



**Audi 80 2.6 E**  
Der weich abgestimmte Audi hebt zwar spektakulär das Hinterrad, bleibt aber in Kurven jederzeit problemlos beherrschbar

## Gesamtwertung: BMW und Audi eine Klasse für sich

Von einem BMW-Sieg in diesem Vergleichstest zu sprechen, ist angesichts des hauchdünnen Vorsprungs vor dem Audi nur aus dem Blickwinkel eines Buchhalters zu rechtfertigen. Der eine Punkt Differenz in der Gesamtwertung bedeutet, daß der BMW weniger als 0,2 Prozent vor dem Audi liegt. Das Ergebnis zeigt in erster Linie eine klare Dominanz der beiden deutschen Autos, die Entscheidung bleibt Sache des persönlichen Geschmacks. Dabei spricht der BMW Kunden an, die auf eine sportliche Note Wert legen, während der Audi mit seinem großvolumigen Sechszylinder mehr die Rolle der komfortbetonten, qualitativ besonders hochwertigen Familien-Limousine spielt.

Beide distanzieren den neuen Mazda Xedos deutlich. Dessen Sechszylinder schiebt sich zwar mühelos in die Spitzengruppe, aber die Fahrwerkeigenschaften lassen jenen Feinschliff vermissen, der für Audi und BMW selbstverständlich ist.

Klar abgeschlagen schließlich der Alfa, der nur allzu deutlich seinen Fiat-Ursprung erkennen läßt. Nur das Beste an ihm stammt wirklich von Alfa: Das ist der Motor.

Thomas Fischer/ Götz Leyrer

Fahrzeugtyp	Alfa	Audi	BMW	Mazda
Karosserie	77	84	82	78
Fahrkomfort	66	88	93	78
Antrieb	89	90	86	89
Fahreigenschaften	75	94	95	81
Wirtschaftlichkeit	81	88	91	88
Sicherheit und Umwelt	74	88	86	87
Summe (maximal 600 Punkte)	462	532	533	501

**BMW 320i** Erstklassige Fahreigenschaften und guter Komfort sorgen für einen knappen Punktsieg. Ein Nachteil ist der bei niedrigen Drehzahlen schlappe Motor



533 Punkte

**Audi 80 2.6 E** Der neue Sechszylinder, erstklassige Verarbeitung und ein verbessertes Fahrwerk bringen den Audi in die Spitzengruppe. Nur im Federungskomfort ist er dem BMW unterlegen



532 Punkte

**Mazda Xedos 6** Der V6-Motor des Xedos, kultiviert und sparsam, ist eines der besten Triebwerke dieser Klasse. Karosserie und Fahrwerk bieten nur Durchschnittliches



501 Punkte

**Alfa Romeo 155 V6** Karosserie-Funktionalität und Verarbeitung lassen ebenso zu wünschen übrig wie der Fahrkomfort. Allein der kraftvolle Motor spricht für den neuesten Alfa



462 Punkte



Mazda Xedos 6  
Volle Beladung zeigt die Grenzen des Fahrwerks auf

