

mot

5

auto-kritik

7. 3. 1970 16. Jahrgang

Die Qualitätsfrage: Fiat 128 Test: 3 Sprinter im Vergleich Capri 2300 · BMW 2002 · Rallye Kadett 1900S

Technik:
Es geht nichts
über Hubraum



PREIS

DM 1.20

E 5 9 3 9 D

Belgien FB 20,-, Dänemark dkr 3,80,
Finnland Fmk 1,70, Frankreich FF 2,40,
Italien L 270,-, Kanada c \$.50, Luxem-
burg Ifr 20,-, Niederlande hfl 1,60, Nor-
wegen nkr (inkl. moms.) 3,-, Österreich
S 10,-, Portugal esc. 12,-, Schweden
skr (inkl. moms.) 2,50, Schweiz sfr 1,60,
Spanien Ptas 30,-, USA/Übersee US\$
.50.

Printed in Germany.

Test: Drei Sprinter im Vergleich

Capri 2300 · Opel Rallye Kadett 1900 S · BMW 2002

Daß es gerade diese drei Wagen sind, ist ein Fall aus der Praxis: Eine typische Käufersituation.

Ein sportlicher Wagen soll es sein, ein Viersitzer muß es sein. Runde 10 000 DM darf das Auto kosten, vielleicht etwas mehr, aber weniger wäre schöner. Dieser Käufer weiß nicht gleich, welches Auto ihm äußerlich am besten gefällt. Ob er mehr auf Motorleistung oder mehr auf Straßenlage Wert legen soll, wenn er nicht beides im gleichen Wagen fürs Geld optimal bekommt, weiß er auch nicht recht. Die Neigung geht jedenfalls zum Coupé; das schließt starke Limousinen eigentlich aus, nur der kleine BMW mit Coupé-Charakter und dem sportlichen Markenruf käme in Frage.

Man könnte noch andere Typen mit erwägen. Den Fiat 124 Sport zum Beispiel, aber ein deutsches Auto soll es sein, und kein großes Auto: kein Opel Rekord Coupé oder Ford 17 M Hardtop-Coupé; das 15 M RS-Coupé ist durch den Capri erledigt, nur wegen dem Gepäckraum ist es am Rande zu erwägen. Der Opel GT ist um 2000 DM zu teuer für diese Wahlklasse und reiner Zweisitzer.

Eigentlich ist ja auch der Rallye Kadett durch den Capri erledigt, wenn es nicht unbedingt ein Opel sein soll. Aber der Preis hält den Rallye Kadett doch in diesem Rennen. Runde 1500 DM zu sparen, bei Blechschäden nur Kadett-Teilepreise zahlen zu müssen und immerhin fürs Geld sehr viel Motor zu bekommen, ist verlockend, wenn nicht die Figur den Ausschlag gibt - Capri und BMW sehen sportlicher aus.

Leistung fürs Geld, da schlägt der Capri 2300 den BMW 2002 nach den reinen Zahlen. Der Capri 2300 GT mit dem 108 PS-Sechs-



Gegenüber dem scharfen Fenster- und Dachabschluß des mehr verbreiteten L-Coupés ist die Form beim LS verschwommener, aber die Heckraumentlüftung ist ein Plus



Cockpit-Ausstattung tadellos, Bedienungsorgane und Instrumente sachgerecht



Auf Wunsch gibt's ihn auch ohne Streifen, auch als L-Fließheck-Coupé und als Olympia

Für die Leistung billig: Opel Rallye Kadett 1900 S



Der Schriftzug meldet den starken Motor, aber für die Mitwelt ist Kadett gleich Kadett; als Sportwagen ohne Prestige

beim Capri weniger Rallye-Stil
als beim Kadett, mehr ein Hauch
von Luxuswagen mit sport-
lichem Einschlag. Im einzelnen
ist er ganz so praktisch, aber ge-
schickt arrangiert



zylindermotor kostet knapp 700 DM
weniger als der BMW 2002 mit
100 PS-Vierzylindermotor. Für den
Preis des BMW 2002 bekommt
man bei Ford die 125 PS-Ausfüh-
rung des 2300 GT, den 2300 RS!
Der BMW-Motor ist eine starke
Maschine mit feinen Laufeigen-
schaften, aber der größere Ford-
Motor hat seine höhere Leistung
nicht nur auf dem Papier. Der
BMW 2002 beschleunigt von 0 bis
100 km/h in 11 sec und läuft 170
km/h; der Capri 2300 GT/108 PS
bringt 10 sec und 175 km/h, der
2300 RS/125 PS sogar 9,7 sec und
185 km/h. Für solche Leistungs-
ansprüche hat BMW den 2002 ti
mit 120 PS, aber der kostet runde
2000 DM mehr, nicht mehr in die-
ser Wahl.

Will man beim Capri mit dem Hub-
raum nicht so hoch hinaus, gibt es
den 2000, der in den Ausführun-
gen GT und R (Ausstattungsver-
sionen) 90 PS leistet, in 11,7 sec
von 0 auf 100 km/h beschleunigt
und 165 km/h läuft; der Preis liegt
aber nur um 180 DM unter dem
2300 GT/108 PS, der dadurch sehr
verlockend ist. Mit den Betriebs-
kostenunterschieden, die sich aus
Hubraum und PS, für den Wieder-
verkaufswert dazu auch aus Preis
und Beliebtheit der Typen erge-
ben, befassen wir uns am Schluß
des Berichts.



Test: Drei Sprinter im Vergleich

Fortsetzung

Sobald man an Kosten denkt, rückt der Kadett 1900 S ins Bild. Er hat 90 PS wie der Capri 2000 GT/R, es ist die gleiche Maschine wie beim Opel Rekord 1900 S. Er beschleunigt in 11 sec von 0 auf 100 km/h, läuft 165 km/h und ist der sparsamste Wagen in diesem Vergleich.

Man soll allerdings nicht auf den halben Liter sehen, wenn man sein Auto mit sportlichem Interesse wählt. Für Kalkulationen die Verbrauchswerte, mit denen man rechnen muß: Kadett 1900 S = 12 Liter, BMW 2002 = 12,5 Liter, Capri 2000 GT/R = 12,5 Liter, Capri 2300 GT/108 PS = 13 Liter, Capri 2300 RS/125 PS = 13,5 Liter; durchweg Superkraftstoff.

Den Capri 2000 gibt es auch mit 85 PS für Normalkraftstoff, aber das ist eine Maschine ohne Feuer, in Beschleunigung und Spitze kaum besser als der 1700 GT; allerdings durch den Sechszylinder-motor besonders laufruhig, ein Komfort-Capri vor allem in Verbindung mit Automatik.

Obrigens Automatik: Für den Kadett 1900 S gibt's keine (nur für die 1100er), aber für die Capri-Modelle vom 1500 bis zum 2300 GT/108 PS; beim 2300 RS/125 PS-Motor paßt der schärfere, auf Drehzahlausnutzung angelegte Charakter nicht zu den Zugkraftansprüchen der Automatik.

Gewaltig sind allerdings die Preisunterschiede für Automatik: Aufpreis beim BMW 2002 1243,20 DM, beim Ford Capri nur 799,20 DM. Bei beiden ist es eine sauber abgestimmte Automatik, mit der sich auch ein Sportsmann keine Zacke aus der Krone bricht.

Zumal ja die sogenannte Sportlichkeit nur bei einem Mini-Prozentsatz von Fahrern wirklich sportliches Fahren bedeutet, das heißt volles Ausnutzen von Triebwerk und Fahrwerk nach den Möglichkeiten der Fahrsituation zwecks maximaler Fahrleistung. Sportlichkeit ist sonst mehr ein Bekenntnis zu einer Lebenshaltung, typisch dafür der Capri: Eine Karosserie wie ein Sportjackett auf einem brav-normalen Unterbau. Eher ist



Im BMW herrscht funktionelle Schlichtheit, kein Hauch von Spielzeug wie beim Cockpit des Rallye Kadett und auch des Capri. Der BMW braucht seine Sportlichkeit weder außen noch innen zu demonstrieren. Auch nicht bei der Sitzgestaltung, die jedoch nur noch ausreichend auf die Anforderung des rasanten Wagens abgestimmt ist. Rechts unter der breiten offenen Ablage das große ausklappbare Handschuhfach; eine bessere Lösung als beim Capri, der nur oftene Ablagen hat, keinen geschlossenen Handschuhkasten auch im Gegensatz zu Kadett.



der BMW ein von Grund auf trainierter Sprinter. Ford muß Autos in großer Zahl verkaufen, damit die Kasse stimmt. BMW bedient einen anspruchsvollen Kundenkreis, der nicht so aufs Geld sieht; das BMW-Fahrwerk ist aufwendiger als beim Ford und beim Opel, mit Einzelradfederung hinten (Schräglenker, Doppelgelenkachse) statt Starrachse. Ausgefielete Fahrwerk-Maßarbeit für Fahr-

er, die im Lenkrad jede Reaktion des Fahrwerks fühlen und blitzschnell darauf reagieren wollen, mit besonders guter Abstimmung von Federung und Stoßdämpfung – Federung sehr straff, bei voll belastetem Wagen hart, aber sehr guter Straßenkontakt fürs Fahrgefühl, präzise Spurhaltung auch auf ungünstiger Fahrbahn bei hoher Geschwindigkeit. Das kostet Geld, und das Werk muß mit wenigen

Autos viel Geld verdienen, das zahlt jeder Kunde mit, auch bei Wartung und Ersatzteilen.

Ganz anders der Capri, ein Auto aus dem Verkaufs-Computer, der gefragt wurde: Was verkauft sich, was verkauft sich nicht? Er verkauft sich durch die schicke Form, durch saubere Qualität, auch durch den einfachen technischen Aufbau, der wenig Ärger erwarten läßt. Ist das Fahrwerk zu kurz gekommen,



Zum sportlichen Stil des Capri-Cockpits (Bild Seite 21) paßt die Aufteilung des Rücksitzes in zwei Einzelsitze mit Armlehne dazwischen; sachlich hat es nicht viel Sinn, aber es sieht gut aus – muß allerdings auch extra bezahlt werden; der aufgeteilte Rücksitz ist Bestandteil der L-Innenausstattung, die man am besten zusammen mit den X-Außen-Extras als XL-Ausstattung für 294,15 DM kauft; das haben wir in den Einzeltests der verschiedenen Modelle in früheren Heften ausführlich besprochen.

Capri-Gepäckraum in diesem Konkurrenzvergleich der kleinste, aber man wird den Capri nicht als Reise-Viersitzer kaufen, für zwei bis drei Personen reicht auch der Gepäckraum.



weil die starre Hinterachse nach alter Väter Sitte an Blattfedern hängt? Konstruktiv nur modernisiert durch zusätzliche Schwingarme, die den Blattfedern die verdrehende Beanspruchung beim Beschleunigen und Bremsen abnehmen. Die Starrachse hat fürs Fahrwerk durchaus Vorteile: Exakt paralleler Lauf der Hinterräder, Spur und Sturz konstant. Es gibt gute Fahrwerke dieser Bauart, und der Capri gehört bei gutem Straßenzustand dazu. Aber auf Unebenheiten kommt die Achse ins Trampeln, und die Lenkung packt den Wagen bei hoher Geschwindigkeit etwas zu schroff, ohne gleichzeitig das Feingefühl fürs Dosieren zu vermitteln.

Das muß den Spaß am starken Capri nicht verderben, nur muß man ein Könner sein, um ihn auf volle Leistung zu fahren. Mit einem BMW im Nacken klebt dem Capri-Fahrer das Hemd am Leibe, und er braucht Muskeln. Mit dem Sechszylindermotor ist sein Auto vorne schwer, Servolenkung wenigstens als Extra wünschenswert. Da ist der Kadett auch mit der für seine Figur dicken 1900 S-Maschine ein leichter Spring-ins-Feld, er wiegt nur knapp 900 kg gegen 1040 kg des Capri 2300 und knapp

1000 kg des BMW 2002. Muskeln braucht man für volles Ausfahren nicht, aber Nerven. Während der BMW schön präzise und kursorisch in der Hand liegt, jede nötige Reaktion spüren läßt (wer es nicht spürt, kann mit den 100 PS ins Unheil geraten), hoppelt der starke Kadett wie ein Straßenhase. Für die Ansprüche der starken Maschine ist er härter gefedert als der Kadett 1100, ganz unkultiviert, und in der Lenkung spürt man jeden Fahrbahnstoß. In Kurven mit schlechter Fahrbahn scheinen sich die Räder mehr in der Luft als auf dem Boden zu befinden. Selbst wenn man immer wieder daran denkt, daß man viel Motor fürs Geld bekommen hat und auch für Reparaturen kein besonderes Kostenrisiko eingegangen ist, muß ein solches Fahrwerk seinen Fahrer sauer machen – wenn er den Wagen scharf ausfährt. Der Capri liegt besser. Wer fährt so ein Auto schon aus, muß man für die Praxis fragen. Die BMW mit ihrem muskulösen Fahrverhalten reizen das Temperament; einen besseren Kolonnen-springer als den 2002 mit seiner Kompaktfigur, seinem präzisen Reagieren und seiner Übersichtlichkeit kann man sich kaum den-

ken. Zwischen den hohen Wänden des Kadett sitzt man mehr eingeschlossen; der Motor hat auch nicht das spontane Temperament des BMW, sondern reagiert im Mittelbereich sogar eher zögernd aufs Gas. Der Capri ist wirklich bullig, aber nicht so übersichtlich wie der BMW; er vermittelt das Gefühl absoluter Wagenbeherrschung nicht so spontan. Keine Frage: der BMW ist der wirklich sportliche Wagen in diesem Vergleich, der Kadett fällt am meisten ab, der Capri aber ist doch verlockend. Der Hubraum macht es beim Capri 2300. Laufruhe, kultiviertes Motorgeräusch, und aufs Gas der Sprung nach vorn, das ist schon fein. Fahrverhalten und auch Fahrkomfort des sehr stramm gefederten Capri reizen eigentlich gar nicht besonders, die Motorleistung auszuschöpfen, man nutzt sie eher für zügiges Durchhalten der Reisegeschwindigkeit. Zum Ausnutzen letzter Fahrwerksreserven regt der Capri gar nicht erst an; mit dem großen Hubraum hat man es ja auch nicht nötig, anderen Leuten zu beweisen, daß man ihnen davonfahren kann – man will eben im Augenblick nicht, so werden die meisten Capri gefahren. Am geringsten ist die Qual der

Achtung!

Ab Herbst ist auch die 26 M-Maschine (2600 ccm) für den Capri zu erwarten. 125 PS wie der Capri 2300 RS, aber durch den größeren Hubraum noch bulliger, vielleicht für den Capri auch etwas leistungserhöht. Bei langfristigen Kaufverträgen kann man eventuell schon auf diesen 2600 schießen, obwohl er noch nicht offiziell angekündigt ist. Gegenüber dem 2300 RS kann die Beschleunigung eines 2600 nicht gewaltig überlegen sein, aber mit Automatik brächte er die Beschleunigung des 2300 RS, den es nicht mit Automatik gibt; das wäre eine besonders interessante Version.

Weiter
auf der
nächsten
Seite

Test: Drei Sprinter im Vergleich

Fortsetzung

Wahl beim Blick ins Innere der Rivalen. Armaturen und Sitze für sportlichen Geschmack attraktiv zu machen, versteht heute jedes Werk. Mag der Rallye Kadett ziemlich das letzte an Fahrverhalten und nicht das beste an Motorleistung sein, so schlägt doch beim Anblick des Cockpits das Sportlerherz höher, im Capri-Cockpit kaum weniger; und die karge Einrichtung des BMW 2002 paßt genau zum Mehr-sein-als-scheinen auch der äußeren Form.

Zu viert sitzt man im Capri am engsten. Der Capri hat zwar schöne Rücksitze, aber mit wenig Knie- und Kopfraum, für Erwachsene auf langer Fahrt nicht bequem. Das Kadett Coupé ist dagegen ein vollwertiger Viersitzer, nur mit einem Minus an Kopfraum hinten. Daß es zwei Kadett-Coupé-Karosserien gibt, fällt wenig auf: unsere Bilder zeigen das LS-Coupé, das im Stil der Schrägheck-Limousine LS entspricht. Die ältere, aber weiter gebaute Coupé-Karosserie mit dem reinen Fließheck kostet 172 DM weniger und gefällt manchen Betrachtern besser, die Form wirkt etwas sportlicher.

Das LS-Coupé gibt es mit der 1900 S-Maschine auch als Olympia-Coupé, von den Rallye-Ausführungen unterschieden durch Grill und Innenausstattung.

Der Rücksitzraum des BMW ist für eine Limousine nicht besonders geräumig. Wenn der Fahrer gern weit vom Lenkrad abrückt, kann hinter ihm niemand mehr sitzen. Beim Kadett besteht das gleiche Raumproblem, nur läßt sich der Fahrersitz nicht so weit zurückziehen, was andererseits für Fahrer mit langen Beinen keine gute Sitzposition ergibt.

Der Fahrer sitzt im Capri und im BMW besser als im Opel. Ob er sich im Capri besser untergebracht fühlt als im BMW, ist Geschmacksache. Man sitzt im Capri sehr tief. Auf Wunsch gibt es Zwischenstücke zum Erhöhen der Sitze, empfehlenswert auch für mittelgroße Fahrer. Die beste Übersicht, das beste Gefühl der Wagenbeherrschung, hat der Fahrer im BMW. Lobenswert bei allen drei Konkurrenten die Schaltung, aber

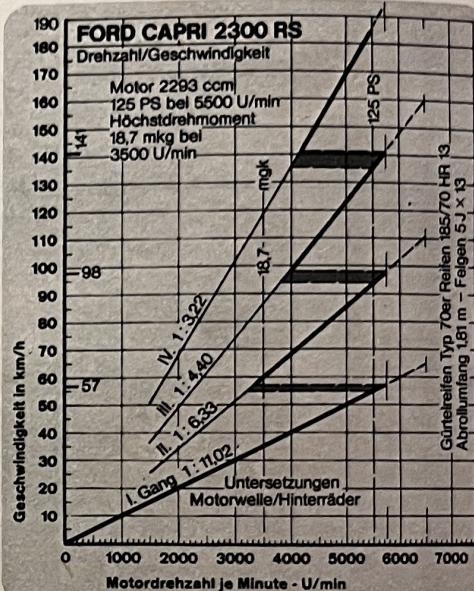
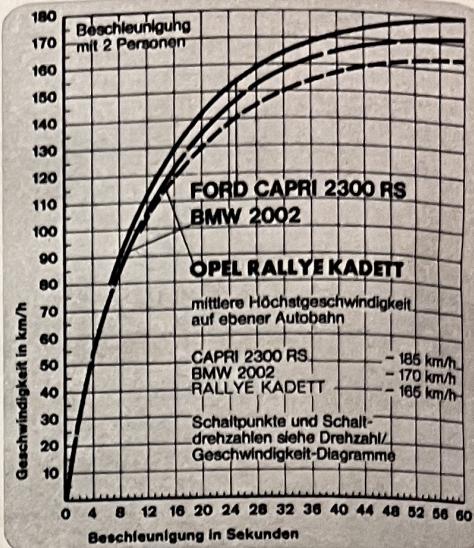
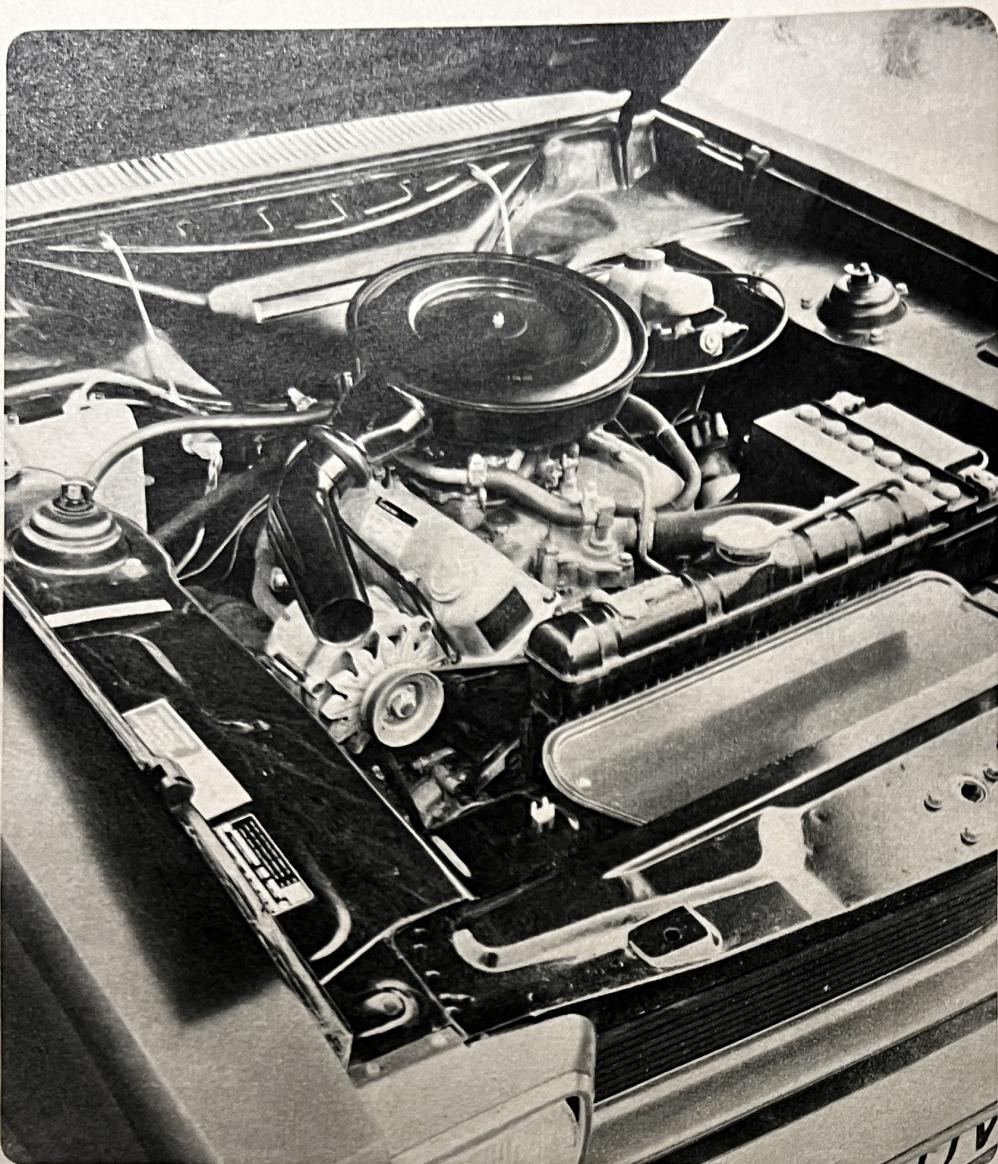
Deutschlands Sp

Escort GT, 64 PS,
0-100 km/h in 16,3 sec

15 M RS, 75 PS,
0-100 km/h in 13,5 sec

Sie können es nicht lassen. Ob sie nun Escort heißen oder Capri oder 20M RS – sie nehmen jede sportliche Herausforderung an. Und sie haben auch ziemlich oft die Nase vorn.

Dieter Glemser zum Beispiel gewann auf Escort TC alle 7 Läufe zur deutschen Rundstreckenmeisterschaft 1969 in seiner Klasse. Zwei Capri 2300 GT holten sich gegen harte internationale Konkurrenz beim ersten Wettbewerbseinsatz



die beste Vereinigung von Leichtgängigkeit und Präzision bietet die Schaltung des Capri.

Tips zur Wahl im einzelnen: Den Rallye Kadett kann man auch ohne die schwarzen Streifen und die schwarzen Flächen auf der Motorhaube bekommen; die Kriegsbelebung liebt nicht jeder, während die schwarze Innenausstattung mit den Zusatzausstattungen durchaus eine sachgerechte Wahl ist. Die technische Ausrüstung ist gut, Gürtelreifen und Halogen-Fernlicht im Preis, weiteres kann man sich nach Preisliste aussuchen, heizbare Heckscheibe wegen Bebeschlagung dringend empfehlenswert. Bei Reifenwahl: Gegenwärtig beste Eindrücke mit Michelin zX.

Zur heizbaren Heckscheibe beim Rallye Kadett gleich auch die verstärkte Drehstromlichtmaschine bestellen, Aufpreis nur 11,82 DM, die Scheibe kostet 81,03 DM. Interessantes Angebot beim Kadett: Sperrdifferential für 213,12 DM Aufpreis. Wenn ein Rad beim Anfahren oder beim Kurvenfahren

mit Beschleunigung durchdreht, wird die Differentialwirkung automatisch gesperrt, die Antriebskraft auf dem anderen Rad bleibt da-

durch erhalten. Geländewagen und sehr starke Sportwagen haben Sperrdifferential serienmäßig, beim Kadett ist es nicht unbedingt empfehlenswert.

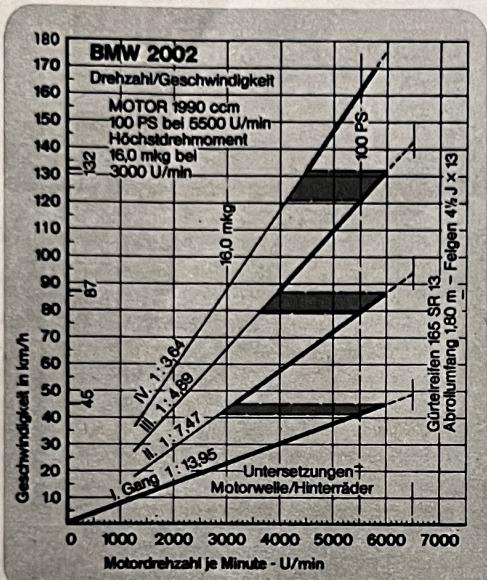
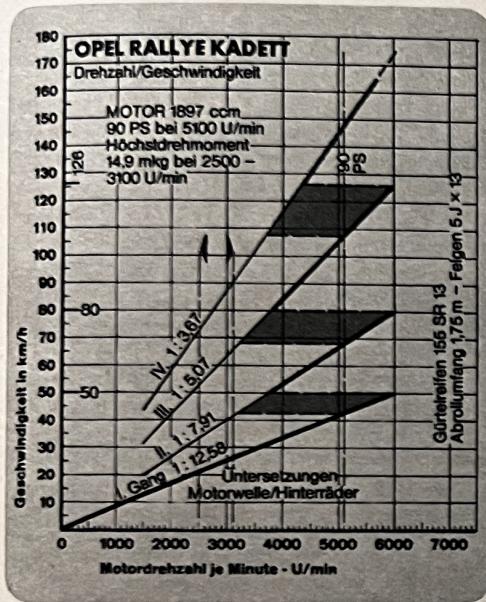
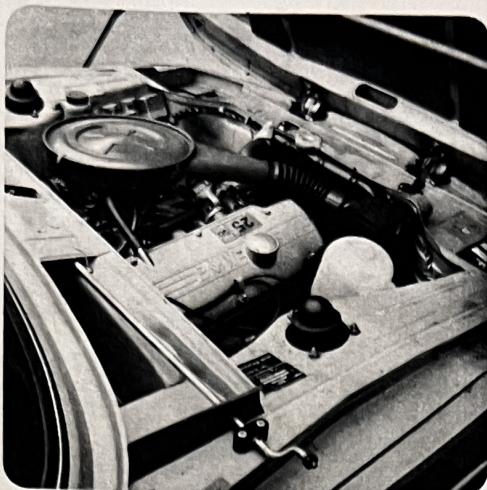
Bei starken Straßenunebenheiten und hoher Geschwindigkeit kann momentane Differentialsperrung den Wagen plötzlich aus dem Kurs bringen – kein Problem für einen einigermaßen versierten Fahrer, aber doch ein Argument gegen das Sperrdifferential.

Beim Capri tut es für die meisten 2300-Käufer der 108 PS/GT vollkommen, aber die Wahlmöglichkeit von 125 PS für 421,80 DM Mehrpreis kitzelt selbstverständlich. Das Minus an Elastizität des stärkeren Motors fällt in der Praxis nicht besonders auf, für die durchschnittliche Mischung Kurzstrecke/Fernstrecke ist der 108 PS-Motor richtiger; die PS stehen ja nicht außen drauf, vernünftigerweise reizt Ford nicht zum Prestigekauf des stärksten Motors. Aber überwiegender Langstreckenbetrieb spricht eindeutig für den 125 PS-Motor. Zu beachten die besondere Bereifung in Verbindung mit der stärkeren Maschine: 185/70 HR 13 auf der Sportfelge 5 J × 13. Sehr breite Reifen, bessere Reifenfede-

Beschleunigungsvergleich

Modell	PS	Leistung						Spitze
		0	80	100	120	140	160	
		sec	sec	sec	sec	sec	sec	km/h
Opel Rallye Kadett 1900 S	90	7,5	11,0	16,2	24,6	46,0	165	
Alfa Romeo Giulia Super	103	8,2	11,9	15,8	23,6	36,5	175	
Alfa Romeo 1750	113	7,9	11,6	16,3	23,1	32,3	180	
BMW 1600	85	7,6	12,0	18,0	29,0	62,0	160	
BMW 2002	100	7,0	10,9	15,3	22,9	33,0	170	
Fiat 124 Sport	120	6,3	9,4	13,8	20,5	30,3	185	
Ford Capri 2000 R	90	8,6	12,8	20,7	34,2	65,0	165	
Ford Capri 2300 GT	108	6,8	10,0	14,9	22,9	40,0	175	
Ford Capri 2300 RS	125	6,9	9,7	13,9	19,3	28,7	185	
Ford 20 M RS	108	7,7	11,7	17,6	26,5	58,0	165	
Ford 20 M RS/2300 RS	125	7,3	10,7	15,6	22,5	47,5	175	
Opel Rekord 1900 Sprint	108	8,3	12,5	18,9	29,0	49,0	170	
Opel GT 1900	90	7,8	11,5	17,0	25,2	40,7	185	
VW-Porsche 914	80	10,1	14,8	20,9	32,2	54,6	175	

Alle Messungen mit zwei Personen, Tachometer korrigiert. Abmessungen. Spitze = mittlere Höchstgeschwindigkeit auf ebener Autobahn.



nung als beim 165 SR 13 auf der gleichen Felge. Wir erprobten in dieser Größe nur den Goodyear G 800 Grand Prix, der einen optimalen Eindruck machte. Minus der breiten Reifen ist anscheinend eine etwas verstärkte Aquaplaning-Neigung durch die größere Reifenfläche.

Vom weiteren Zubehör heizbare Heckscheibe für 86,58 DM in Verbindung mit Drehstromlichtmaschine (55,50 DM) empfehlenswert; die zu Einzelsitzen aufgeteilte Rücksitzbank mit der Mittelarmlehne ist beim 2300 im Preis. Auf Wunsch bekommt man die R-Ausstattung auch ohne die schwarze Lackierung der Haube und der Seitenfensterumrandungen.

Auch beim BMW heizbare Heckscheibe empfehlenswert (116,55 DM), ratsam ferner Drehzahlmesser, der beim Opel und beim Ford im Preis, aber längst nicht so wichtig ist wie beim äußerst drehfreudigen BMW. Bei der weiteren Ausstattung wird man sich vor allem ums Licht kümmern müssen,

für einen Wagen mit so aggressivem Kraftpaket-Charakter müßte eigentlich Halogen-Fern- und Abblendlicht serienmäßig sein. Als Bereifung schätzen wir auf dem BMW nach wie vor Michelin XAS besonders.

Text und Fotos:
Dr. P. Simsa
Zeichnungen, Diagramme:
J. F. Drkosch
Preise, Kosten:
K. Freund

PREISE UND KOSTEN

Der Rallye Kadett 1900 S kostet 8462,65 DM. Er ist nicht nur in den Anschaffungskosten der billigste, sondern auch in den Betriebskosten. Jahressteuer 273,60 DM, Haftpflichtversicherung 546 DM. Wertverlust pro Jahr während der ersten drei Jahre voraussichtlich 1300 DM. Qualitäturuf, Leistung und relativ günstige Kosten fördern einen stabilen Marktwert. Laufende Kosten pro 100 km mit Kraftstoff (ca. 12,0 Liter Super/100 km), Öl, Reifenverschleiß und Werkstattkosten ca. 15,25 DM. Insgesamt ergeben sich monatliche Gesamtkosten ohne (in Klammern mit) Wertverlust bei 15 000 Jahreskilometern von 277 DM (385 DM).

Rund 900 DM mehr kostet das billigste Capri-Modell dieses Vergleichs. 2000 GT/R = 9318,45 DM, 2300 GT = 9501,60 DM, 2300 RS = 9923,40 DM. Alle drei Capri-Varianten sind auch in den Betriebskosten teurer als der Kadett. Jahressteuer 288 DM, 331,20 DM und nochmals 331,20 DM. Haftpflichtversicherung 546 DM, 622 DM und 711 DM. Die Versicherungsstufe von über 90 bis 115 PS wurde nicht ausgenutzt. Die nächste Versicherungsstufe reicht dann gleich bis 150 PS.

Wertverlust der leistungsstarken Capri-Modelle ca. 1500 DM, 1600 DM und 1700 DM jährlich. Ab 2 Liter Hubraum und mehr als 90 PS läßt das Masseninteresse nicht nur bei Neuwagen, sondern vor allem auch bei Gebrauchtwagen stark nach. Am gesamten Kraftfahrzeugbestand (Pkw und Kombi) hat die Gruppe über 90 PS bis 125 PS nur einen Anteil von rund 4%, der Anteil der Hubraumklasse von 2 bis 2,5 Liter ist mit rund 3,3% noch etwas geringer.

Kraftstoffverbrauch 12,5, 13,0 und 13,5 Liter Super 100 km. Einschließlich Öl, Reifen und Werkstatt ergeben sich laufende Kosten auf 100 km von 15,95 DM, 16,90 und 17,45 DM. Werkstattrisiko auch geringfügig höher als beim Kadett. Die monatlichen Betriebskosten ohne (in Klammern mit) Wertverlust bei 15 000 Jahreskilometern: 288 DM (413 DM) für den 2000 GT/R, 309 DM (443 DM) für den 2300 GT und 325 DM (467 DM) für den 2300 RS.

Der BMW 2002 liegt in den Anschaffungskosten knapp über dem teuersten Capri: 9978,90 DM. Der BMW 2002 TI ist gleich um eine ganze Klasse teurer: 11988 DM. Jahressteuer bei 2002 und 2002 TI gleich mit 288 DM, Haftpflichtversicherung 622 DM und 711 DM. Ein gewisses Risiko bei den meist recht scharf gefahrenen Wagen, wozu nicht zuletzt auch die guten Fahrwerkseigenschaften verleiten, macht sich im Marktwert bemerkbar. Wertverlust pro Jahr ca. 1600 DM und 1800 DM, beeinflußt auch durch die hohen Anschaffungskosten.

Kraftstoffverbrauch 12,5 und 13,5 Liter Super/100 km. Laufende Kosten pro 100 km insgesamt mit Öl, Reifen und Werkstatt 16,25 DM und 17,70 DM. Das Werkstattkosten-Risiko ist bei den BMW-Typen zweifellos am größten, immer im Verhältnis zur Konkurrenz des Vergleichs. Monatliche Gesamtbetriebskosten ohne (in Klammern mit) Wertverlust bei 15 000 Jahreskilometern: 2002 = 297 DM (430 DM) und 2002 TI = 323 DM (473 DM).

Der BMW 2002 liegt in den Betriebskosten also fast genau in der Mitte zwischen Capri 2000 GT/R und Capri 2300 GT, während der BMW 2002 TI bis auf geringe Unterschiede dem Kostenniveau des Capri 2300 RS entspricht. Der Einfluß von Hubraum und Leistung addiert sich und ist nicht zu unterschätzen.

mot-Gesamturteil

Rallye Kadett nur aus Preisgründen wählen, bei Opel fehlt ein neues Modell mit besserer Straßenlage und gleicher Leistung bei etwas weniger Hubraum. Absoluter Kontrast dazu ist der BMW: kompakt und kultiert, mit außerordentlicher motorischer Spannkraft und optimalen Fahreigenschaften. Aber man sollte sich den BMW nur leisten, wenn man Reserven für das Kostenrisiko hat; er ist kein Auto für knappe Finanzen. Das ist der Unterschied zum Capri, den man sich mit geringerer Finanzreserve leisten kann. Nun stelle man sich vor, Ford würde die Straßenlage zum Optimum aufbessern – da wäre der Capri das Idealmodell in dieser Klasse.