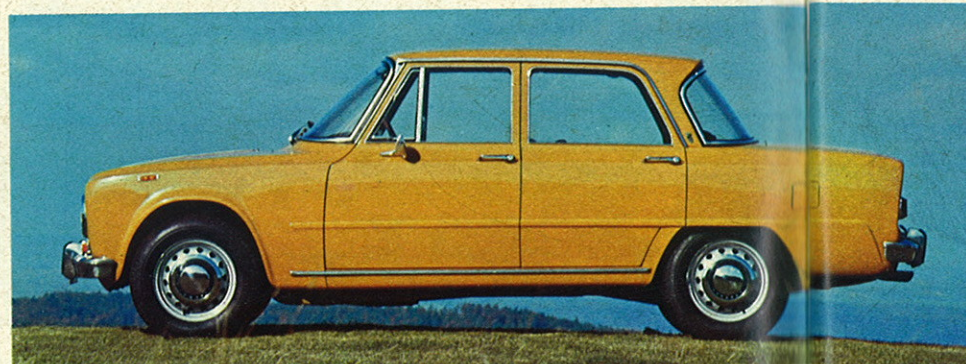


auto
motor
-sport Vergleichstest

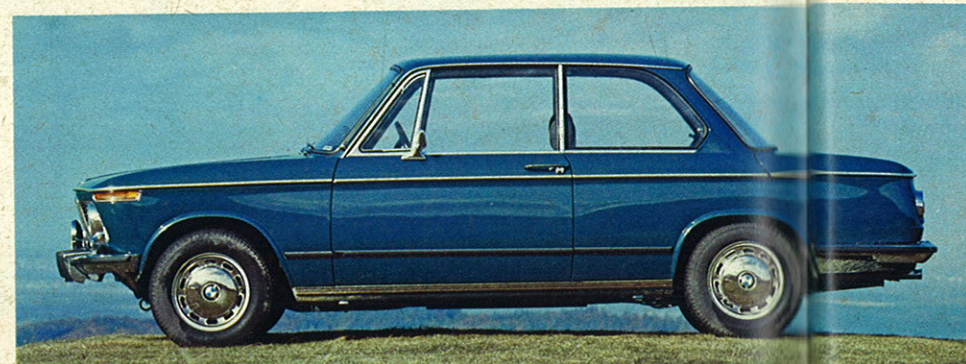
Hit parade

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



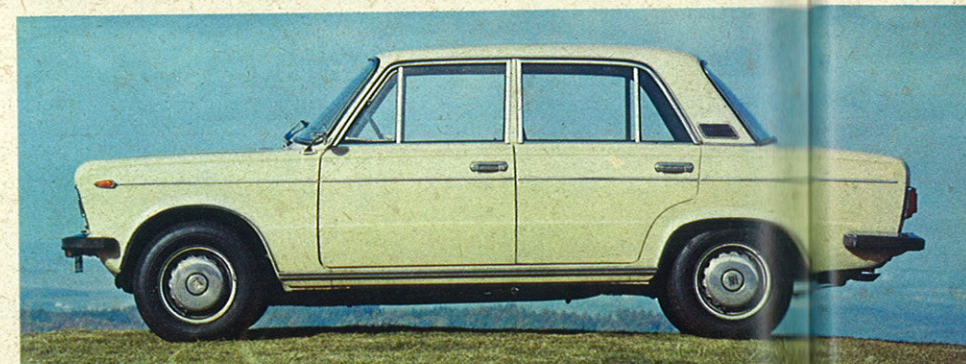
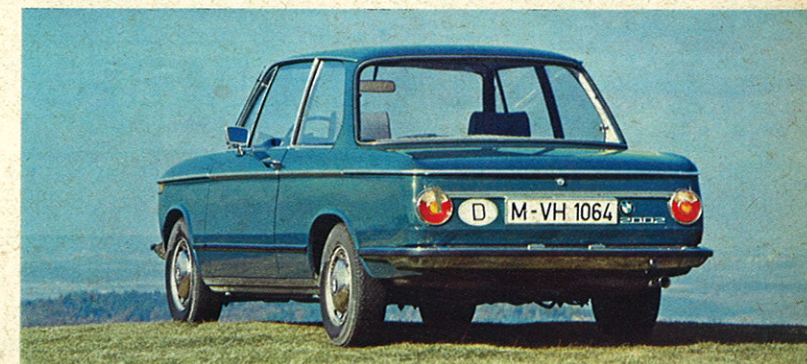
Alfa Romeo Giulia Super

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



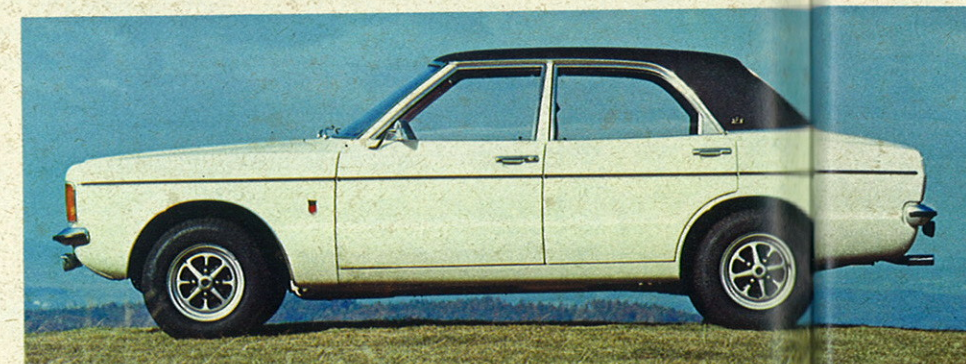
BMW 2002

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



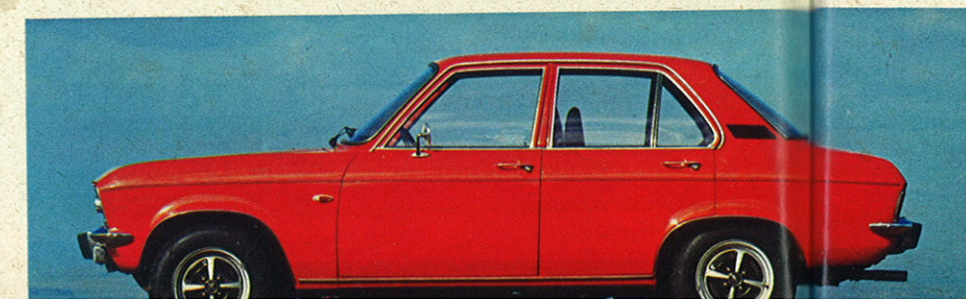
Fiat 125 Special

Vierzylinder-Reihenmotor, zwei obenliegende 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 obenliegende 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 obenliegende 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- nche 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- chenwellenmotor 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 Kon-
kurrenten 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 euopäi- schen Mittelklasse eindeutig die Pontonform. Von den fünf Konkurrenten wird sie in Rein- kultur demonstriert: Vom Fiat in geradezu langweiliger Ein- fachheit, vom BMW schlicht, aber ansprechend, vom Opel Ascona ebenfalls zurückhal- tend, doch sehr modern und adrett. Die stärksten individua- 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 ge- baut und angetan mit langer Motorhaube, kurzem Heck und starken stilistischen Effekten, entfernt er sich ein gutes Stück von der nüchternen Zweckmä- ßigkeit der anderen. Wenn man ein Auto erst ein- mal 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 10000 Mark kosten, keine allzu hohen Ansprüche stellen darf. Mehr als vier Per- sonen haben nirgendwo Platz und das nicht immer sehr be- quem. Relativ breit und geräu- mig sind nur der Ford Taunus und der Fiat. Im Ford findet man ferner ausgezeichnete Sitze vor, jedoch eine ungün- stig tiefe Sitzposition. Die großflächigen Fiat-Sitze sind ebenfalls bequem, aber die Fahrposition wird durch einen relativ kurzen Beinraum und das hochstehende Lenkrad be- einträchtigt. Ziemlich prall fül- len 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

auto motor sport Vergleichstest

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

Familienwagen sein will. Im Opel Ascona findet man zwar eine hervorragende Fahrposi- tion, aber ziemlich knapp be- messene 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 Au- ßenabmessungen und erwei- sen sich obendrein beim Par- ken 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 Sichtver- hältnisse aber nur beim Ford, in dem man sehr tief sitzt und die Wagengrenzen absolut nicht überblicken kann. Beson- ders 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 Wagen- gröÙe und dürfte für normale Ansprüche, die jährliche Ur- laubsfahreingeschlossen, aus- reichen. Krasse und durchaus zu beachtende Unterschiede ergeben sich jedoch in der möglichen Zuladung: Sie schwankt in dem weiten Be- reich zwischen 425 kg (Alfa Romeo) und 305 kg (BMW). Während man den Alfa und auch den Fiat mit vier schwe- ren Personen und zwei Zent- nern Gepäck beladen darf, ist der BMW schon mit vier mittel- schweren 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 ande- ren als sportlicher 2+2 zuge- schnitten 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. Außer- ordentlich kräftig und schnell kann man im Opel Ascona ein- heizen, und auch Alfa, Fiat und Ford stellen bei Bedarf ausrei- chende Kalorienmengen zur Verfügung. Im BMW kommt man bei winterlicher Kälte da- gegen selten ohne Gebläse- hilfe aus. Dafür hat er die beste und übersichtlichste Hei- zungsbedienung, zusammen mit dem Ascona. Nicht sehr praktisch ist das in fast allen italienischen Autos anzutref- fende Schema der Luftvertei- lung mittels einer Klappe im Fußraum, wie es Alfa und Fiat verwenden. Für die Belüftung des Wagen- inneren 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	●	●	●	●	●
Rückfahrcheinwerfer	●	●	●	●	●
Heizbare Heckscheibe	155.—	122.—	85.—	●	96.—
Halogen-Fernlicht	○	153.—	●	●	128.—
Halogen-Abblendlicht	○	○	●	○	○
Wischer- und Wascherkombination	●	●	●	●	●
Tageskilometerzähler	●	●	●	●	○

● = vorhanden ○ = nicht vorhanden * mit Intervallschaltung

...rchschnittlich gut gesorgt.
...n schwächsten strömt die
...ischluft im Ford Taunus.
...im BMW, der stark zum Be-
...hlagen der Scheiben neigt,
...uß man bei feuchtem Wetter
...e Ausstellfenster zur Unter-
...ützung der Luftzirkulation
...ranziehen. Als angenehm
...weisen sich bei großer Hitze
...e separaten Lüftungsrosetten
...Fußraum des Alfa Romeo,
...i Feuchtigkeit beschlagen
...er auch in der Giulia häufig
...e Scheiben. Eine beheizbare
...eckscheibe ist nur im Taunus
...XL serienmäßig, während sie
...i den Konkurrenten gegen
...terschiedlich hohe Aufpreise
...worben werden kann.
...erfreulicher Einmütigkeit ha-
...en sich die verschiedenen
...ersteller zu zweckmäßigen
...undinstrumenten durchgerun-
...en, zu denen in der Giulia
...uper, im Taunus GXL und im
...scona 19 SR große Drehzahl-
...messer gehören. Bei BMW
...d Fiat kosten diese Anzei-
...en Aufgeld, was man dem
...ligeren Fiat weit eher ver-
...ihen kann als dem teuren
...MW. Anordnung und Über-
...sichtlichkeit der Instrumente
...nd nicht in allen Wagen
...eich gut. Grundsätzlich abzu-
...nnen sind Anzeigen auf der
...ittelkonsole, wie sie der Alfa
...d der Ford aufweisen, denn
...e liegen dort nicht im Blick-
...ld des Fahrers. Speziell im
...unus muß man dreimal hin-
...hen, bis man sich über Ben-
...stand oder Motortempera-
...r orientiert hat. Als vorbild-
...h kann die Instrumentierung
...Opel und im BMW gelten.
...urchweg haben sich die fünf
...ersteller darauf eingestellt,
...ß die Kundschaft in der
...ortlichen Mittelklasse eini-
...ermaßen anspruchsvoll ist.
...im Ausstattungsumfang sind
...eshalb nur zaghafte Sparver-
...che feststellbar, wie etwa der
...hlende Drehzahlmesser beim
...MW oder die — mit Ausnah-
...e im Ford — nicht vorhande-
...en Heizscheiben. Im übrigen
...ann man den fünf Wagen eine
...itgehend komplette Grund-
...sstattung bescheinigen, wie
...an sie in Anbetracht der be-
...ehenden Wagengrößen für
...0000 Mark allerdings erwar-
...n darf. So nützliche Dinge
...e Gürtelreifen, vordere
...scheibenbremsen, Bremskraft-
...erstärker, Drehstromlichtma-
...chinen, Liegesitze, differen-
...erbare 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	kg/PS	13,7	13,8	13,9	16,1	14,8
(4 Personen mit Gepäck)						

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, Zeit-
uhren, Rückfahrscheinwerfer
und Lichtquellen im Kofferraum
sind überall serienmäßig ein-
gebaut. Bis auf den BMW ha-
ben alle vier Türen, und die
beiden Italiener, Alfa und Fiat,
brillieren darüber hinaus mit
Fünfganggetrieben und Vier-
radscheibenbremsen. Nur eine
Verbundglas-Frontscheibe hat
wieder einmal keiner, was in
Anbetracht des Preisniveaus
als Minus angekreidet werden
darf.
In der Qualität der Verarbei-
tung nähern sich die modernen
Großserienwagen einander im-
mer mehr an. Die automati-
sierte 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	mm	1324	1330	1313	1420	1331
	hinten	mm	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	mm	1320	1320	1400	1400	1340
	hinten	mm	1320	1380	1390	1395	1360
Innenhöhe*	vorn	mm	910	950	930	925	970
	hinten	mm	870	880	870	865	910
Sitztiefe	vorn	mm	480	485	495	495	500
	hinten	mm	480	480	510	505	490
Knieraum	hinten						
	von/bis	mm	110/280	100/370	180/345	155/325	130/310
Wendekreis links		m	12,0	10,7	11,5	11,0	10,5
	rechts	m	11,5	10,1	11,3	11,1	10,6
Lenkradumdrehungen			4	3¾	3½	3¾	4

* gemessen über Sitzhinterkante

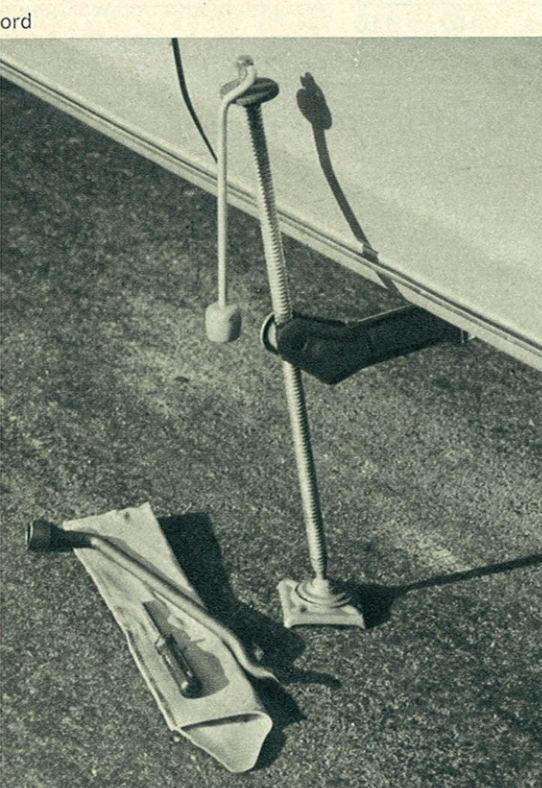
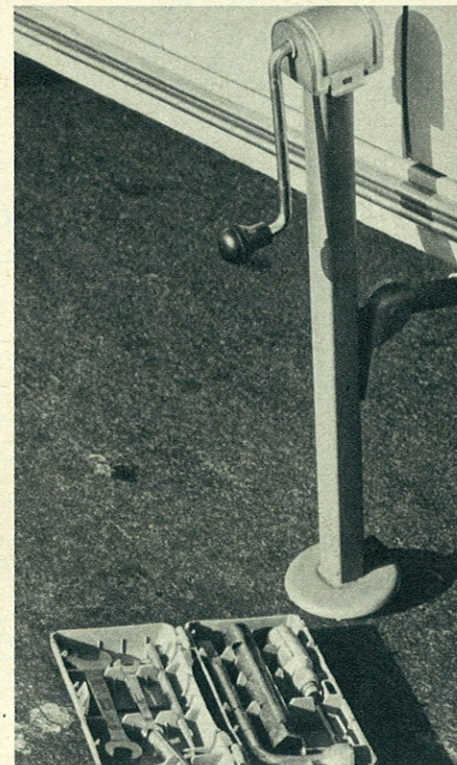
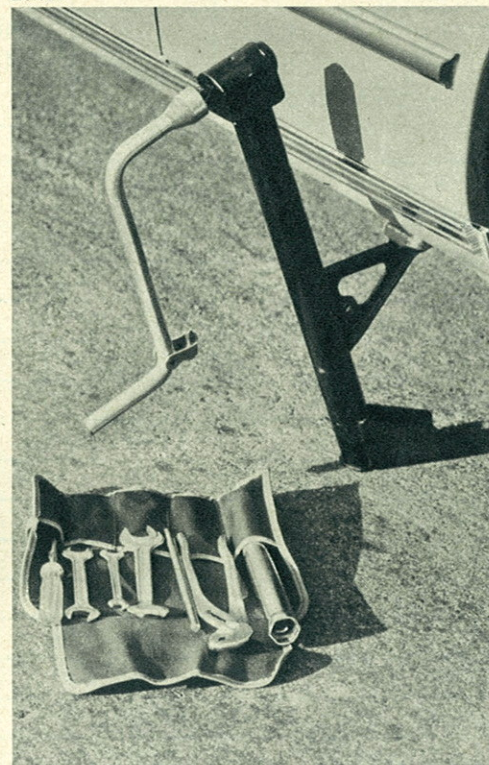
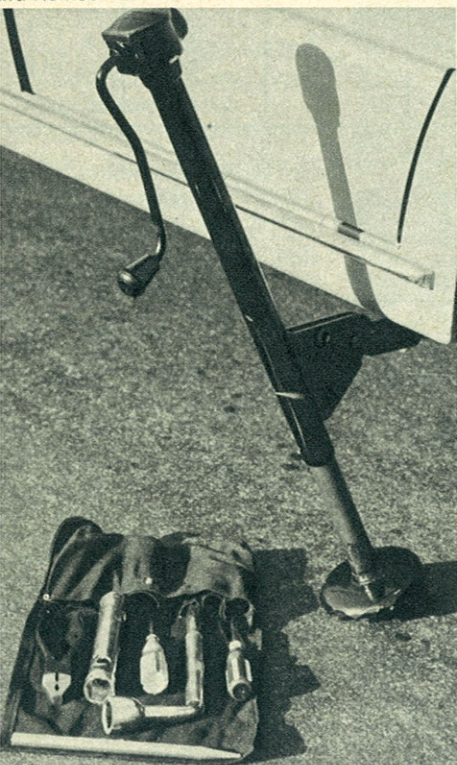
auto motor sport Vergleichstest

gen sorgen für annähernd
leich guten Lackauftrag.
Wenn alte Hasen behaupten,
re Borgward Isabella von vor
ehn Jahren sei bei weitem
icht so schnell gerostet wie
r Neuwagen vom vorigen
hr, dann machen sie die
echnung ohne das Streusalz,
as es damals noch kaum gab.
Alfa Romeo

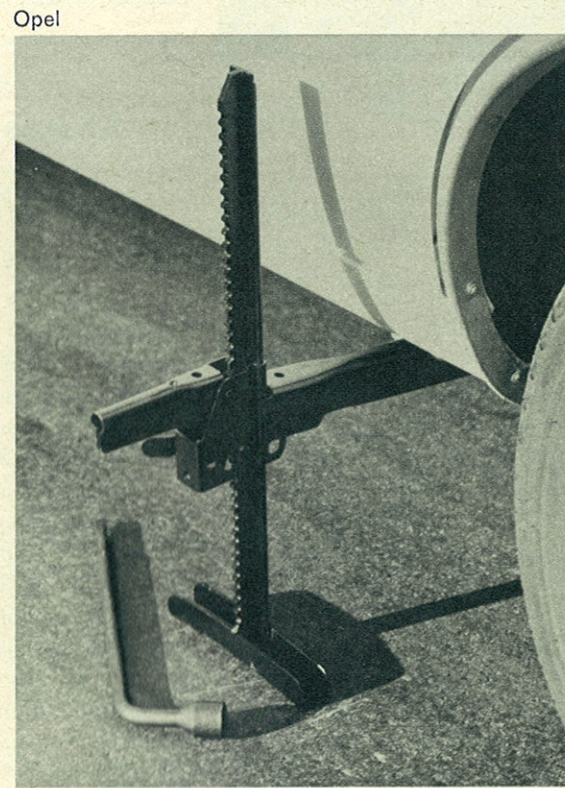
Solide wie eine Burg wirkt der
mit 1060 kg schwerste der fünf
Wagen, die Giulia Super: Auch
im Detail arbeiten die Maschi-
nen offensichtlich sauberer als
es zu Zeiten der Handarbeit
südländische Mentalität zuließ.
Die Verarbeitung des kleinen
BMW ist nach mehrjähriger
Produktionsdauer ebenfalls

besser als ihr Ruf. Nur die rah-
menlosen, zischfreudigen Sei-
tenfenster haben die Münchner
bis heute nicht fest in den Griff
gekrigt. Unerhörte Großse-
rienroutine verrät die bei zwei-
fellos rationellem Materialein-
satz ausgezeichnete Verarbei-
tungsqualität des noch nicht
einmal ein Jahr alten Opel

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



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.



Leistungsbericht Nr. 6:

Bosch-Batterie



Bosch sorgt für frische Batterien:

Eine neue Bosch-Batterie beginnt erst in dem Moment zu leben, in dem sie mit Säure gefüllt wird. Beim Frischdienst für Bosch-Batterien füllt man deshalb Ihre neue Batterie erst dann mit Säure, wenn Sie sie brauchen – nicht nutzlose Wochen vorher.



Der Vorteil für Sie: Ihre neue Bosch-Batterie ist wirklich noch neu.

Bosch.
Die ganze Elektrik und Elektronik im Auto.

Dieses Zeichen finden Sie an Werkstätten und Tankstellen. Lassen Sie dort Ihre Batterie testen.

BOSCH

A2 127135

Bosch-Batterien
mit Kälteprüfstrom
nach DIN
geprüft.

it, sondern auch sparsamste Materialkalkulation lassen bei m den Charakter des voll- mmen rationalisierten Mas- nprodukts am deutlichsten rrvortreten.
e erste Wertung sieht über- schend den bejahrten Alfa romeo in Front, dessen kom- pakte, funktionelle und gut usgestattete Karosserie es it den jüngeren Konkurren- n noch immer aufnehmen ann. Der Opel Ascona folgt er dichtauf, und selbst der unktsschwächste, der weniger ompakte, aber recht geräu- ige Ford, läßt den Vorsprung ir Spitze nicht allzu groß erden.

**Das Leistungs-
niveau in der
sportlichen
Mittelklasse
ist beachtlich.
Bis 180 km/h
reicht das Ge-
schwindigkeits-
potential der
schnellsten**

**Vertreter, wobei
Wirtschaftlich-
keit keinesfalls
außer acht
gelassen wird.
Fünfganggetriebe
gelten, anders als
bei uns, in Italien
nicht als sport-
licher Luxus.**

2. Wertung Motor, Leistung

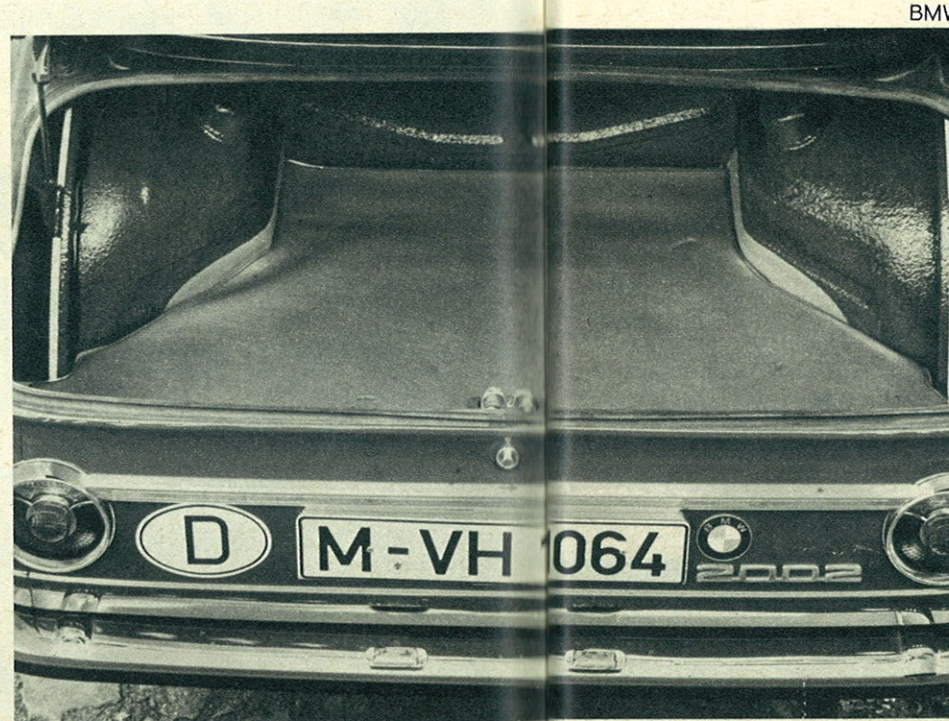
Wer ein Auto der sportlichen Mittelklasse kauft, dem geht es in der Regel um einen Schuß Extraleistung, der das Leben im täglichen Verkehrs- kampf erleichtert. Er möchte zügiger überholen und auf der Autobahn eine schnellere Gangart anschlagen können als der Klassendurchschnitt, und nicht zuletzt möchte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

schaftlichen Hochleistungsmo- tors ist der ewig junge Alfa Romeo-Motor. Aus Leichtmetall gebaut und mit zwei obenlie- genden Nockenwellen sowie halbkugelförmigen Verbren- nungsräumen und V-förmig hängenden Ventilen ausgestat- tet, ist er eine Maschine wie aus dem Lehrbuch. Eine ähn- lich sportliche Konzeption hat der Fiat 125 Special-Motor auf- zuweisen, nachdem Fiat vor einigen Jahren für die Stan- dardblöcke einen Zweinocken- wellenkopf aus Leichtmetall entwickelt hat. Im BMW-Motor betätigt nur eine obenliegende Nockenwelle die Ventile, doch weiß man, daß die Maschine

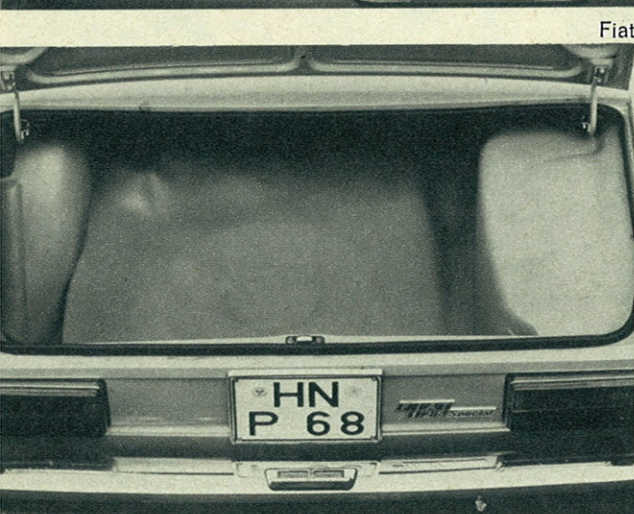
wie nur wenige andere Serien- motoren Voraussetzungen für hohe Leistungen besitzt. Und auch die neuen Motoren der Großproduzenten Ford und Opel passen mit ihren oben- liegenden Nockenwellen in das Bild modern konzipierter Mo- toren, wenngleich sie nicht ganz so ausgeprägt auf hohe Leistung zugeschnitten sind wie die anderen drei. Der Alfa-Motor vermag die konzeptionellen Versprechun- gen in der Praxis voll zu er- füllen. In mehr als zehnjähriger Bauzeit gereift, verfügt er heute über einen makellosen Leistungscharakter und setzte sich — unterstützt durch ein



Alfa Romeo



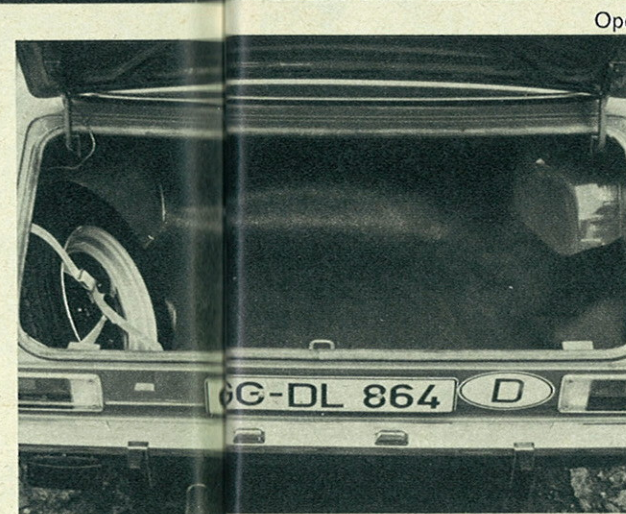
BMW



Fiat



Ford



Opel

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



Verbrauch Superbenzin

11,9	Autobahn Schnitt ca. 125 km/h
13,2	Autobahn Schnitt ca. 140 km/h
13,5	Landstr. Schnitt ca. 85 km/h
13,6	Stadtverbrauch
13,0	Gesamtverbrauch

BMW



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

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

real gestuftes Fünfgangge-
triebe — in allen Leistungs-
sziplinen an die Spitze. Als
niziger der fünf Konkurrenten
berschritt er die 180 km/h-
renze, eine außergewöhnliche
leistung für ein viersitziges
6 Liter-Auto. Einigermaßen
nschluß kann da nur der
MW halten, der 176 km/h
schnell war, während die drei
nderen mit rund 165 km/h nur
ringfügig über dem Durch-
schnitt gemeiner Mittelklasse-
mousinen liegen.
aß Motor, Getriebe und auch
e Karosserieform beim Alfa
omeo die funktionellste Ein-
eit bilden, machen die Be-
schleunigungswerte 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 las-
sen. Bei 150 km/h beträgt der
Vorsprung bereits 2,5 Sekun-
den. 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 lebhaft
und außerordentlich drehfreu-
dige Fiat (er jubelt notfalls bis

7500 U/min), der mit den bei-
den Leistungsprotzen einiger-
maßen 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) abge-
stuft wäre. Wesentlich kräfti-
ger mußten bei den gemein-
samen Vergleichsfahrten der
Fünf der Opel und der Ford
strampeln, um den Anschluß
zu halten. Dabei muß man
dem Taunus-Motor in Anbe-
tracht seiner 88 PS anspre-
chende Leistungswerte be-
scheinen, und es hätte für
ihn ganz anders ausgesehen,
wenn er — wie vorgesehen —

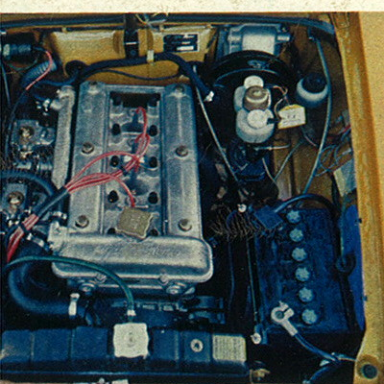
den 2,3 Liter V 6-Motor gehabt
hätte.
Die Elastizitätsmessungen ga-
ben dem Alfa- und dem BMW-
Motor Gelegenheit zu bewei-
sen, daß sie keineswegs auf
hohe Drehzahlen angewiesene
Sportmaschinen sind, sondern
auch über ein gesundes Durch-
zugsvermögen im unteren
Drehzahlbereich verfügen. Vom
großvolumigen (2000 ccm) und
nur mit 50 PS/Liter belasteten
BMW-Motor darf man das
ohnehin erwarten. Erstaunli-
cher ist schon, daß es die hub-
raumschwächere und gut zwei
Zentner schwerere Giulia ge-
nauso gut kann. Befriedigen-
des Elastizitätsverhalten zei-

auto motor -sport Vergleichstest

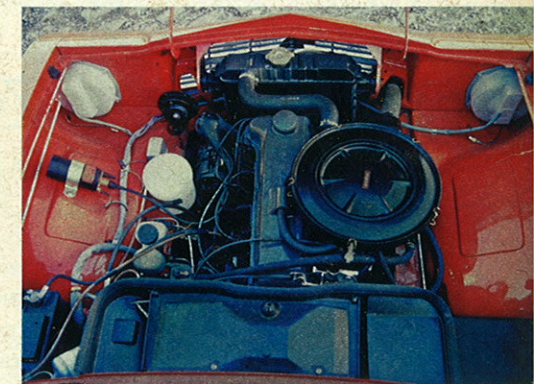
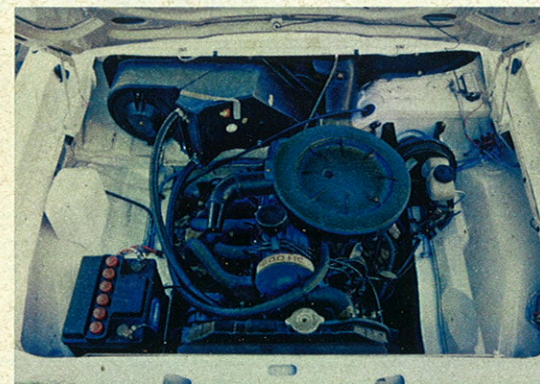
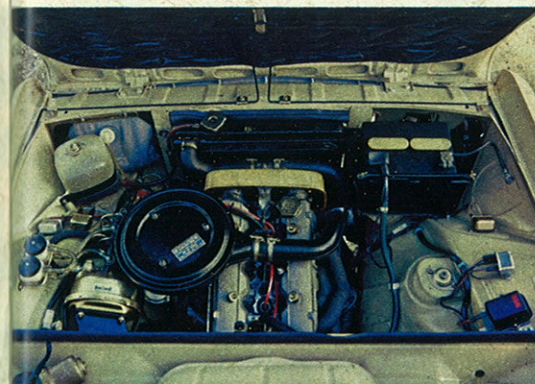
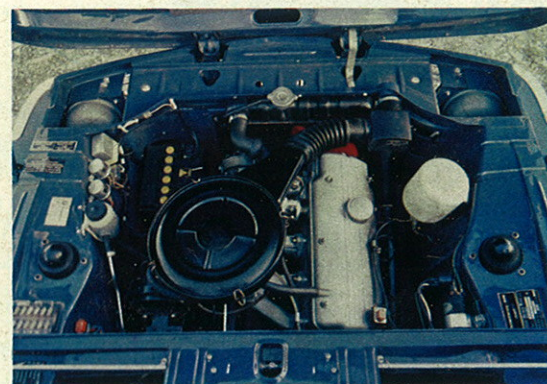
Motor und Leistung	Alfa	BMW	Fiat	Ford	Opel
Motorgeräusch	7	8	8	7	10
Laufruhe	8	9	8	7	10
Elastizität	10	10	8	6	8
Drehvermögen	9	9	10	8	7
Kraftstoffverbrauch	8	8	8	8	8
Getriebeabstufung	10	9	8	9	9
Beschleunigung	10	10	9	7	8
Höchstgeschwindigkeit	10	9	7	7	7
	72	72	66	59	67

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 zei-
gen, ist die überlegene Lei-
stung des Alfa und des BMW
nicht mit höheren Benzinkosten
verbunden. Vielmehr liegen alle
fünf Wagen, mit Schwankun-
gen in den einzelnen Fahrbe-
reichen, im Gesamtverbrauch
relativ dicht beieinander. Als
Sparsamster erwies sich der
Fiat, als Durstigster der Ford,
nicht zuletzt freilich deshalb,
weil er als Leistungsschwäch-
ster bei gleichem Fahrtempo

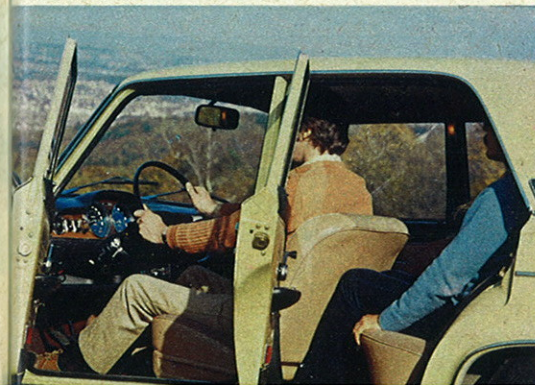
immer etwas mehr Gas geben
muß als die Schnelleren.
Auch wenn einer gern zügig
oder gar sportlich fährt, so
schätzt er es im allgemeinen
doch, wenn die Fahrt leise und
nervenschonend vonstatten
geht. In diesem Punkt ist der
Opel-Motor kaum zu über-
treffen, der bis in den Bereich
der Höchstgeschwindigkeit hin-
auf nicht mehr hören läßt als
ein sanftes Summen. Ordent-
lich ziehen sich hier auch der
BMW und der Fiat aus der
Affäre. Der Alfa hingegen ist
mit einem brummigen Sport-
auspuff ausgerüstet, dessen
kerniges Geräusch die Mehr-
zahl der Giulia-Piloten aber



Frontmotoren sind werkstattfreundlich,
weil gut zugänglich. In Italien
gehören zum sportlichen Motor noch
immer zwei obenliegende Nockenwellen
(Alfa und Fiat), die deutschen Ver-
treter 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.





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	177

Zweiter Teil
im nächsten Heft:

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

Kinley

SCHUTZMARKE



**überraschend
geschmackvoll**
Vier Spezialitäten

KINLEY –
das sind erfrischend
herbe Spezialitäten
für anregende Drinks.



Herrlich zum Mixen –
als Erfrischungsgetränk
ein Genuß.

