

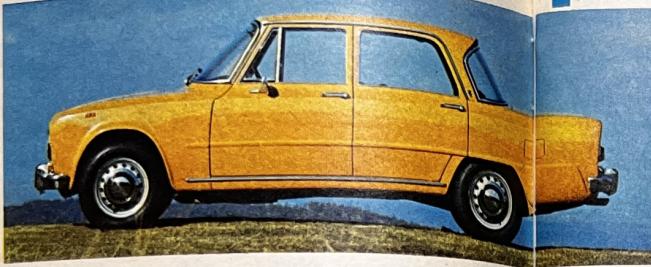
England-Rallye

**Großer
Vergleichs-
test** **BMW**
Ford
**Sportliche
Mittel-
klasse** **Opel**
Alfa Romeo
Fiat

**18 Extraseiten
Journal:
Autoreisen
in Winter und
Sonne**



Der beengte Straßenverkehr in Mittel-europa favorisiert kompakte, gut motorisierte Autos. Fünf davon vergleicht auto motor und sport in diesem Test.



Alfa Romeo Giulia Super

Vierzylinder-Reihenmotor, zwei oben-liegende Nockenwellen, 1570 ccm, 103 PS bei 5500 U/min, 13,5 mkg bei 2900 U/min, Standardbauweise mit Frontmotor und Hinterradantrieb, DM 11 250.—



BMW 2002

Vierzylinder-Reihenmotor, eine oben-liegende Nockenwelle, 1990 ccm, 100 PS bei 5500 U/min, 16 mkg bei 3500 U/min, Standardbauweise mit Frontmotor und Hinterradantrieb, DM 11 230.—

Fiat 125 Special

Vierzylinder-Reihenmotor, zwei oben-liegende Nockenwellen, 1608 ccm, 100 PS bei 6400 U/min, 13,5 mkg bei 4000 U/min, Standardbauweise mit Frontmotor und Hinterradantrieb, DM 8990.—

Ford Taunus GXL

Vierzylinder-Reihenmotor, eine oben-liegende Nockenwelle, 1576 ccm, 88 PS bei 5700 U/min, 12,7 mkg bei 4000 U/min, Standardbauweise mit Frontmotor und Hinterradantrieb, DM 10 215.—

Opel Ascona 19 SR

Vierzylinder-Reihenmotor, eine oben-liegende Nockenwelle, 1897 ccm, 90 PS bei 5100 U/min, 14,9 mkg bei 2800 U/min, Standardbauweise mit Frontmotor und Hinterradantrieb, DM 9182.—

Mit Sport an sich haben Autos, die man der sportlichen Mittelklasse zuordnet, wenig zu tun. Das in der Auto- branche allenthalben geschätzte Attribut der Sportlichkeit steht hier lediglich für überdurchschnittliche

Funktionalität und Fahrtüchtigkeit. Limousinen der sportlichen Mittelklasse sind in der Regel klein in den Abmessungen, aber groß in der Leistung. Unter ihnen findet man rechte Tiefstapler, wie sie eine Gruppe von Autokäufern bewußt bevorzugt. Kein Zweifel besteht daran, daß die kompakten, leistungsfähigen Autos für den Verkehr von heute — sei es für das Einparken oder das Überholen — besonders gut geeignet sind.

Die Testwagen

Daß der Begriff der Sportlichkeit dennoch nicht ganz zu Unrecht strapaziert wird, erhellt daraus, daß man in dieser Gruppe jene Wagen antrifft, die im Tourenwagen-Rennsport dominierende Rollen spielen. Dazu gehören vor allem der Alfa Romeo und der BMW.

Aber auch Fiat baut temperamentvolle Autos aus

Tradition und setzte besonders den mit Doppel- nickenwellenmotor und Fünfganggetriebe ausgerüsteten

125 Special ganz eindeutig auf die Spuren dieser leistungsfreudigen Vorbilder. Bei Opel ist der Trend zu forschem Temperament noch relativ neu, im

Ascona 19 SR aber bereits so ausgeprägt, daß man ihn unbedingt mit einbeziehen muß, wenn die Kauf- überlegungen in diese Klasse tendieren. Das kann auch

für den Ford Taunus GXL gelten, besonders dann, wenn er — wie von auto motor und sport für diesen

Test ausersehen — mit dem 2,3 Liter-Sechszylinder- motor ausgestattet ist. Ford sah sich jedoch im letzten Moment außerstande, den gewünschten Typ anzu- liefern, und schickte die nur bedingt sportliche

1,6 Liter-Version in die Konkurrenz.

Es fällt auf, daß von den geprüften Wagen einheitlich die Standardbauweise mit Frontmotor und Hinterrad- antrieb bevorzugt wird. Recht einheitlich liegen mit

90 bis 100 auch die PS-Zahlen in dieser Klasse, wenn- gleich sie aus unterschiedlichen Hubräumen zwischen 1600 und 2000 ccm gewonnen werden. Beim Preisvergleich zeigen sich dagegen beträchtliche Unterschiede, wobei es freilich ratsam ist, die

Preise im Zusammenhang mit der Ausstattungstabelle auf Seite 47 zu lesen.

Testteam: Helmut Eicker, Manfred Jantke, Michael Mehlin, Fritz Reuter, Klaus Westrup

Fotos: Julius Weitmann

Der zweckmäßige Kompaktbau verträgt sich schlecht mit stilistischen Experimenten. Deshalb präsen-

1. Wertung

Karosserie, Ausstattung

tieren sich vier der fünf Konkurrenten in bemerkenswert schlichter Form. Durch reich- lichen Aus- stattungskomfort bemühen sich jedoch die meisten, Preis und Gegenwert ins richtige Verhältnis zu rücken.

Seit den Tagen des Borgward Hansa dominiert in der europäischen Mittelklasse eindeutig die Pontonform. Von den fünf Konkurrenten wird sie in Rein- kultur demonstriert: Vom Fiat in geradezu langweiliger Ein- fachheit, vom BMW schlüssig, Ascona ebenfalls zurückhaltend, doch sehr modern und adrett. Die stärksten individu- listischen Reize besitzt die Alfa Romeo-Karosserie. Obwohl die schmal und hoch wirkende Giulia nicht mehr dem Schön- heitsideal der heutigen Auto- form entspricht, ist sie in ihrer Eigenwilligkeit immer noch reizvoll, dabei funktionell und von guter aerodynamischer Durchbildung. Der Ford Taunus ist der Verführer in dieser Gruppe; breit und niedrig gebaut und angetan mit langer Motorhaube, kurzem Heck und starken stilistischen Effekten, entfernt er sich ein gutes Stück von der nüchternen Zweckmäßigkeit der anderen.

Wenn man ein Auto erst einmal gekauft hat, erweisen sich in der Folge die Geräumigkeit und Sitzbequemlichkeit in der Karosse meist als wichtiger als ihre äußere Form. Hinsichtlich des Raumangebots zeigt sich, daß man in den kompakten Limousinen, auch wenn sie mehr als 10 000 Mark kosten, keine allzu hohen Ansprüche stellen darf. Mehr als vier Personen haben nirgendwo Platz und das nicht immer sehr bequem. Relativ breit und geräu- mig sind nur der Ford Taunus und der Fiat. Im Ford findet man ferner ausgezeichnete Sitze vor, jedoch eine ungünstig tiefe Sitzposition. Die großflächigen Fiat-Sitze sind ebenfalls bequem, aber die Fahrposition wird durch einen relativ kurzen Beinraum und das hochstehende Lenkrad beeinträchtigt. Ziemlich prallfüllen vier Erwachsene den Alfa, den BMW und den Opel aus. Im Alfa sitzt man bei einer Be- setzung mit zwei oder drei Personen allerdings ausge- zeichnet; auch auf den gut ge- formten Rücksitzen ist es hier

bequem. Die Form der BMW-Sitze, obwohl zwischenzeitlich mehrfach modifiziert, will manchen Figuren immer noch nicht recht passen, von der flachen Bank im Fond gar nicht zu reden. Auch der Umstand, daß es den BMW nur zweitürig gibt, deutet an, daß er mehr geräumiger 2+2 als vollwertiger

Familienwagen sein will. Im Opel Ascona findet man zwar eine hervorragende Fahrposition, aber ziemlich knapp bemessene Kleinwagensitze und eine dürftige Rücksitzbank vor. Die schwächere Einstiegsnote erhielt der Ascona für seine schmalen hinteren Türen. Bis auf den Ford bemühen sich

alle Wagen um kompakte Außenabmessungen und erweisen sich obendrein beim Parken als erfreulich übersichtlich. Beim rund zehn Jahre alten Alfa Romeo sind freilich die Fensterflächen noch nicht so großflächig wie bei BMW und Fiat, und das abgerundete Ascona-Heck ist nicht ganz

übersichtlich. Wirklichen Anlaß zur Kritik geben die Sichtverhältnisse aber nur beim Ford, in dem man sehr tief sitzt und die Wagengrenzen absolut nicht überblicken kann. Besonders für kleine Menschen ist der Taunus in diesem Punkt nicht empfehlenswert.

Das Fassungsvermögen der Kofferräume steht bei allen fünf Autos in einem vernünftigen Verhältnis zur Wagengröße und dürfte für normale Ansprüche, die jährliche Urlaubsfahrt eingeschlossen, ausreichen. Krasse und durchaus zu beachtende Unterschiede ergeben sich jedoch in der möglichen Zuladung: Sie schwankt in dem weiten Bereich zwischen 425 kg (Alfa Romeo) und 305 kg (BMW). Während man den Alfa und auch den Fiat mit vier schweren Personen und zwei Zentnern Gepäck beladen darf, ist der BMW schon mit vier mittelschweren Insassen bis an die zulässige Grenze ausgelastet. In der Mitte zwischen diesen Extremen liegen mit 365 kg bzw. 370 kg der Ford und der Opel. Auch hier zeigt sich, daß der BMW mehr als die anderen als sportlicher 2+2 zugeschnitten ist.

So sehr man im vergangenen Sommer von einer wirksamen Wagenbelüftung profitieren konnte, so sehr wird man in den kommenden Monaten eine gute Heizung schätzen. Außerdem kräftig und schnell kann man im Opel Ascona einheizen, und auch Alfa, Fiat und Ford stellen bei Bedarf ausreichende Kalorienmengen zur Verfügung. Im BMW kommt man bei winterlicher Kälte dagegen selten ohne Gebläsehilfe aus. Dafür hat er die beste und übersichtlichste Heizungsbedienung, zusammen mit dem Ascona. Nicht sehr praktisch ist das in fast allen italienischen Autos anzutreffende Schema der Luftverteilung mittels einer Klappe im Fußraum, wie es Alfa und Fiat verwenden.

Für die Belüftung des Wageninneren ist in allen Wagen nur

Ausstattung

	Alfa Giulia Super	BMW 2002	Fiat 125 S	Ford Taunus 1600 GXL	Opel Ascona 19 SR
Grundpreis DM	11 250.—	11 230.—	8990.—	10 215.—	9182.—
Startautomatik	○	○	○	●	●
Drehstromlichtmaschine	●	●	●	●	●
Gürtelreifen	●	●	●	●	223.—
Scheibenbremsen vorn	●	●	●	●	●
Scheibenbremsen hinten	●	○	●	○	○
Bremskraftverstärker	●	●	●	●	●
Zweikreisbremse	●	●	●	●	●
Sperrdifferential	○	432.—	○	○	250.—
Fünfgang-Getriebe	●	947.—	●	○	○
4 Türen	●	○	●	●	●
Schiebedach	1000.—	496.—	395.—	381.—	428.—
Verbundglasfrontscheibe	○	74.—	○	119.—	126.—
Motorhaubenselbstarretierung	●	●	●	○	○
Liegesitze	●	●	●	●	●
Armlehnen hinten seitlich	●	●	●	●	●
Mittelarmlehne hinten	●	○	●	●	○
Beifahrerhaltegriff	●	●	●	●	●
Haltegriffe hinten	●	●	●	●	●
Ablagemöglichkeit vorn (außer Handschuhkasten)	●	●	●	●	●
Abblendbarer Innenspiegel	●	●	●	●	●
Heizgebläsestufen	1	2	2	2	2
Ausstellfenster vorn	●	●	●	○	○
Scheibenwischergeschwindigkeiten	2	2	2*	2	2
Elektrische Zeituhr	●	●	●	●	●
Drehzahlmesser	●	129.—	175.—	●	●
Zigarettenanzünder	●	●	●	●	●
Handbremskontrolllicht	●	●	●	○	●
Kofferraumbeleuchtung	●	●	●	●	●
Rückfahrtscheinwerfer	●	●	●	●	●
Heizbare Heckscheibe	155.—	122.—	85.—	●	96.—
Halogen-Fernlicht	○	153.—	●	●	128.—
Halogen-Abblendlicht	○	○	●	○	○
Wischer- und Wascherkombination	●	●	●	●	●
Tageskilometerzähler	●	●	●	●	○

● = vorhanden

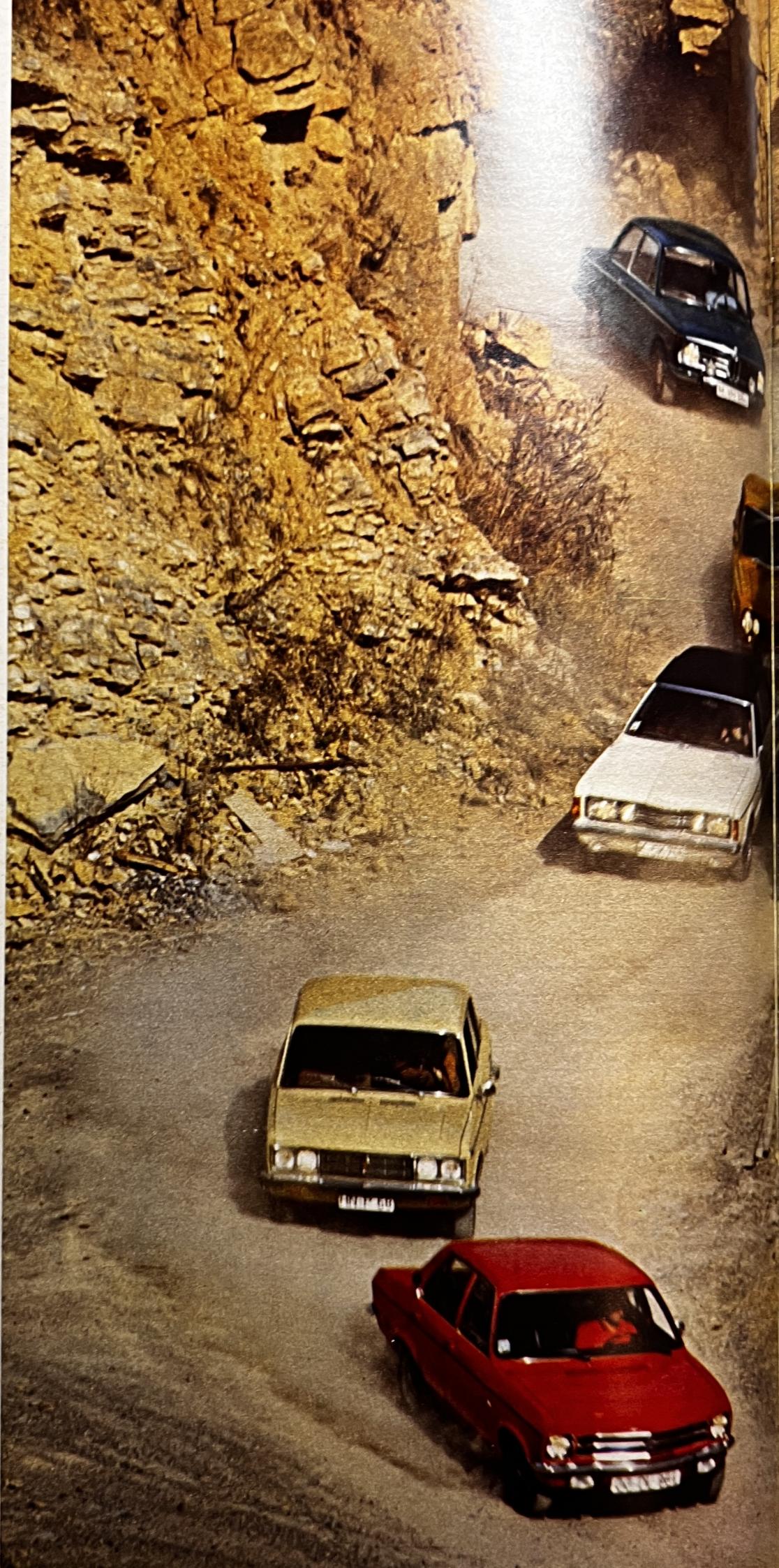
○ = nicht vorhanden

* mit Intervallsschaltung

durchschnittlich gut gesorgt. Am schwächsten strömt die Frischluft im Ford Taunus. Beim BMW, der stark zum Beschlagen der Scheiben neigt, muß man bei feuchtem Wetter die Ausstellfenster zur Unterstützung der Luftpumpe heranziehen. Als angenehm erweisen sich bei großer Hitze die separaten Lüftungsrosetten im Fußraum des Alfa Romeo, bei Feuchtigkeit beschlagen aber auch in der Giulia häufig die Scheiben. Eine beheizbare Heckscheibe ist nur im Taunus GXL serienmäßig, während sie bei den Konkurrenten gegen unterschiedlich hohe Aufpreise erworben werden kann.

In erfreulicher Einmütigkeit haben sich die verschiedenen Hersteller zu zweckmäßigen Rundinstrumenten durchgerungen, zu denen in der Giulia Super, im Taunus GXL und im Ascona 19 SR große Drehzahlmesser gehören. Bei BMW und Fiat kosten diese Anzeigen Aufgeld, was man dem billigeren Fiat weit eher verzeihen kann als dem teuren BMW. Anordnung und Übersichtlichkeit der Instrumente sind nicht in allen Wagen gleich gut. Grundsätzlich ablehnen sind Anzeigen auf der Mittelkonsole, wie sie der Alfa und der Ford aufweisen, denn sie liegen dort nicht im Blickfeld des Fahrers. Speziell im Taunus muß man dreimal hinschauen, bis man sich über Benzinstand oder Motortemperatur orientiert hat. Als vorbildlich kann die Instrumentierung im Opel und im BMW gelten.

Durchweg haben sich die fünf Hersteller darauf eingestellt, daß die Kundschaft in der sportlichen Mittelklasse einigermaßen anspruchsvoll ist. Beim Ausstattungsumfang sind deshalb nur zaghafte Sparversuche feststellbar, wie etwa der fehlende Drehzahlmesser beim BMW oder die — mit Ausnahme im Ford — nicht vorhandenen Heizscheiben. Im übrigen kann man den fünf Wagen eine weitgehend komplett Grundausstattung bescheinigen, wie man sie in Anbetracht der bescheidenen Wagengrößen für 10000 Mark allerdings erwarten darf. So nützliche Dinge wie Gürtelreifen, vordere Scheibenbremsen, Bremskraftverstärker, Drehstromlichtmaschinen, Liegesitze, differenzierbare Wischer- und Ventila-



Gewichte		Alfa	BMW	Fiat	Ford	Opel
Eigengewicht vollgetankt	kg	1075	1035	1050	1080	995
zulässiges Gesamtgewicht	kg	1500	1340	1460	1445	1365
Zuladung	kg	425	305	310	365	370
Personenindexzahl		5,0	3,6	4,8	4,3	4,4
Gewichtsverteilung						
Vorderachse	%	54,9	54,6	53,3	54,2	51,8
Hinterachse	%	45,1	45,4	46,7	45,8	48,2
zulässige Anhängelast						
gebremst	kg	835	1200	900	1000	850
ungebremst	kg	600	500	565	530	500
Leistungsgewicht						
vollgetankt	kg/PS	10,4	10,4	10,5	12,3	11,1
mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck)	kg/PS	13,7	13,8	13,9	16,1	14,8

Karosserie		Alfa	BMW	Fiat	Ford	Opel
Form		9	9	7	8	9
Sitze		9	8	8	9	7
Sitzposition		9	10	7	8	10
Innenraumgröße		7	7	9	9	7
Kofferraumgröße		8	9	8	8	9
Zuladung		10	6	10	8	8
Kompaktheit		9	9	9	6	9
Einstieg		8	6	9	8	7
Sicht		9	10	10	7	9
Heizung		9	8	9	9	10
Lüftung		8	8	8	7	8
Serienausstattung		10	8	10	9	8
Verarbeitung, Qualität		9	8	7	6	9
		114	106	111	102	110

tor-Geschwindigkeiten, Zeituhren, Rückfahrscheinwerfer und Lichtquellen im Kofferraum sind überall serienmäßig eingebaut. Bis auf den BMW haben alle vier Türen, und die beiden Italiener, Alfa und Fiat, brillieren darüber hinaus mit Fünfganggetrieben und Vierradscheibenbremsen. Nur eine Verbundglas-Frontscheibe hat wieder einmal keiner, was in Anbetracht des Preisniveaus als Minus angekreidet werden darf.

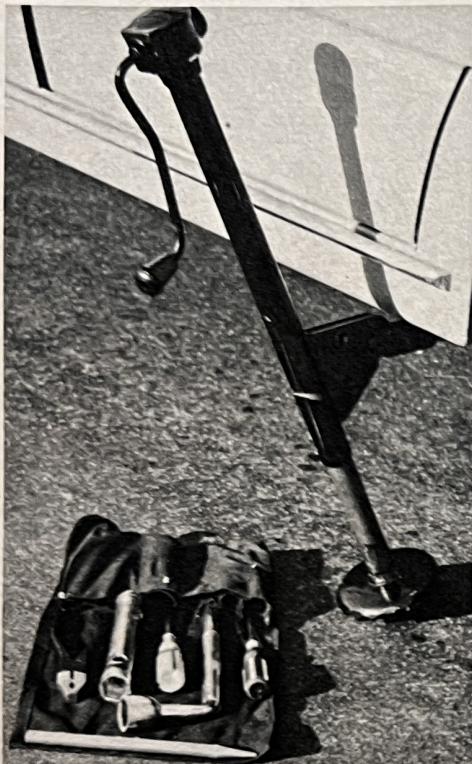
In der Qualität der Verarbeitung nähern sich die modernen Großserienwagen einander immer mehr an. Die automatisierte Produktion sichert fast absolute Gleichmäßigkeit der Arbeitsabläufe und weitgehend identische Elektrophorese-An-

Abmessungen		Alfa	BMW	Fiat	Ford	Opel
Radstand	mm	2510	2500	2505	2580	2430
Spur	vorn	1324	1330	1313	1420	1331
	hinten	1274	1330	1291	1420	1320
Länge	mm	4160	4230	4223	4270	4180
Breite	mm	1560	1590	1611	1700	1632
Höhe	mm	1430	1410	1390	1370	1385
Innenbreite	vorn	1320	1320	1400	1400	1340
	hinten	1320	1380	1390	1395	1360
Innenhöhe*	vorn	910	950	930	925	970
	hinten	870	880	870	865	910
Sitztiefe	vorn	480	485	495	495	500
	hinten	480	480	510	505	490
Knieraum	hinten					
	von/bis	110/280	100/370	180/345	155/325	130/310
Wendekreis	links	12,0	10,7	11,5	11,0	10,5
	rechts	11,5	10,1	11,3	11,1	10,6
Lenkradumdrehungen		4	3 3/4	3 1/2	3 3/4	4

* gemessen über Sitzhinterkante

lagen sorgen für annähernd gleich guten Lackauftrag. Wenn alte Hasen behaupten, ihre Borgward Isabella von vor zehn Jahren sei bei weitem nicht so schnell gerostet wie ihr Neuwagen vom vorigen Jahr, dann machen sie die Rechnung ohne das Streusalz, das es damals noch kaum gab.

Alfa Romeo



Ford



Solide wie eine Burg wirkt der mit 1060 kg schwerste der fünf Wagen, die Giulia Super: Auch im Detail arbeiten die Maschinen offensichtlich sauberer als es zu Zeiten der Handarbeit südländische Mentalität zuließ. Die Verarbeitung des kleinen BMW ist nach mehrjähriger Produktionsdauer ebenfalls

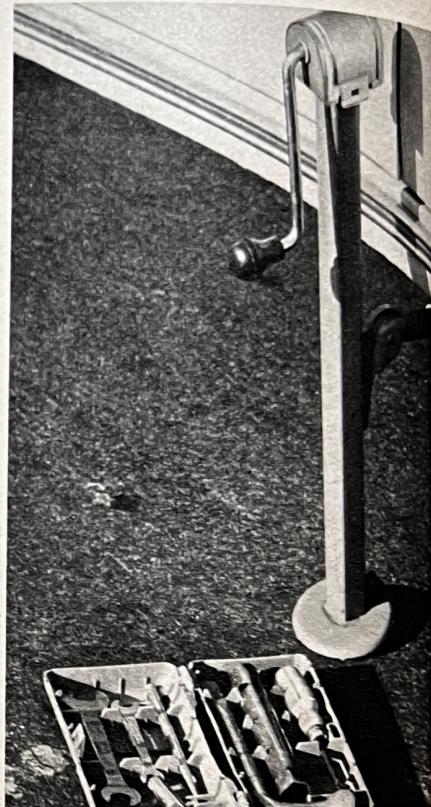
BMW



Praktisch sind die Kurbelwagenheber von Alfa Romeo, BMW und Fiat und auch die Ratsche von Opel. Der Ford-Wagenheber ist eine Zumutung. Von Bordwerkzeug halten Ford und Opel nicht mehr viel.

besser als ihr Ruf. Nur die rahmenlosen, zischfreudigen Seitenfenster haben die Münchner bis heute nicht fest in den Griff gekriegt. Unerhörte Großserienroutine verrät die bei zweifellos rationellem Materialeinsatz ausgezeichnete Verarbeitungsqualität des noch nicht einmal ein Jahr alten Opel

Fiat



Opel



Ascona. Den Eindruck guter perfektionierter Fertigung macht auch der Fiat, doch weiß man, daß in manchen Details mitunter zu sparsam gebaut wird. Am meisten entbehrt man im Ford Taunus das angenehme Gefühl von Autoqualität. Nicht nur die relativ kurze Bau-

zeit, sondern auch sparsamste Materialkalkulation lassen bei ihm den Charakter des vollkommen rationalisierten Massenprodukts am deutlichsten hervortreten.

Die erste Wertung sieht überraschend den bejahrten Alfa Romeo in Front, dessen kompakte, funktionelle und gut ausgestattete Karosserie es mit den jüngeren Konkurrenten noch immer aufnehmen kann. Der Opel Ascona folgt aber dichtauf, und selbst der Punktschwächste, der weniger kompakte, aber recht geräumige Ford, lässt den Vorsprung zur Spitzte nicht allzu groß werden.

Das Leistungsniveau in der sportlichen Mittelklasse ist beachtlich. Bis 180 km/h reicht das Geschwindigkeitspotential der schnellsten

Vertreter, wobei Wirtschaftlichkeit keinesfalls außer acht gelassen wird. Fünfganggetriebe gelten, anders als bei uns, in Italien nicht als sportlicher Luxus.

Alfa Romeo



Fiat



Fiat



Ford

2. Wertung

Motor, Leistung

Wer ein Auto der sportlichen Mittelklasse kauft, dem geht es in der Regel um einen Schuß Extraleistung, der das Leben im täglichen Verkehrskampf erleichtert. Er möchte zügiger überholen und auf der Autobahn eine schnellere Gangart anschlagen können als der Klassendurchschnitt, und nicht zuletzt möchte er Fahrerfreude empfinden. Zu all dem gehört ein kräftiger, leistungsfreudiger Motor. Andererseits ist Wirtschaftlichkeit hier durchaus gefragt, sonst hätte man sich ja gleich ein größeres, hubraumstärkeres Auto kaufen können.

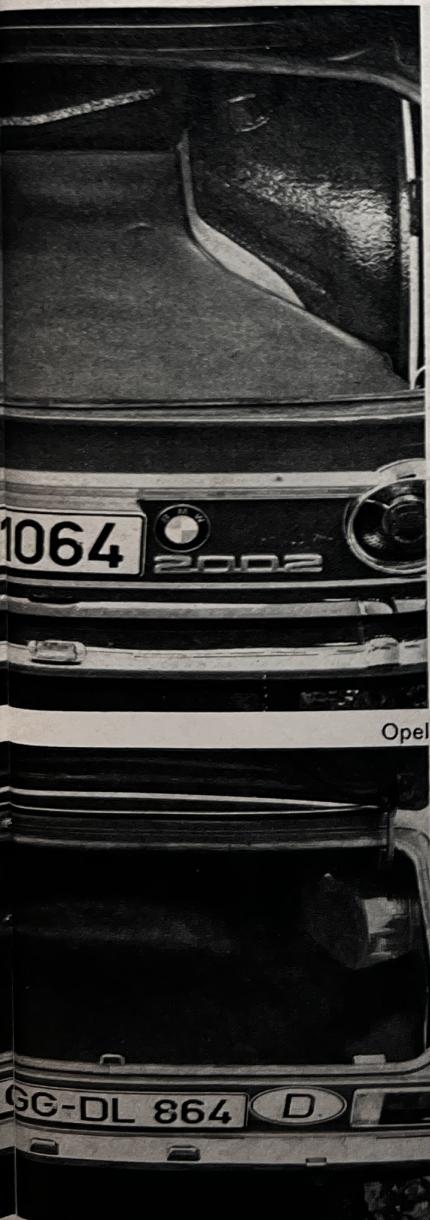
Ein Musterbeispiel des wirt-

schaftlichen Hochleistungsmotors ist der ewig junge Alfa Romeo-Motor. Aus Leichtmetall gebaut und mit zwei obenliegenden Nockenwellen sowie halbkugelförmigen Verbrennungsräumen und V-förmig hängenden Ventilen ausgestattet, ist er eine Maschine wie aus dem Lehrbuch. Eine ähnlich sportliche Konzeption hat der Fiat 125 Special-Motor aufzuweisen, nachdem Fiat vor einigen Jahren für die Standardblöcke einen Zweinockenwellenkopf aus Leichtmetall entwickelt hat. Im BMW-Motor betätigt nur eine obenliegende Nockenwelle die Ventile, doch weiß man, daß die Maschine

wie nur wenige andere Serienmotoren Voraussetzungen für hohe Leistungen besitzt. Und auch die neuen Motoren der Großproduzenten Ford und Opel passen mit ihren obenliegenden Nockenwellen in das Bild modern konzipierter Motoren, wenngleich sie nicht ganz so ausgeprägt auf hohe Leistung zugeschnitten sind wie die anderen drei.

Der Alfa-Motor vermag die konzeptionellen Versprechungen in der Praxis voll zu erfüllen. In mehr als zehnjähriger Bauzeit gereift, verfügt er heute über einen makellosen Leistungscharakter und setzt sich — unterstützt durch ein

BMW



Beschleunigung	Alfa	BMW	Fiat	Ford	Opel
Beschleunigung in Sekunden					
0 bis 60 km/h	4,9	4,7	4,8	5,4	4,7
0 bis 80 km/h	7,2	7,2	7,5	8,7	7,7
0 bis 100 km/h	10,8	10,6	11,4	12,8	12,0
0 bis 120 km/h	15,5	15,9	16,9	19,2	17,8
0 bis 140 km/h	22,1	23,4	25,6	31,1	29,0
0 bis 160 km/h	32,8	39,5	43,9	—	—
1 km mit stehendem Start	32,2	32,5	33,4	34,9	34,0
Höchstgeschwindigkeit km/h	184,6	176,5	165,9	165,9	167,4

Elastizität	Alfa	BMW	Fiat	Ford	Opel
Beschleunigung im IV. Gang					
40 bis 60 km/h	5,8	5,9	6,5	8,1	6,5
40 bis 80 km/h	10,7	11,1	12,5	16,0	12,0
40 bis 100 km/h	16,0	16,6	19,2	24,2	18,0
40 bis 120 km/h	21,8	23,5	27,1	34,5	25,8
40 bis 140 km/h	28,6	32,2	37,1	52,6	36,2
1 km ab 40 km/h	35,3	36,1	37,7	40,9	37,1

Innengeräusch	Alfa	BMW	Fiat	Ford	Opel
Phon (dBA)					
Leerlauf im Stand	55	48	51	53	57
Bei 50 km/h	62	62	66	64	61
Bei 80 km/h	70	69	71	67	69
Bei 100 km/h	72	73	74	73	71
Bei 120 km/h	75	75	77	76	74
Bei 140 km/h	78	78	80	78	76
Bei 160 km/h	82	83	83	83	78

Alfa



11,9
13,2
13,5
13,6
13,0

Verbrauch Superbenzin

Autobahn Schnitt ca. 125 km/h
 Autobahn Schnitt ca. 140 km/h
 Landstr. Schnitt ca. 85 km/h
 Stadtverbrauch
 Gesamtverbrauch

12,3
13,5
12,8
12,9
12,9

ideal gestuftes Fünfganggetriebe — in allen Leistungsdisziplinen an die Spitze. Als einziger der fünf Konkurrenten überschritt er die 180 km/h-Grenze, eine außergewöhnliche Leistung für ein viersitziges 1,6 Liter-Auto. Einigermaßen Anschluß kann da nur der BMW halten, der 176 km/h schnell war, während die drei anderen mit rund 165 km/h nur geringfügig über dem Durchschnitt gemeiner Mittelklasse-Limousinen liegen.

Daß Motor, Getriebe und auch die Karosserieform beim Alfa Romeo die funktionellste Einheit bilden, machen die Beschleunigungswerte vollends

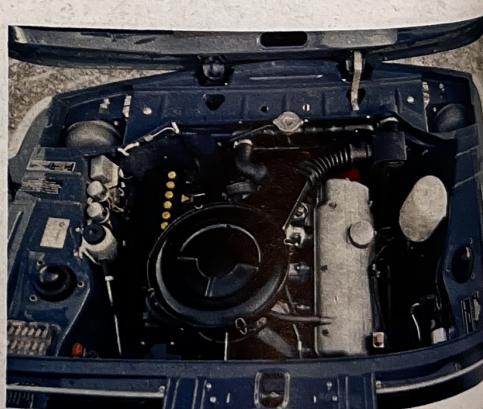
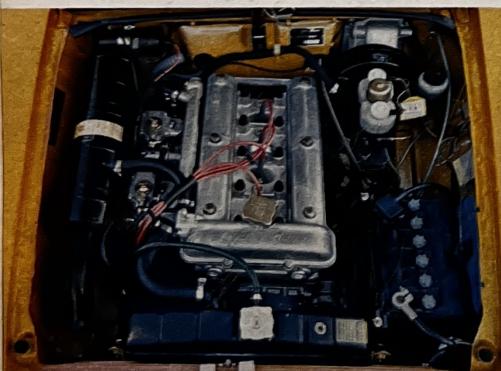
deutlich. Der motorisch etwa gleich starke BMW kann aus dem Stand bis 100 km/h mit halten, muß aber dann den aerodynamisch günstigeren und mit engeren Gangstufen operierenden Alfa ziehen lassen. Bei 150 km/h beträgt der Vorsprung bereits 2,5 Sekunden. Es ist also ganz eindeutig die weniger aerodynamische Form, die den 2002 dieses Duell knapp verlieren läßt, denn der ausgezeichnete BMW-Motor ist dem Alfa-Aggregat weder an Kraft noch an Drehfreudigkeit unterlegen. Wiederum ist es der lebhafte und außerordentlich drehfreudige Fiat (er jubelt notfalls bis

7500 U/min), der mit den beiden Leistungsprotzen einigermaßen Schritt halten kann. Er könnte es sogar noch besser, wenn sein Fünfganggetriebe nicht so unglücklich (zu großer Sprung von III auf IV, kleiner Sprung von IV auf V) abgestuft wäre. Wesentlich kräftiger mußten bei den gemeinsamen Vergleichsfahrten der Fünf der Opel und der Ford strampeln, um den Anschluß zu halten. Dabei muß man dem Taunus-Motor in Anbetracht seiner 88 PS ansprechende Leistungswerte bescheinigen, und es hätte für ihn ganz anders ausgesehen, wenn er — wie vorgesehen —

den 2,3 Liter V 6-Motor gehabt hätte.

Die Elastizitätsmessungen geben dem Alfa- und dem BMW-Motor Gelegenheit zu beweisen, daß sie keineswegs auf hohe Drehzahlen angewiesene Sportmaschinen sind, sondern auch über ein gesundes Durchzugsvermögen im unteren Drehzahlbereich verfügen. Vom großvolumigen (2000 ccm) und nur mit 50 PS/Liter belasteten BMW-Motor darf man das ohnehin erwarten. Erstaunlicher ist schon, daß es die hubraumschwächeren und gut zwei Zentner schwerere Giulia genauso gut kann. Befriedigendes Elastizitätsverhalten zei-

Frontmotoren sind werkstattfreundlich, weil gut zugänglich. In Italien gehören zum sportlichen Motor noch immer zwei obenliegende Nockenwellen (Alfa und Fiat), die deutschen Vertreter begnügen sich mit einer.



Vier Türen dienen auch bei kompakten Limousinen der Einstiegbequemlichkeit, wenngleich die hinteren Türen mitunter recht schmal ausfallen (Alfa und Opel). Der BMW wird als einziger nur zweitürig gebaut.



Fiat



12,0
13,6
13,3
12,5
12,9

Ford



12,7
14,2
13,8
13,0
13,4

Opel



12,3
13,5
13,0
12,3
12,8

auto
motor
-sport

Vergleichstest

Motor und Leistung

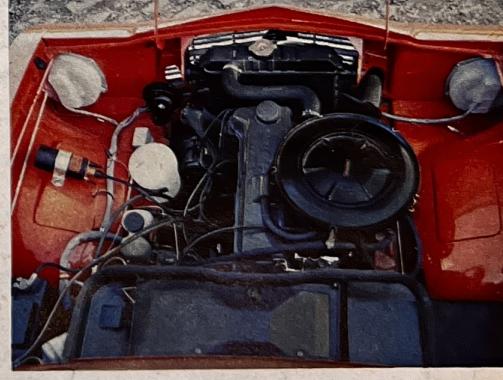
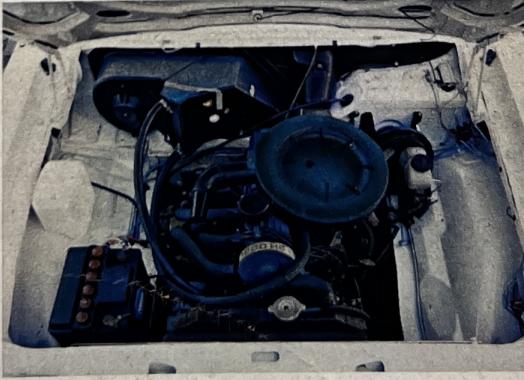
	Alfa	BMW	Fiat	Ford	Opel
Motorgeräusch	7	8	8	7	10
Laufruhe	8	9	8	7	10
Elastizität	10	10	8	6	8
Drehvermögen	9	9	10	8	7
Kraftstoffverbrauch	8	8	8	8	8
Getriebeabstufung	10	9	8	9	9
Beschleunigung	10	10	9	7	8
Höchstgeschwindigkeit	10	9	7	7	7
	72	72	66	59	67

gen der Fiat und der Opel, während der Ford-Motor in dieser Disziplin einen Einbruch erlebt: Unter 3500 U/min ist er ziemlich schwach auf der Brust.

Wie die Verbrauchswerte zeigen, ist die überlegene Leistung des Alfa und des BMW nicht mit höheren Benzinkosten verbunden. Vielmehr liegen alle fünf Wagen, mit Schwankungen in den einzelnen Fahrbereichen, im Gesamtverbrauch relativ dicht beieinander. Als Sparsamster erwies sich der Fiat, als Durstigster der Ford, nicht zuletzt freilich deshalb, weil er als Leistungsschwächster bei gleichem Fahrtempo

immer etwas mehr Gas geben muß als die Schnelleren.

Auch wenn einer gern zügig oder gar sportlich fährt, so schätzt er es im allgemeinen doch, wenn die Fahrt leise und nervenschonend vonstatten geht. In diesem Punkt ist der Opel-Motor kaum zu übertreffen, der bis in den Bereich der Höchstgeschwindigkeit hinauf nicht mehr hören läßt als ein sanftes Summen. Ordentlich ziehen sich hier auch der BMW und der Fiat aus der Affäre. Der Alfa hingegen ist mit einem brummigen Sportauspuff ausgerüstet, dessen kerniges Geräusch die Mehrzahl der Giulia-Piloten aber





nicht so sehr stören wird wie ein unangenehmes Resonanzbrummen, das sich im Bereich von 5500 U/min oder 170 km/h einstellt. Ausgezeichnet ist allerdings die mechanische Laufruhe der Alfa-Maschine. Das Geräuschniveau des Ford-Motors hält sich in durchaus befriedigenden Grenzen, doch ist der Klang unschön, weil von diversen mechanischen Geräuschen durchsetzt.

Alfa Romeo und BMW geben in der sportlichen Mittelklasse den Ton an, und beide Motoren stehen einander nicht nach. Das zeigt ihr gut gefülltes Punktekonto in dieser Wertung. Der Ford Taunus 1600 ist gegenüber solcher Konkurrenz klar überfordert.

Zwischenwertung

Der Punktestand nach den beiden Wertungen des ersten Teils erklärt den Alfa Romeo zum ersten Favoriten der Konkurrenz, doch scheinen der BMW, der Fiat und der Opel, nachdem sie die Leistungswertung in guter Haltung hinter sich gebracht haben, zu jeder Überraschung fähig. Im zweiten Teil sind immerhin noch drei wichtige Wertungshürden zu nehmen.

Zwischenwertung

	Alfa	BMW	Fiat	Ford	Opel
Karosserie, Ausstattung	114	106	111	102	110
Motor, Leistung	72	72	66	59	67
	186	178	177	161	171

Zweiter Teil
im nächsten Heft:

Handlichkeit und Bedienung, Fahrkomfort, Fahr-
sicherheit, Schlußwertung.

10. Mai 1972

DM 1.80

Das Benzin der Zukunft

Einer wird gewinnen

Vergleichstest Sportliche Mittelklasse 2. Teil und Schlußwertung

Alfa Romeo BMW Fiat Ford Opel



Viel Kraft fürs Geld

Test Ford Taunus 2300S



Ford Taunus GXL
1576 ccm
88 PS
DM 10 215.—



BMW 2002
1990 ccm
100 PS
DM 11 230.—



Opel Ascona
19 SR
1897 ccm
90 PS
DM 9 182.—



Fiat 125 Special
1608 ccm
100 PS
DM 8 990.—



Alfa Romeo Giulia Super
1570 ccm
103 PS
DM 11 250.—

Von Manfred Jantke
Testteam: Helmut Eicker
Manfred Jantke
Michael Mehlin
Fritz Reuter
Klaus Westrup
Fotos: Julius Weitmann

Finale

Die Vergleichskolonne der sportlichen Mittelklassewagen biegt in die Zielgerade ein. Durch die drei Wertungen des Schlußteils komplettiert sich das Punktemosaik.



Zwischenergebnis

Nach den beiden Wertungen des ersten Teils haben sich vier Autos gute Ausgangspositionen geschaffen: Der Alfa Romeo, der BMW und der Opel gehen aussichtsreich in die Endrunde. Im zweiten Teil schlägt die Stunde der fahrsicheren und komfortablen Autos.

Zwischenwertung	Alfa	BMW	Fiat	Ford	Opel
Karosserie, Ausstattung	114	106	111	102	110
Motor, Leistung	72	72	66	59	67
	186	178	177	161	177

3. Wertung:

Handlichkeit, Bedienung

Mit den kompakten, leistungsfähigen Limousinen der sportlichen Mittelklasse möchte man sich im Verkehr souveräner und müheloser bewegen können als mit braven Familienautos. Mancher sucht hier sogar Ersatz für einen Sportwagen, den er sich aus Rücksicht auf die mehr als zweiköpfige Familie oder die Modellhierarchie in Nachbarschaft oder Firma nicht leisten kann. Darüber, wie leicht oder wie umständlich sich ein Wagen handhaben läßt, entscheiden unzählige Faktoren, von der Leistung über die Übersichtlichkeit der Karosserie, die Leichtgängigkeit der Lenkung, die Größe des Wendekreises bis zur sinnvollen Anordnung der Bedienungselemente.

Auf dem letztgenannten Sektor werden nur zähe Fortschritte gemacht, und von der erstrebenswerten Vereinheitlichung wichtiger Hebel ist

der Fiat und neuerdings der BMW verfügen über diesen praktischen und griffigünstigen Fingerhebel. Im Alfa und im Opel wird die Wisch/Wasch-Kombination mit dem linken Fuß bedient, während die Wischer durch separate Schalter auf der Mittelkonsole bzw. am Armaturenbrett eingeschaltet werden. Einen einsamen Weg geht die Firma BMW, die den Blinker, ungestrichen der Tatsache, daß man in 90 Prozent aller Autos mit

vergessen die Sicherheitsstrategen der Autoindustrie nicht, sich neben ihren teilweise utopischen Projekten mit der längst fälligen Vereinheitlichung wichtiger Bedienungshebel zu befassen.

Im BMW sind die Schalter, mit Ausnahme des Blinkerhebels, übersichtlich und recht sinnvoll angeordnet. Mit kleinen Einschränkungen gilt das auch für den Alfa, den Fiat und den Opel, während im Ford zahlreiche Kippschalter

Taunus ferner die geschlitzte Walze zur Luftverteilung unter der Frontscheibe.

Zusammen mit den vorderen Sitzbänken sind aus den europäischen Autos die Lenkradschaltungen verschwunden, nachdem man gemerkt hat, daß sie in den schmalen Karosserien nicht den gleichen Effekt ermöglichen (nämlich das Sitzen zu dritt) wie in amerikanischen Straßenkreuzern. Alle fünf Wagen haben Mittelschalthebel und, was noch wichtiger ist, sehr gut zu schaltende Getriebe. Gegen die geschmeidigen Schaltungen des Alfa, BMW und Opel fallen die eckigere Fiat-Schaltung und die mit langen Wegen operierende Ford-Schaltung nur geringfügig ab. Die Handbremsen sind durchweg praxisgerecht auf den Mitteltunneln angeordnet.

Für die in der sportlichen Mittelklasse stark gefragte Handlichkeit sind Wagengröße,

Handlichkeit und Bedienung

	Alfa	BMW	Fiat	Ford	Opel
Lenk-Kräfte	9	8	6	6	10
Lenk-Exaktheit	10	10	5	7	10
Wendekreis	7	9	7	8	9
Handlichkeit	9	10	7	6	10
Schaltung	10	10	9	9	10
Schalter und Hebel	8	9	8	6	8
	53	56	42	42	57

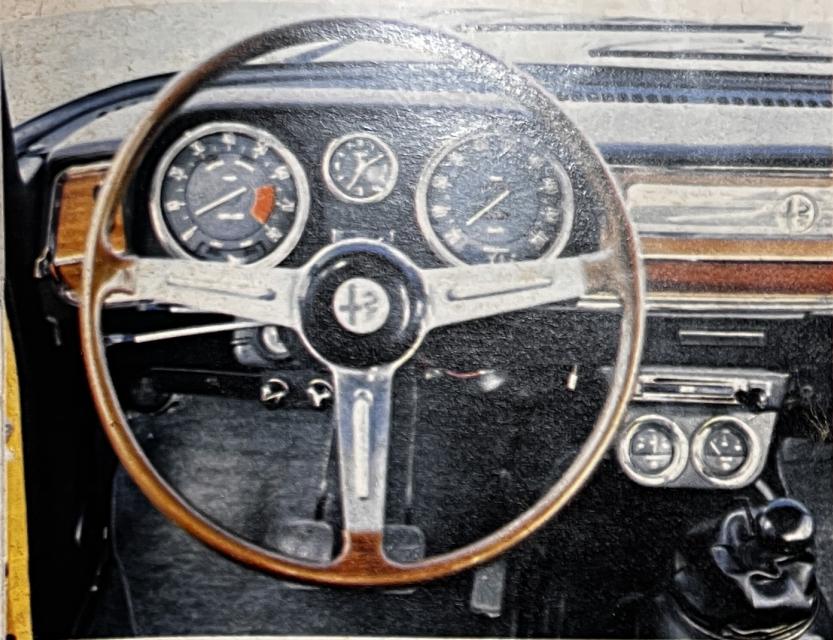
Wie handlich ein Auto ist, hängt von den verschiedensten Faktoren – zum Beispiel von den Abmessungen oder von der Lenkung – ab. Im Sinne aktiver Sicherheit ist der Faktor Handlichkeit jedenfalls nicht zu unterschätzen: Agile Autos lassen sich in kritischen Situationen besser handhaben als schwerfällige.

man noch immer weit entfernt. Längst ist erwiesen, daß die günstigste Anlage zur Scheibensäuberung eine Wisch/Wasch-Kombination an der Lenksäule ist. Aber nur

der linken Hand blinkt, an die rechte Seite baut. Auch wichtige Signaleinrichtungen, wie die Huptaste, werden von den verschiedenen Firmen recht wahllos plaziert. Hoffentlich

auf einer hölzernen Bogenleiste mehr nach stilistischen denn nach praktischen Gesichtspunkten verteilt sind. Weniger gut als herkömmliche Lösungen bewährt sich im

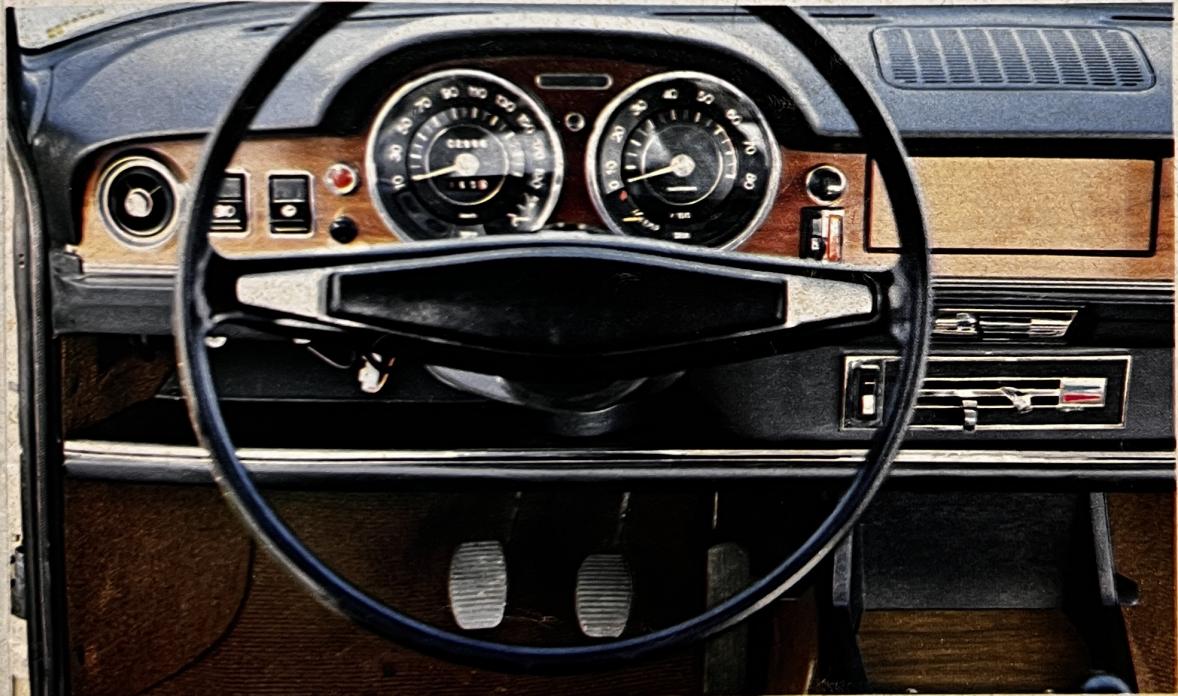
Übersichtlichkeit und Leichtgängigkeit der Lenkung von Bedeutung. Der Opel Ascona erweist sich in diesen Kriterien als mustergültig, zumal seine Lenkung an Exaktheit



Alfa



BMW



Fiat

Ford

Opel



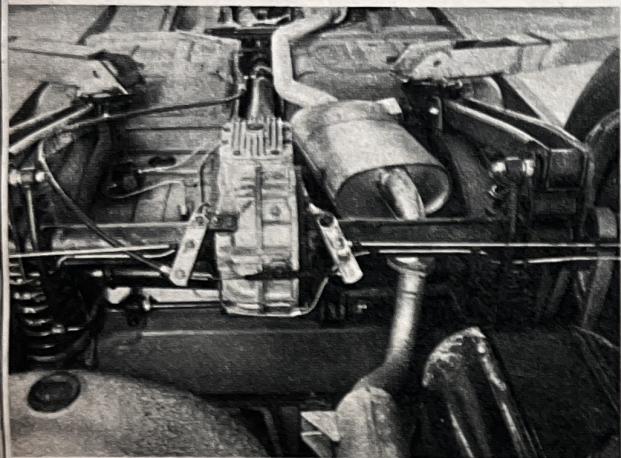
Wie sportlich sportliche Limousinen sind, dokumentiert sich auch im Innenraum – und dort speziell am Armaturenbrett: Alle fünf Konkurrenten besitzen Rundinstrumente, Lenkradschaltungen sucht man vergebens. Eine besonders reichhaltige Armaturenbrett-Bestückung bieten Alfa, Ford und Opel, denn neben dem obligaten Drehzahlmesser findet man hier ebenfalls ein Ölmanometer vor. In den Genuss eines Wisch-Wasch-Hebels unmittelbar am Lenkrad kommt man dagegen nur bei BMW und Fiat.

und Leichtgängigkeit kaum zu übertreffen ist. Ähnliches gilt für den BMW 2002, bei dem jedoch die Lenkräfte geringfügig höher liegen als bei Opel und Alfa. Die Giulia Super ist in der Stadt etwas weniger beweglich als diese bei-

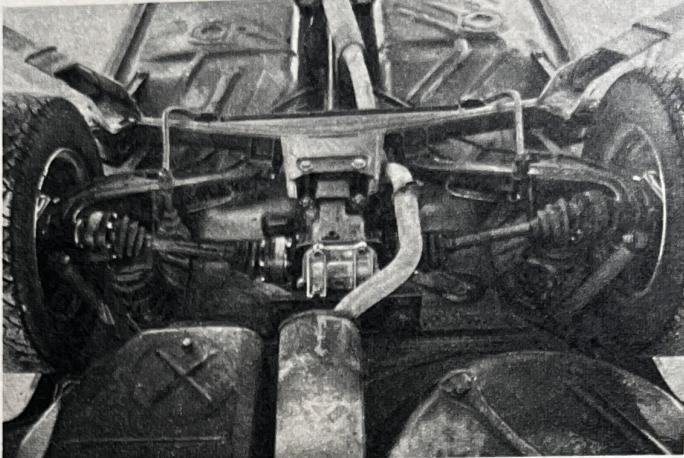
den, da sie mit rund 12 m einen für das Wagenformat viel zu großen Wendekreis aufweist. Erheblich schwerfälliger als die anderen drei wirken in der Hand des Fahrers der Fiat und der Ford. Beide haben viel zu schwergängige Lenkungen,

und auch die Lenkexaktheit läßt, ganz besonders beim Fiat 125, zu wünschen übrig. Hinzu kommen Wendekreis-Durchmesser von mehr als 11 m und beim Ford eine weitgehend unübersichtliche Karosserie. Erstmals können der Opel und

der BMW den Alfa Romeo in einer Wertung übertreffen, da sie ganz besonders handliche und mühelos zu fahrende Autos sind. Der Fiat und der Ford sehen in dieser Wertung auf Grund ungenügender Lenkqualitäten nicht gut aus.



Alfa



BMW



Fiat

4. Wertung:

Fahrkomfort

Sportlichkeit und Komfort lassen sich nur in Grenzen miteinander verquicken. Das ist kein Naturgesetz, aber eine Erfahrung, die der konventionelle Automobilbau lehrt. Wer aus gesundheitlichen oder geschmacklichen Gründen eine komfortable Federung hoch einschätzt, sollte deshalb keinen sportlichen Mittelklassewagen kaufen, sondern lieber einen Audi 100, Peugeot 504 oder Renault 16. In den fünf Testwagen kann man gute und schlechte Straßen sehr wohl voneinander unterscheiden, denn ihre Federungsqualitäten sind zum Teil außerordentlich begrenzt.

Das gilt vor allem für den Ford, bei dem eine harmonische Abstimmung von Federung und Dämpfung absolut nicht geklappt ist. Wirkt der Abrollkomfort im Taunus noch akzeptabel, so werden größere Fahrbahnunebenheiten durchweg in unangenehme Vertikalschläge umgesetzt. Etwas ansprechfreundlicher zeigt sich die Federung bei vollbeladen-

dem Wagen, doch muß man dann mit gelegentlichem Durchschlagen rechnen. Kaum besser benimmt sich der Fiat, der mit einer ziemlich harten, kurzhubigen Federung und relativ weichen Stoßdämpfern ausgerüstet ist. Vor allem lange Bodenwellen werden von ihm überhaupt nicht absorbiert, und bei starker Beladung ist man vor kräftigem Durchschlagen keinesfalls sicher.

Auch bei der Opel-Federung sind Federwege und Schluckvermögen begrenzt, doch zeigt sich hier eine bessere Abstimmung von Federung und Stoßdämpfung. Recht gut ist beim Ascona der Abrollkomfort zu bewerten, und ein Durchschlagen der Federung bei starker Beladung wurde hier nicht beobachtet. Das gilt auch für den Alfa, dessen sportlich straffe Federung vier

Personen etwas sanfter transportiert als einen Solo-fahrer. Von den vier Starrachsen - Alfa, Fiat, Ford und Opel - zeigt die Giulia die harmonischste Federabstimmung: Harte Fahrbahnstöße werden eliminiert, doch ergibt sich auch hier insgesamt der Eindruck einer straffen Federungscharakteristik. Gegenüber derart steifbeiniger Konkurrenz macht der ebenfalls nicht sonderlich federungsintensive BMW 2002 eine recht gute Figur. Nicht zuletzt profitiert er von seiner hinteren Einzelradaufhängung, die auf unebenen Straßen etwas geschmeidiger agiert als die Starrachsen der anderen. Hinzu kommt eine sehr harmonische Gesamtabstimmung, die die keineswegs weiche Federung nicht unkomfortabel erscheinen läßt. Nur der Zuladung sind im 2002 - wie schon im ersten Teil erwähnt - enge Grenzen gesetzt; auf langen Bodenwellen schlägt die Federung bei vollbeladenem Wagen hinten allzu leicht durch.

Fahrkomfort

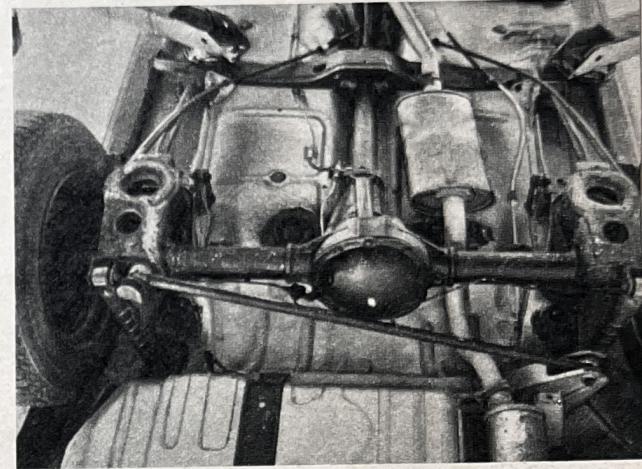
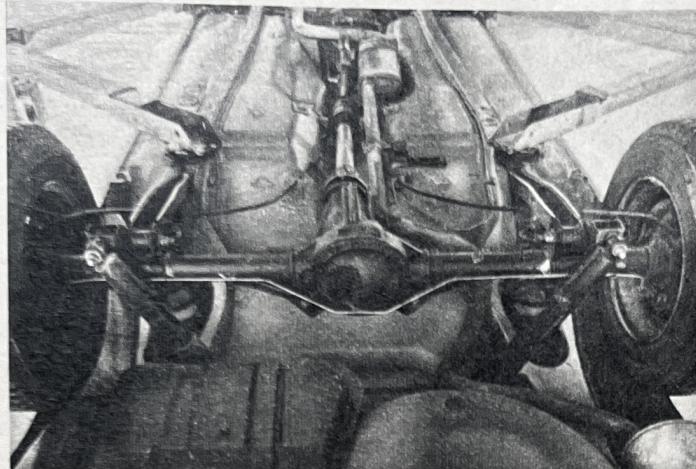
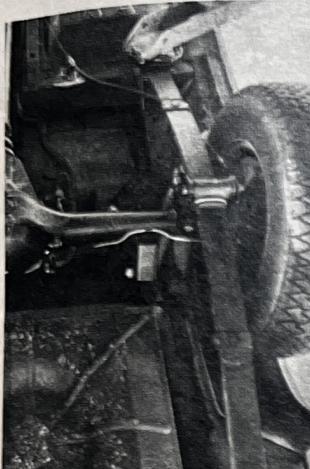
	Alfa	BMW	Fiat	Ford	Opel
Schluckvermögen auf langen Bodenwellen	7	8	5	5	6
Schluckvermögen auf kurzen Unebenheiten	7	8	6	5	6
Langsamfahrkomfort	7	8	6	5	6
Abrollkomfort	7	8	7	7	8
Komfort vollbeladen	8	6	5	6	7
Gesamteindruck der Federung	7	8	5	5	6
Fahrgeräusche	7	7	7	7	9
Vibrationen	9	8	8	7	9
	59	61	49	47	57

Nervenschonung durch leises Fahrgeräusch erfahren die Insassen im Opel Ascona, was sich vor allem auf langen Autobahnfahrten angenehm bemerkbar macht. In den vier Konkurrenten liegt das Geräuschniveau hörbar höher:

Teils ist es Motorbrummen (Alfa Romeo), teils Windzischen (BMW und Ford), was die Phonzahlen in die Höhe treibt. Im Ford Taunus treten bei hoher Drehzahl zudem Motorvibrationen auf. Komfort ist, wie die Benotung

Auch in der sportlichen Mittelklasse dominieren die preiswerten Fahrwerke: Die hintere Starrachse überwiegt – allein der BMW besitzt eine hintere Einzelrad-Aufhängung.

zeigt, nicht die Stärke dieser Wagenkategorie. Der BMW, an sich durchaus kein Komfortauto, sammelt in dieser Konkurrenz noch die meisten Punkte. Beim Fiat und beim Ford sind die Federungsabstimmungen mißglückt.



Ford

Opel

5. Wertung:

Fahrsicherheit

Mehr denn je drängt es Autofahrer, Versicherer und behördliche Instanzen zur Sicherheit im Autoverkehr. Die Ansicht, was ein sicheres Auto ausmacht, hat sich im Zuge der weltweiten Sicherheitsdiskussionen allerdings gewandelt. Neben der in Europa intensiv gepflegten aktiven Fahrsicherheit, die sich aus guten Bremsen, exakten Lenkungen und sicheren Kurveneigenschaften zusammensetzt, wird mehr und mehr die

bau gelten, wobei die gute alte Straßenlage zumindest auf Europas Straßen hoffentlich noch lange das Fundament aller Autosicherheit bleiben wird. Die fünf Vergleichswagen sind durchweg in Standardbauweise gehalten, einer hinsichtlich Fahreigenschaften unverfänglichen Konzeption. Von der Mehrzahl der Hersteller wird heute ein neutrales bis untersteuerndes Eigenlenkverhalten in Kurven als sicherste Lösung angestrebt,

hängungen vorn und hinten um optimale Fahreigenschaften. Alfa Romeo hat die starre Hinterachse durch exakte Führung sehr gut unter Kontrolle gebracht, und mit geringerem Aufwand ist das auch Opel beim Ascona erstaunlich gut gelungen. In ähnlicher Form, nämlich mit Schraubenfedern und Führungsstrebene, ist die starre Antriebsachse im Ford Taunus aufgehängt, während beim Fiat 125 allein Halbelliptik-Blattfedern in

von auto motor und sport zugrunde liegen, die Giulia Super auf, die sich in keiner Disziplin eine Blöße gab. Grundlage für die ausgezeichnete Fahrstabilität bildet die Tatsache, daß sich der Alfa – früher einmal ein deftiger Untersteurer – im Laufe der letzten Jahre dem Ideal der Kurvenneutralität erfolgreich angenähert hat. Erreicht wurde das vor allem durch Experimente mit unterschiedlich dicken Querstabilisatoren. Heute

Man redet heute mehr von passiver Sicherheit im Automobilbau. Aber die Funktion der aktiven Fahrsicherheit sollte nicht unterbewertet werden: Sie entscheidet nämlich unter Umständen darüber, ob es überhaupt zum Unfall kommt.

passive Sicherheit der stoßgeschützten Karossen und Air bags hochgespielt. Eine vernünftige Kombination von beiden muß als Idealvorstellung für den künftigen Automobil-

und die läßt sich mit Frontmotor und Hinterradantrieb am leichtesten realisieren. Vom Bauaufwand her bemüht sich vor allem der BMW mit fortschrittlichen Einzelradauf-

ganz konventioneller Form Achsführung und Federung besorgen. Stärker als erwartet, trumpfte in den diversen Fahrversuchen, die den Vergleichstests

zeigt die Giulia im Kurvengrenzbereich eine geringfügige Untersteuerneigung, läßt sich bis in mittelschnelle Kurven hinein durch Antriebskraft aber auch zum Übersteuern



bewegen. Die guten Zeiten beim Slalom deuten an, daß der Alfa in schwierigen Situationen (schnelle Richtungswechsel) leicht zu handhaben ist. Die nasse Kreisbahn umrundete er schnell und ohne Probleme für den Fahrer, und seine Geradeausstabilität läßt sich auch durch Seitenwind kaum erschüttern. Weitgehend unempfindlich zeigt sich der Alfa ferner gegen hohe Beladung, wie das Ergebnis im Slalom mit vier Personen und 50 kg Kofferraumbelastung ausweist. Auf schlechten Straßen behält die Giulia für einen Starrachser guten Bodenkontakt und leistet sich nur in sehr holprigen Kurven kleine Versetzer. Bei schnellen Vergleichsfahrten im Gebirge ließ sich dagegen mehrfach ein Überbremsen der Hinterräder beobachten, das besonders beim Hineinbremsen in Bergabkurven auftritt und für den Fahrer durchaus unangenehm ist. Im Winter vollbringt der Alfa, wie die meisten Autos in Standardbauweise, nur mäßige Antriebsleistungen.

Der BMW 2002, dessen Image durch Sportlichkeit und Fahrsicherheit maßgeblich geprägt wird, mußte sich in einigen Disziplinen dem Alfa und dem Opel Ascona knapp geschlagen geben. Zum Teil war das reifenbedingt, denn obwohl die Vergleichswagen einheitlich mit Michelin-Reifen bestellt worden waren, hatte der BMW als einziger Conti TT-Gürtelreifen, die im Grenzbereich gutmütig, in manchen Fahrdisziplinen aber weniger schnell sind. Sie unterstrichen auch nachdrücklich, daß der BMW zu der immer seltener werdenden Gattung der übersteuernden Autos gehört: In schnell gefahrenen Kurven drängt er mit dem Heck nach außen, was ihn kurvenwillig und handlich macht und sportlich-routinierten Fahrern Spaß bringt. Bei extremer Fahrweise erfordert das Übersteuern freilich eine Gegenlenktechnik, die ein gewisses Fahrkönnen voraussetzt. Fahrer, die sie nicht beherrschen, kommen aber andererseits

nur selten in diesen extremen Bereich. Ungünstig wirkte sich das Übersteuern eindeutig beim Slalom mit beladenem Auto aus, wo der heftig mit dem Heck arbeitende BMW seine Bahn weniger rationell zog als einige neutrale und untersteuernde Konkurrenten. Man weiß auch in

München, daß ein untersteuernder BMW für die Masse der Durchschnittsfahrer noch unproblematischer zu fahren wäre, doch gibt man dem BMW-typischen, von sportlichen Fahrrern geschätzten Kurventemperament noch immer den Vorzug. Auf unebenen Straßen zeigte sich der 2002 den Kon-

kurrenten durch nahezu perfekte Bodenhaftung überlegen. Der Antriebskontakt geht nur beim Beschleunigen in einen Kurven verloren, wo es relativ früh zum Durchdrehen des kurveninneren Hinterrades kommt. Bei Schnee und Eis bringt der BMW, wie man weiß, kaum ein Rad auf den Boden und ist daher auf Winterreifen angewiesen. Auch wenn der 2002 in einigen Testdisziplinen diesmal seinen Meister fand, bestätigte er bei den Vergleichsfahrten über Land stets seinen Ruf als Fahrerauto, mit dem es Spaß macht, schnell zu fahren.

Das ließe sich ohne Einschränkung auch vom Opel Ascona sagen, wenn er noch etwas mehr Motor hätte. Was allein die Fahreigenschaften betrifft, so braucht er sich weder vor dem Alfa noch vor dem BMW zu verstecken. Die Kurvenneutralität des Ascona ist so ausgeprägt, daß er dem Fahrer weder im Kurvengrenzbereich noch bei schnellen Richtungsänderungen Probleme aufgibt. In kritischen Situationen läßt er sich denkbar gut beherrschen und er erreicht Kurvengeschwindigkeiten, die eindeutig im sportlichen Bereich liegen. Nicht sehr nachdrücklich, aber befriedigend ist die Geradeausstabilität auf der Autobahn, während Seitenwind ihn kaum zusätzlich zu beunruhigen vermag. Auf schlechten Straßen zeigen sich die Grenzen seiner Hinterachs Konstruktion früher als beim BMW und auch beim Alfa Romeo. Er versetzt hier stärker, ohne dadurch aber bedenklich aus dem Kurs zu geraten. Lange, scharfe Bergabfahrten quittierte der Testwagen mit leichtem Bremsfading, doch reichen die Bremsen für übliche Beanspruchungen voll aus. Im Winter ist der Opel nicht sehr traktionsfreudig.

Die Fahreigenschaften des Fiat 125 Special sind durch eine überaus starke Untersteuerneigung geprägt. Man kann den Fiat-Konstrukteuren kaum widersprechen, wenn sie behaupten, daß sie für den

Fahrsicherheit	Alfa	BMW	Fiat	Ford	Opel
Kurvenverhalten	10	9	7	7	10
Beherrschbarkeit in kritischen Situationen	10	8	7	7	10
Stabilität bei Richtungsänderungen, leer	10	9	9	8	10
Stabilität bei Richtungsänderungen, beladen	10	9	7	6	10
Geradeauslauf bei hoher Geschwindigkeit	9	8	9	9	8
Stabilität bei Seitenwind	9	8	7	7	9
Winter-Fahrverhalten	7	6	6	6	6
Bodenhaftung auf schlechter Fahrbahn	8	9	5	5	6
Spur Sicherheit beim Bremsen	8	9	9	9	9
Bremswirkung bei normaler Beanspruchung	10	9	9	8	9
Bremswirkung bei hoher Beanspruchung	9	9	7	7	8
	100	93	82	79	95

Seitenwindabweichung in m	Alfa	BMW	Fiat	Ford	Opel
Windgeschwindigkeit 90 km/h	2,77	3,09	3,74	3,51	2,74
Wagengeschwindigkeit 80 km/h					
Slalom Geschwindigkeit in km/h					
Slalom I Pollerabstand 18 m	57,7	54,6	56,2	55,7	56,1
Slalom II (mit Belastung) Pollerabstand 18 m	55,4	52,0	54,1	53,3	55,7
Slalom III Pollerabstand 36 m	108,5	104,2	106,3	105,4	110,4
Kreisbahn Geschwindigkeit in km/h					
Kreisbahn I 65 m Ø, Asphalt	50,5	49,6	49,4	49,9	50,8
Kreisbahn II 75 m Ø, Basalt	46,2	44,3	45,9	45,3	47,2



Alfa



BMW



Normalfahrer und durchschnittliche Fahrgeschwindigkeiten einen Sicherheitsfaktor darstellen, denn man braucht, um eine Kurve zu nehmen, nur immer mehr einzulenken und wird durch früh einsetzendes Reifengeräusch rechtzeitig an die Grenzen gemahnt. Schnellfahrer können mit soviel Untersteuertendenz aber wenig anfangen. Für sie ergeben sich häufig dadurch kritische Situationen, daß das Auto in schnell eingeleiteten Kurven einfach geradeaus schiebt; nur mit ganz exakt führenden Reifen erreichen sie die von ihnen geschätzten Kurvengeschwindigkeiten. Ein Handicap beim schnellen Fahren ist ferner die schwergängige und unexakte Fiat-Lenkung. Die Stabilität bei Geradeausfahrt sowie bei schnellen Richtungsänderungen läßt hingegen nichts zu wünschen übrig, allerdings nur, solange kein

Bei schneller Kurvenfahrt scheiden sich die Geister, denn die fünf Vertreter der sportlichen Mittelklasse legen ein unterschiedliches Verhalten im Grenzbereich an den Tag: Den Preis für absolut neutrales Fahrverhalten hat mit Sicherheit der Ascona verdient, während sowohl der Alfa als auch erst recht der BMW unter Einsatz voller Motorleistung mit dem Heck ausschwenken können. Gemessen daran sind Ford und Fiat von ganz anderer Art: Sie schieben im Grenzbereich über die Vorderräder nach außen.



Fiat





Ford



Opel



Seitenwind herrscht. Mit schwer beladenem Kofferraum knickt der schwach gedämpfte Fiat in Wechselkurven hinten unangenehm weg und verunsichert den Fahrer. Auch auf schlechten Straßen ist er nur noch die Hälfte wert, da er aufgrund seiner unzureichenden Stoßdämpfung häufig den Bodenkontakt verliert. Die sehr weich ansprechenden Bremsen sind nicht frei von Fading, wenn man sie hart beansprucht. Im Winter wird es auch dem Fiat ebenfalls sehr schnell zu glatt.

Ford hat dem Taunus ebenfalls eine ausgeprägte Untersteuerneigung in Kurven anerzogen. Sie macht den Wagen im Kurvengrenzbereich recht gutmütig, sichert ihm einen stabilen Geradeauslauf und verleiht ihm eine befriedigende Stabilität bei plötzlichen Richtungsänderungen. In sehr schnell gefahrenen Kurven hat man auch hier, wenn auch nicht so stark wie im Fiat, mit zu starker Untersteuerungstendenz zu kämpfen. Krasse Schwächen in der Abstimmung von Federung und Dämpfung

offenbar der Taunus, sobald man gute Straßen verläßt: Die Bodenhaftung der Hinterräder ist dann völlig ungenügend und für sicheres Schnellfahren kaum tauglich. Auf das gleiche Konto geht die deutlich verringerte Fahrstabilität bei hoher Beladung, die den Wagen durch die Slalompylonen regelrecht torkeln ließ. Schließlich sorgt die nicht sehr exakte, schwergängige Lenkung dafür, daß man sportliches Fahrvergnügen schwerlich empfinden kann. Seitenwind ließ den Testwa-

gen nicht unbeeindruckt, und seine Bremsen reagierten auf starke Beanspruchung mit leichtem Rubbeln. Als Winterauto besitzt der Taunus wie die anderen nur durchschnittliche Qualitäten.

Runde 100 Punkte sammelt der mit ebenso harmonischen wie sportlichen Fahreigenschaften gesegnete Alfa Romeo und macht damit vor dem sportlichen BMW und dem unerhört fahrsicheren Opel für sich alles klar. Fiat und Ford lassen sportliche Fahrtalente weitgehend vermissen.

Schlußwertung

Drei der fünf Autos, nämlich der Alfa Romeo, der BMW und der Opel, entsprechen der Vorstellung, die man sich von

einem sportlichen Mittelklassewagen macht, am ehesten. Daß der Alfa Platz eins belegt, kann angesichts sei-

ner Bejahrtheit überraschen, nicht aber, wenn man seine technische Konzeption betrachtet: An der Giulia wäre

ein Sportwagen verloren gegangen, gäbe es die gleiche Alfa-Technik nicht auch in Sportwagenform. Ebensogut

Betriebskosten		Alfa Romeo Giulia Super	BMW 2002	Fiat 125 S	Ford Taunus 1600 GXL	Opel Ascona 19 SR
Listenpreis	DM	11 250.—	11 230.—	8 990.—	10 215.—	9 182.—
Kfz-Steuer	DM	237,20	296,60	237,20	237,20	281,80
Haftpflichtversicherung ca. DM		827.—	827.—	827.—	748.—	748.—
Betriebskosten in Pf je km		19,5	18,3	18,0	18,1	16,9
Gesamtkosten in Pf je km mit Abschreibung und Verzinsung bei jährlich						
10 000 km		64,4	63,9	58,1	59,5	58,2
20 000 km		42,5	41,7	38,6	39,3	38,4
30 000 km		34,9	34,0	31,8	32,4	31,3
40 000 km		31,1	30,1	28,5	28,9	28,1
50 000 km		28,8	27,8	26,4	26,8	25,9

Preisindex	Preis DM	Punktzahl	Preisindex
Opel Ascona 19 SR	9 182.—	386	473
Fiat 125 Special	8 990.—	350	438
Alfa Romeo Giulia Super	11 250.—	398	398
BMW 2002	11 230.—	388	389
Ford Taunus GXL	10 215.—	329	362

wie der Alfa kann der BMW 2002 nach Leistung und Fahrvergnügen einen Sportwagen ersetzen. Als Zweitürer mit knapper Zuladung und einfacherer Ausstattung ist er für größere Transportaufgaben aber nicht so gut geeignet wie die Giulia, ohne deswegen billiger zu sein. Leistungsmäßig führen diese beiden die Gruppe temperamentvoller, kompakter und dabei wirtschaftlicher Mittelklassewagen eindeutig an. Der Opel Ascona 19 SR beweist, daß die Sportlichkeit bei Opel nicht nur in den Prospekten steht. Er ist das handlichste, am mühelosesten zu fahrende Auto der Gruppe und steht den technisch anspruchsvol-

leren Spitzensreitern in den Fahreigenschaften nicht nach. Nur in der Leistung kann er nicht mithalten, denn sein 1,9 Liter-Motor ist ein braves, zuverlässiges Triebwerk ohne sportliche Brillanz. Als robustes, unproblematisches Großserienmodell ist der Opel jedoch aus wirtschaftlicher Sicht sehr interessant, und sein günstigerer Preis befördert ihn nach dem Preisindex sogar auf den ersten Rang.

Wenn es ums Geld geht, rückt am stärksten der Fiat in den Vordergrund, der sich mit einem Preis von DM 8 990,— regelrecht als Preisbrecher betätigt. Immerhin handelt es sich um ein 100 PS-Auto mit vier Türen und fünf Gängen,

im Preisindex werden die Punktzahlen zum Preis in Beziehung gesetzt. Als Basis dient der Preis des teuersten Konkurrenten, des Alfa Romeo. Seine Punktzahl bleibt unverändert, die der übrigen erhöht sich um so mehr, je niedriger der Preis liegt.

das weder langsam noch dürrig ausgestattet ist. Daß der 125 Special nicht mehr zu den besten sportlichen Mittelklassewagen zu rechnen ist, liegt vor allem an mäßigen Fahrwerksqualitäten. Er ist ziemlich schlecht gefedert und in den Fahreigenschaften nur Durchschnitt. Ferner beeinträchtigen die schwergängige Lenkung und starkes Untersteuern die Handlichkeit der an sich kompakten Limousine. Der Ford Taunus ist mit dem 1600 ccm-Motor in dieser Konkurrenz eindeutig überfordert. Wie im ersten Teil des Vergleichstests erwähnt, sollte er eigentlich mit dem 2,3 Liter-Sechszylindermotor antreten, den Ford kurzfristig aber nicht liefern konnte. Erst mit dieser großen Maschine, die vom Preis her durchaus noch in die Gruppe paßt, ist der Taunus als überdurchschnittlich und komfortabel motorisierter Mittelklassetyp interessant. Denn an allgemeiner Funktionalität und in der Güte seiner Fahreigenschaften zeigt sich der Ford den Spitzensreitern deutlich unterlegen.

Gesamtwertung	Alfa	BMW	Fiat	Ford	Opel
Karosserie	114	106	111	102	110
Motor und Leistung	72	72	66	59	67
Handlichkeit und Bedienung	53	56	42	42	57
Fahrkomfort	59	61	49	47	57
Fahrsicherheit	100	93	82	79	95
	398	388	350	329	386

Alfa Romeo
Giulia Super
398 Punkte

BMW 2002
388 Punkte

Opel Ascona
19 SR
386 Punkte

Fiat 125
Special
350 Punkte

Ford Taunus
GXL
329 Punkte

Kompakte Limousine mit betont sportlich konzipierter Technik. Sehr gute Fahrleistungen, sichere Fahreigenschaften, jedoch begrenzter Federungskomfort. Gute Handlichkeit durch leichtgängige Lenkung. Reichhaltige Ausstattung.

Zweitürige Sportlimousine mit begrenzter Transportkapazität. Gute Fahrleistungen, sichere Fahreigenschaften, ausreichender Federungskomfort. Müheloses Fahren durch ausgezeichnete Handlichkeit und leichte Bedienbarkeit.

Kompakte Limousine mit funktioneller Ausstattung und sauberer Verarbeitung. Außerordentliche Handlichkeit durch leichtgängige, exakte Lenkung und mühelose Bedienbarkeit. Sehr sichere, unproblematische Fahreigenschaften, jedoch begrenzter Komfort.

Kompakt gebaute und dennoch geräumige Limousine mit reichhaltiger Serienausstattung. Befriedigende Fahrleistungen, jedoch wenig sportliche Fahreigenschaften. Unhandlich durch schwergängige, unexakte Lenkung. Sehr günstiger Preis.

Wenig kompakte, prestigeheischende Karosserie mit guten Platzverhältnissen. Mit 1,6 Liter-Motor ansprechende, aber wenig sportliche Fahrleistungen. Unhandlich durch schwergängige Lenkung. Unbefriedigende Fahreigenschaften.

