

auto motor und sport

SONDERDRUCK

aus Heft 26/69 und 1/70
Stuttgart, Postfach 1042

Grosser Vergleichstest:

vdh-Archiv
AMS Sonderdruck
23 Seiten

**Audi 100 LS
BMW 2000
Ford 26 M
Mercedes 200
Opel Commodore
und
Alfa Romeo
1750 Berlina**





Sechs Autos im Vergleichstest

GEMISCHTE KLASSE

Sie kommen von Herstellern mit Rang und Namen.

**Die Gegend, in der sich ihre Preise bewegen,
nennt man die „gehobene Mittelklasse“. Aber das
sagt wenig aus. Diese Klasse ist gemischt:**

**In ihr findet man sportliche und komfortable Autos,
ausladende und kompakte, Vierzylinder und
Sechszylinder. Wer hier sein Geld anlegen möchte,
muß wissen, was er will.**

Denn eines zeigte der Vergleichstest ganz deutlich:

**Autos, in denen alle Vorzüge vereint
sind, sucht man in dieser Klasse vergebens.**

Es berichtet: Reinhard Seiffert

Es fotografierte: Jullus Weltmann

**Es fuhren: Manfred Jantke, Michael Mehlh, Hans-Hartmut Münch,
Jürgen Rapp, Reinhard Seiffert, Klaus Westrup**



Zweimal 1800, zweimal 2000 und zweimal 2500 ccm — das ist die Hubraum-Bilanz dieses Vergleichstestes. Die beiden „Dicken“ sind Sechszylinder, einer von ihnen liegt günstig im Preis: der Opel Commodore. Der Ford wird durch seine Flaggschiff-Ausstattung verteuert. BMW, Ford, Mercedes und Opel haben die Preise schon erhöht. Bei Audi ist die Erhöhung (ca. 5 Prozent) demnächst zu erwarten, aber der Audi wird auch danach noch der billigste Wagen im Test bleiben. Der Alfa Romeo 1750 wurde in der Ausstattung aufgewertet, der Preis stieg um DM 350.—.



Alfa Romeo 1750

Individualisten-Gefährt. Sieht nicht so teuer aus, wie er ist. Im Vergleichstest einer der Schnellsten und Stärksten. Vierzylinder, zwei obenliegende Nockenwellen, 1779 ccm, 113 PS bei 5000 U/min, Drehmoment 17,3 mkg bei 3000 U/min, 180 km/h (Werksangabe), DM 11 950.—.

Betagttester Teilnehmer. Steht als sportliche Limousine immer noch hoch im Kurs. Demnächst auch mit Benzineinspritzung. Vierzylinder, eine obenliegende Nockenwelle, 1990 ccm, 100 PS bei 5500 U/min, Drehmoment 16,0 mkg bei 3000 U/min, 168 km/h (Werksangabe), DM 12 676.—.

BMW 2000



Preziosen-Ford: Kurbeldach, beheizte Heckscheibe, Radio und Prunkausstattung gehören zur Serie. Getestet mit Schaltgetriebe. V-Sechszylinder, Stoßstangen-Ventiltrieb, 2520 ccm, 125 PS bei 5300 U/min, Drehmoment 20,5 mkg bei 3000 U/min, 180 km/h (Werksangabe), DM 13 010.—.

Ford 26 M



Die Testwagen



Audi 100 LS

Senkrechtstarter aus Ingolstadt: Überholte im Verkauf den VW 411. Käufer müssen auf ihn warten. Vierzylinder, Stoßstangen-Ventiltrieb, 1770 ccm, 100 PS bei 5500 U/min, Drehmoment 15,3 mkg bei 3500 U/min, 170 km/h (Werksangabe), DM 9590.—.

Schlußlicht der neuen Mercedes-Generation mit Uralt-Motor. Billigste Möglichkeit, einen Stern vor sich her zu fahren. Vierzylinder, eine obenliegende Nockenwelle, 1988 ccm, 95 PS bei 5000 U/min, Drehmoment 15,9 mkg bei 2800 U/min, 163 km/h (Werksangabe), getestet mit Servolenkung, DM 12670.—.

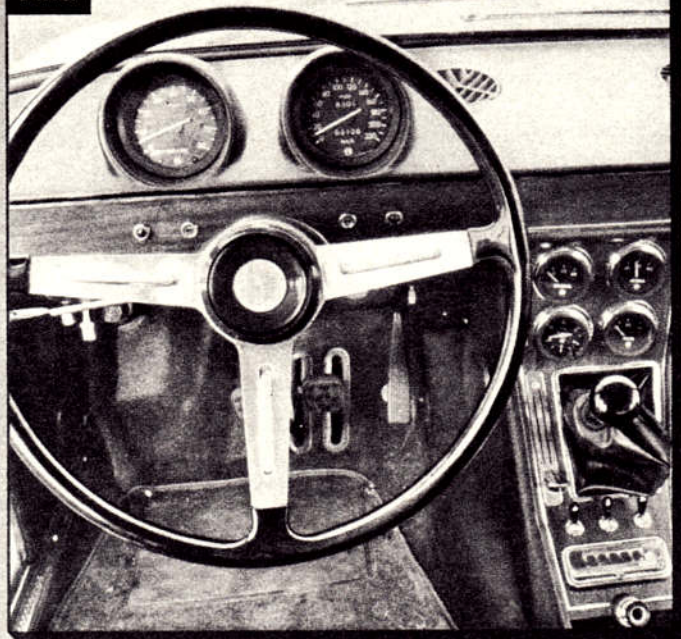
Mercedes 200

Rekord im Kommandeursrang. Erfolgreicher, jetzt nicht mehr ganz junger Sechszylinder-Seller mit gutem Image. Reihomotor, Ventiltrieb mit Kurz-Stoßstangen, 2490 ccm, 120 PS bei 5500 U/min, Drehmoment 17,4 mkg bei 4200 U/min, 175 km/h (Werksangabe), getestet mit Servolenkung, DM 11 725.—.

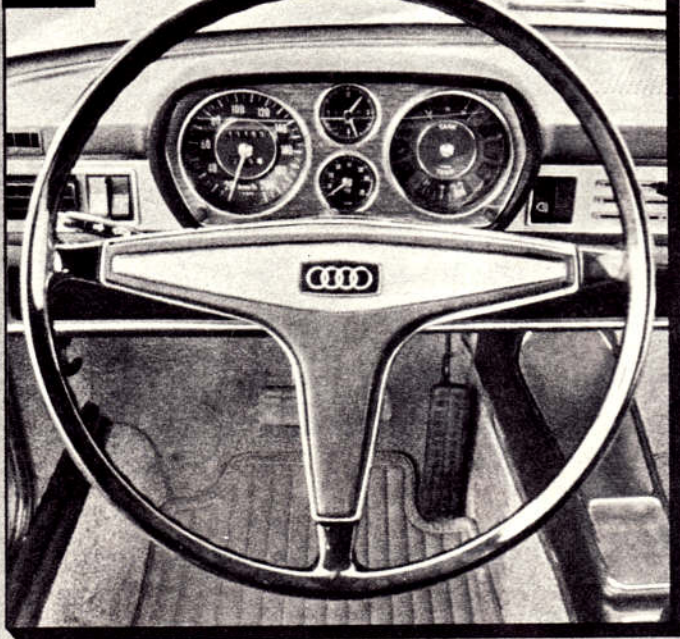
Opel Commodore



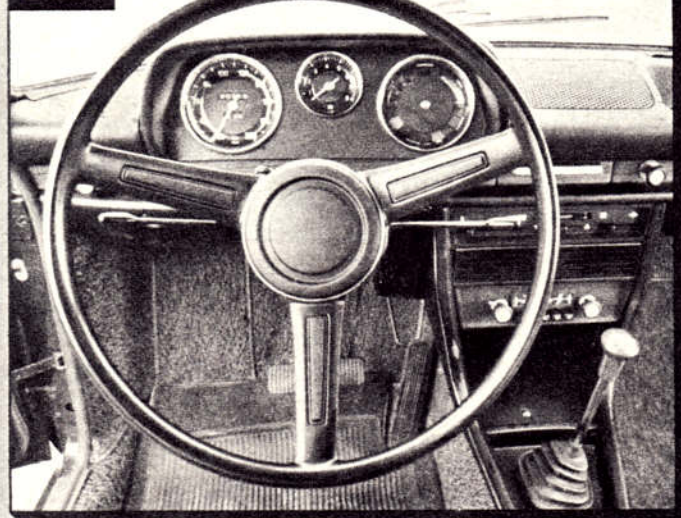
Alfa



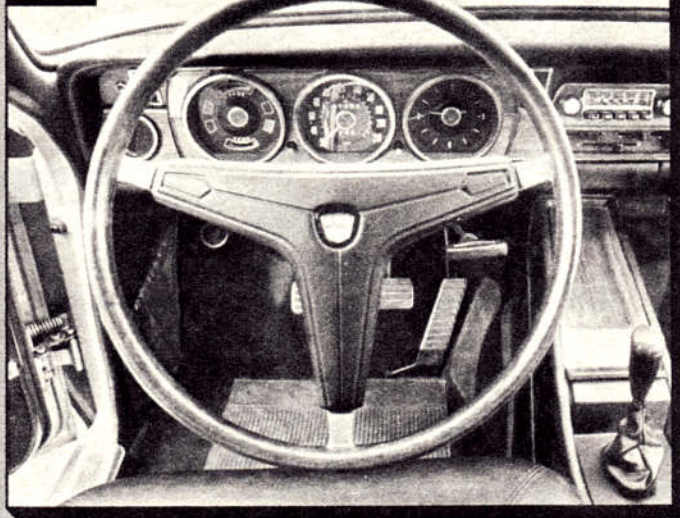
Audi



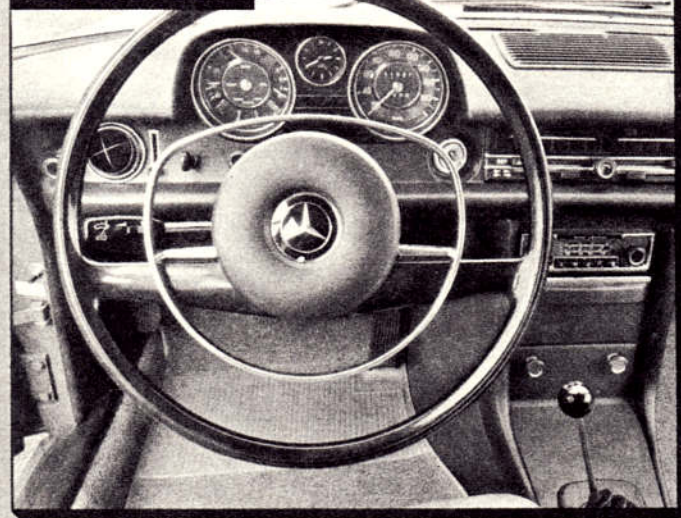
BMW



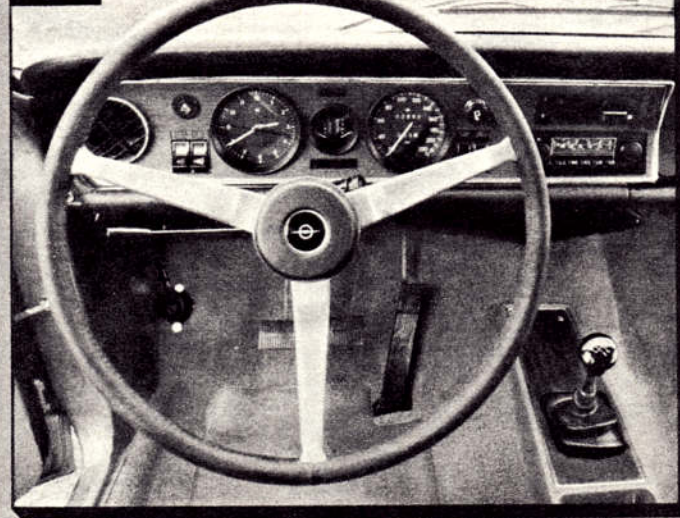
Ford



Mercedes-Benz



Opel



Kleine Instrumentenkunde: Alfa, Audi, BMW und Mercedes haben die Hauptinstrumente hoch vor dem Fahrer angeordnet. Ford und Opel bemühten sich weniger um Übersichtlichkeit. Mercedes hält am Hupring fest, Opel am Hupknöpfchen in Lenkradmitte. In der Anordnung der Instrumente und Schalter sind sich die Autohersteller nach wie vor nicht einig. Das Alfa-Lenkrad wird in der kommenden neuen Ausführung etwas verändert, die Serienausstattung enthält eine automatische Scheinwerferverstellung und einen von innen verstellbaren Außenspiegel.

Vergleichstest

FORTSETZUNG

Karosserie

Einer paßte in die Testkolonne nicht ganz hinein: der Alfa. Er wirkte unter den würdigen Statussymbolen wie ein unbekümmerter junger Mann ohne Hut. Weiß, kurz, nicht schön im Sinne des landläufigen Autogeschmacks, aber doch sympathisch.

Der Ford präsentiert sich als sein Gegenstück. Chromgeziert, formal übergewichtig mit so viel Styling, daß von Stil nicht mehr gesprochen werden kann. Aber das kommt an: Der Mann in diesem Auto darf sich als gemachter Mann vorkommen, allen Ford-Fahrern überlegen. Sechszwanzig Emm.

Audi hat es geschafft, zwischen Repräsentationsbedürfnis und gutem Geschmack die rechte Mitte zu finden. Ein Hauch von Mercedes trug zum Verkaufserfolg ebenso bei wie die Innenausstattung, die behaglicher ist als bei Mercedes. Der Audi-Grill ist das, was Mercedes bisher nicht riskierte: Verzicht auf die antiquierte Kühlerfigur, SL-Look mit Ringen statt Stern.

Wird der gute Stern zum altmodischen Flitter? Einstweilen noch nicht, denn um einen Mercedes zu fahren, muß man Geld haben, und wenn man Geld hat, wird man traditionsbewußt. Vernunftgründe für Gitterkühler und Stern werden immer rarer, aber verschwinden werden diese Symbole wohl erst, wenn sie eindeutig als verkaufsschädigend statt fördernd entlarvt werden.

Im Innenraum hat der 200 den Charme eines preußischen Beamten-Dienstzimmers zu bieten: anständig und abwaschbar. Spartanisch

Ausstattung

	Alfa Romeo 1750	Audi 100 LS	BMW 2000	Ford 26 M	Mercedes- Benz 200	Opel Commo- dore
Startautomatik	○	●	○	●	○	●
Drehstromlichtmaschine	●	●	●	●	●	●
12 Volt-Anlage	●	●	●	●	●	●
Gürtelreifen	●	●	83.—	●	50.—	100.—
Scheibenbremsen vorn	●	●	●	●	●	●
Scheibenbremsen hinten	●	○	●	○	●	○
Bremsverstärker	●	●	●	●	●	●
Zweikreisbremse	●	●	●	●	●	●
Tankschloß	○	●	12.—	●	8.—	○
Verbundglasfrontscheibe	●	120.—	78.—	●	75.—	116.—
Motorhauben-Selbstarretierung	●	○	●	○	●	○
Türen an der Normalausführung	4	4	4	4	4	2
Liegesitze	●	●	●	●	●	●
Lehnenverstellung	●	●	●	●	●	●
Vordersitzlehnenverriegelung	●	●	●	●	●	●
Armlehnen vorn seitlich	2	2	2	2	2	2
Mittelarmlehne vorn	○	○	○	●	85.—	○
Armlehnen hinten seitlich	2	2	2	2	2	2
Mittelarmlehne hinten	●	●	●	●	●	●
Beifahrerhaltegriff	●	●	●	●	●	●
Haltegriffe hinten	●	●	●	●	●	●
Warnblinkanlage	●	●	●	●	●	●
Ablagemöglichkeiten vorn (außer Handschuhkasten)	●	●	●	●	●	○
Kartentaschen	●	●	●	●	●	●
Abblendbarer Innenspiegel	●	●	●	●	●	●
Heizgebläsestufen	2	2	3	stufenlos	3	stufenlos
Separate Belüftungsmöglichkeiten	●	●	●	●	●	●
Scheibenwischer- geschwindigkeiten	2	2	2	2	2	2
Regelbare Instrumentenbeleuchtung	○	●	●	●	●	●
Elektrische Zeituhr	●	●	●	●	●	●
Benzinuhr	●	●	●	●	●	●
Drehzahlmesser	●	100.—	228.—	○	○	91.—
Zigarettenanzünder	●	●	●	●	●	●
Handbremsenkontrolllicht	●	○	○	○	●	●
Lichthupe	●	●	●	●	●	●
Parkleuchten	○	●	●	●	●	●
Kofferraumbeleuchtung	●	●	●	○	●	●
Motorraumbeleuchtung	●	○	●	○	○	●
Rückfahrscheinwerfer	●	●	●	●	●	●
Heizbare Heckscheibe	○	110.—	110.—	●	190.—	86.—
Halogen-Fernlicht	●	○	○	●	40.—	○
Halogen-Abblendlicht	●	○	○	●	○	○
Wischer- und Wascher- Kombination	●	●	●	●	●	○

● vorhanden ○ nicht vorhanden

Kofferraum-Gleichheit besteht zwischen Audi, Ford und Mercedes. Nicht viel weniger fassen die Gepäckhöhlen von BMW und Opel. Alfa-Fahrer müssen sich mit knapperem Stauraum begnügen.



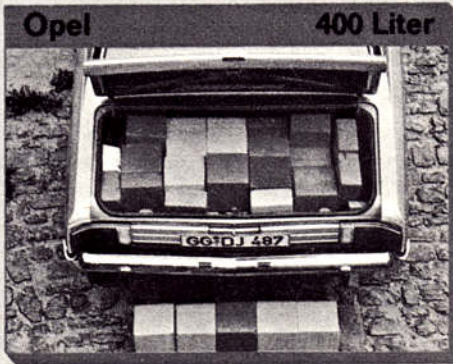
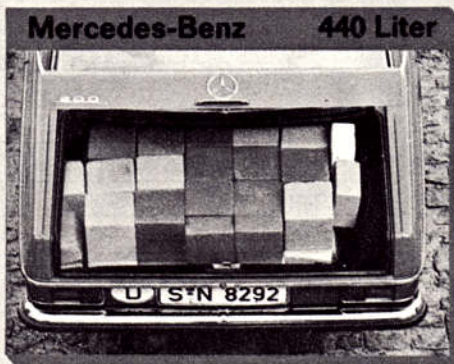
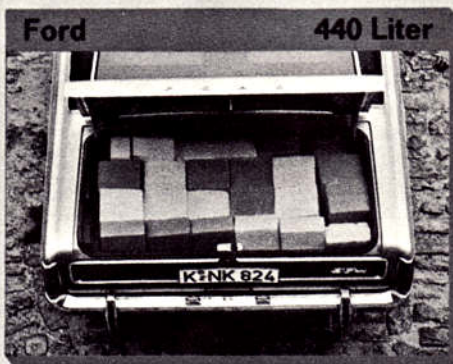
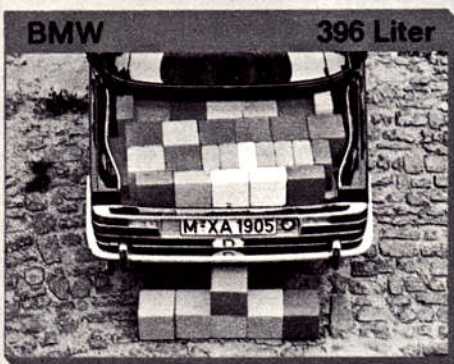
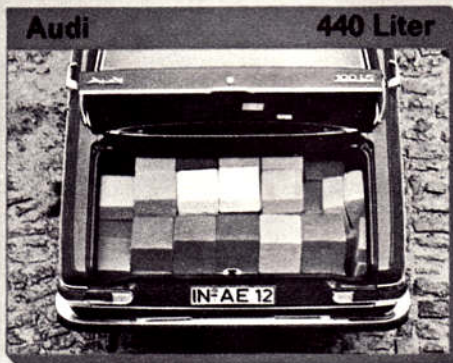
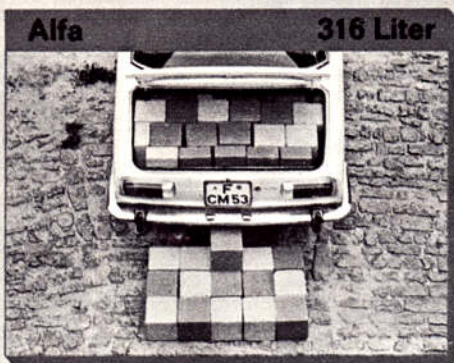
Vergleichstest

FORTSETZUNG

Karosserie

ist die Ausstattung, hervorragend die Qualität. Das ist kein fahrendes Boudoir, sondern ein solides schwäbisches Kraftfahrzeug.

Opels Commodore, in den Linien nicht mehr neu, aber noch immer ansehnlich, ist typisch für das veränderte Opel-Image: Bei leicht sportlichem Einschlag verträgt er sich nach wie vor auch mit Ackerbau und Viehzucht. Der Opel wirkt nicht so amerikanisch wie der Ford, ist aber lang und breit genug, um vor der Haustür die erwünschte Wirkung zu tun.





Einsteigen und Sitzen: im Alfa und im BMW geht es auf den Rücksitzen knapp zu, auch im Opel bleibt wenig Knie-raum, wenn der Fahrer seinen Sitz weit nach hinten rückt. Im Ford ist der Fond-Einstieg durch das abgeschrägte Dach, den weit vorstehenden Sitz und den kleinen Türöffnungswinkel erschwert.

**Oben: Alfa und Audi
Mitte: BMW und Ford
Unten: Mercedes und Opel**



Vergleichstest

FORTSETZUNG

Unbestechliche Zentimeter: das Maß zwischen den Achsen (Radstand) ist für den Innenraum wichtiger als die Gesamtlänge. Alfa 1750 und BMW 2000 sind im Radstand und auch in der Spurweite kleiner als die übrigen Konkurrenten. Den kleinsten Wendekreis hat trotz großen Abmessungen der Mercedes.

Abmessungen			Alfa Romeo 1750	Audi 100 LS	BMW 2000	Ford 26 M	Mercedes- Benz 200	Opel Commo- dore
Radstand	mm		2570	2675	2550	2705	2750	2668
Spur	vorn	mm	1324	1420	1340	1451	1444	1410
	hinten	mm	1274	1425	1386	1418	1440	1410
Länge	mm		4390	4625	4500	4721	4685	4574
Breite	mm		1565	1729	1710	1756	1770	1758
Höhe	mm		1430	1421	1445	1478	1440	1440
Innenbreite	vorn	mm	1320	1420	1370	1435	1470	1420
	hinten	mm	1320	1415	1360	1450	1470	1415
Innenhöhe*	vorn	mm	910	940	930	920	945	940
	hinten	mm	845	890	895	840	905	885
Sitztiefe	vorn	mm	475	490	505	495	495	505
	hinten	mm	490	475	500	505	485	495
Knieraum	hinten							
	von/bis	mm	170—275	135—360	125—255	145—250	140—325	145—270
Wendekreis	links	m	11,5	11,6	10,6	10,6	11,3	11,5
	rechts	m	12,2	11,9	10,9	11,2	11,2	11,4
Lenkradumdrehungen			3¼	3¼	3¼	3¼	3¼	3½

* gemessen über Sitzhinterkante

Gewichte			Alfa Romeo 1750	Audi 100 LS	BMW 2000	Ford 26 M	Mercedes- Benz 200	Opel Commo- dore
Eigengew. vollgetankt	kg		1120	1080	1180	1230	1375	1230
zul. Gesamtgewicht	kg		1540	1530	1550	1630	1845	1605
Zuladung	kg		420	450	370	400	470	375
Gewichtsverteilung								
Vorderachse	%		55,4	60,1	53,4	54,1	52,7	53,7
Hinterachse	%		44,6	39,9	46,6	45,9	47,3	46,3
Leistungsgewicht								
vollgetankt	kg/PS		9,9	10,8	11,8	9,8	14,5	10,3
mit 340 kg Belastung (4 Pers.+Gepäck)	kg/PS		12,9	14,2	15,2	12,6	18,1	13,1

Karosserie

Was dem BMW an Zentimetern fehlt, das ersetzt er durch den Ruf, beinahe so etwas wie ein Sportwagen zu sein. Seine Karosserie vom Jahre 1961 kann sich heute noch auf dem Markt halten, weil BMW sich damals um sachliche Linienführung bemüht hat. Trotzdem: Von außen und von innen merkt man, daß die Gürtellinie höher liegt als heute üblich.

Fünfsitzigkeit, ein beliebtes Prospektargument, erweist sich bei praktischer Nachprüfung selbst bei diesen großformatigen Autos als fragwürdige Formel. Wenn vier es bequem haben sollen, dann hat der fünfte es unbequem:

Bei ausgeformten Rücksitzen entstehen in der Mitte Wölbungen, auf denen man mehr balanciert als sitzt. Mit der Sitz-Federung hapert es: Der Mittelmann hockt auf dem Kardantunnel. Besonders ausgeprägt ist das beim Alfa der Fall — er ist nur ein Not-Fünfsitzer. Aber auch im engen BMW und selbst im geräumigeren Mercedes wird es zu dritt hinten ungemütlich, auch für die Außenleute. Viel Fondbreite bietet der Ford, aber auf den zu nachgiebigen Ford-Rücksitzen wird man zusammengeklappt wie ein Taschenmesser. Im Opel und Audi wird am Dachrand die Innenhöhe knapp, beim Alfa auch in der Mitte. Mercedes und Opel offerieren

recht breite Sitzgelegenheiten, den körpergünstigsten Sitz hat eindeutig Mercedes. Den sportlichsten Sitz mit der besten Seitenführung bietet der Alfa, aber große Leute können ihre Beine schlecht unterbringen. Der Audi-Sitz ist Geschmackssache, gegenüber der ersten Ausführung wurde er spürbar verbessert. Auf dem BMW-Sitz wundert man sich über die eigentümlich hohe Sitzposition — ein Zeichen dafür, daß auch die Sitzgewohnheiten zeitgebunden sind. Das Wärmeangebot erwies sich als durchweg zufriedenstellend. Eine hervorragende, thermostatisch geregelte Heizung hat der Ford. Beim Mercedes war es



schwierig, die Heizung fein zu regulieren, der BMW hat eine zu lange Anwärmzeit und ist beschlagempfindlich. Auch Luft gibt es genügend, besonders gute Lüftungen haben Audi, Mercedes und Opel. Den Schritt zur Klimaanlage hat in dieser Preisklasse noch niemand gewagt — er dürfte aber schon bei der nächsten Modellgeneration zu erwarten sein. Betrachtet man sich die fünf Autos auf die Qualität der Verarbeitung hin, auf vernünftig angebrachte Instrumente und funktionssichere Schalter, dann liegt einer ganz eindeutig vorn: der Mercedes. Trotz fehlendem Charme gewinnt er die Karosseriebewertung mit Abstand.

Karosserie	Alfa	Audi	BMW	Ford	Mercedes	Opel
Form	8	8	7	6	8	7
Sitze, Sitzposition	7	7	6	6	9	8
Innenraumgröße	5	7	6	7	8	7
Kofferraumgröße	7	10	9	10	10	9
Zuladung	8	9	6	7	10	6
Kompaktheit	9	8	8	6	8	7
Einstieg, Sicht	8	8	8	6	9	7
Heizung	8	8	7	10	8	9
Lüftung	7	9	6	8	9	9
Serienausstattung	9	7	6	10	6	7
Verarbeitung	8	8	7	7	9	7
Summe	84	89	76	83	94	83

Vergleichstest

FORTSETZUNG

Motor und Leistung

Der ideale Motor treibt das Auto an, ohne daß man etwas davon merkt. Diesem Ideal kommt der Ford-Sechszylinder am nächsten: Er hat stets mehr Kraft, als man braucht, und stört weder durch Geräusche noch durch Vibrationen. Einziger Nachteil: Im mittleren und unteren Drehzahlbereich nimmt er nicht immer willig Gas an. Dieses „Loch“ war früher schlimmer und ist dadurch bedingt, daß für die sechs Zylinder des V-Motors nur ein Vergaser da ist. Es fällt in der Schaltgetriebe-Ausführung des 26 M stärker auf als in der Automatik-Version.

Sechszylinder Nummer zwei, der Opel, ist nicht ganz so kultiviert. Im oberen Drehzahlbereich neigt er etwas mehr zu Vibrationen, und der Übergang ist ebenfalls nicht immer ganz einwandfrei. Das Testteam bedachte ihn mit der Bezeichnung „Bauernmotor“, und darin steckt auch ein Lob: Der Opel-Motor ist durchzugskräftig in jedem Drehzahlbereich, er arbeitet unermüdlich, ohne große Ansprüche an die Schaltkunst des Fahrers zu stellen.

Da ist der Alfa-Vierzylinder von anderer Art: stets hörbar, drehfreudig, von italienischer Rasse. Er reagiert viel spontaner auf Gaspedalbewegungen als die Sechszylinder und hat dabei eine beacht-

Innengeräusch

Phon (dBA)

	Alfa Romeo 1750	Audi 100 LS	BMW 2000	Ford 26 M	Mercedes-Benz 200	Opel Commodore
Leerlauf im Stand	48	51	49	53	51	47
Bei 50 km/h	62	62	62	66	59	63
Bei 80 km/h	66	69	70	65	66	68
Bei 100 km/h	73	71	72	71	72	72
Bei 120 km/h	76	76	76	74	76	75
Bei 140 km/h	77	81	80	77	77	78
Bei 160 km/h	80	83	84	82	80	82

Schaltbereiche

Grenzwerte (km/h)

	Alfa Romeo 1750	Audi 100 LS	BMW 2000	Ford 26 M	Mercedes-Benz 200	Opel Commodore
I. Gang bis	52	52	47	55	46	59
II. Gang von/bis	13/86	13/91	13/88	14/102	11/78	11/94
III. Gang von/bis	22/127	23/130	22/134	32/148	18/127	19/149
IV. Gang von/bis	33/171	38/183*	45/197*	34/202*	37/179*	26/203*
V. Gang von/bis	48/224*	—	—	—	—	—

* theoretischer Wert

liche Elastizität zu bieten. Unauffällig ist er nicht, aber wer Spaß an Motoren hat, findet hier ein geeignetes Objekt. Ähnlich im Charakter ist der BMW-Motor. Er wirkt etwas behäbiger, aber das liegt nicht nur am Motor, sondern auch am ungünstigeren Leistungsgewicht des BMW.

Audis Vierzylinder erfreut durch kräftige Leistung, sein Drehvermögen ist für einen Stoßstangenmotor erstaunlich. Aber es fehlt ihm an der rechten Laufkultur: Schon bei mittlerer Drehzahl beginnt er vernehmlich zu brummen. Das fällt besonders auf, weil der Audi sonst ein komfortables, angenehmes Auto ist. Trostpflaster: Audi-PS sind in Anschaffung und Verbrauch besonders preisgünstig.

Das kann man von den Mercedes-PS nicht

behaupten. Im Vergleich zu den anderen Testwagen wirkt der Mercedes untermotorisiert, es tut sich wenig, wenn man das Gaspedal betätigt. Zwar läuft der Motor auch bei niedriger Drehzahl rund, aber sein Durchzugsvermögen ist dem der Konkurrenten klar unterlegen. Natürlich weiß man das in Untertürkheim und kann auf ein Programm stärkerer Vier- und Sechszylinder verweisen. Diese Autos sind jedoch spürbar teurer: Wer den preisgünstigsten Mercedes kaufen will, darf keine großen Leistungsansprüche stellen. Nebenbei: Der 200 ist immer noch temperamentvoller als die Mercedes-Diesel-Vierzylinder.

Im meßbaren Geräuschpegel liegt der Mercedes günstig: Daimler-Benz hat viel



Motor und Leistung

	Alfa	Audi	BMW	Ford	Mercedes	Opel
Akustische Laufruhe	7	6	6	9	8	8
Mechanische Laufruhe	6	5	6	9	6	9
Elastizität	8	6	8	8	6	7
Drehvermögen	9	8	9	8	6	7
Kraftstoffverbrauch	8	9	9	7	5	5
Getriebeabstufung	9	7	7	8	7	8
Beschleunigung	9	7	7	8	5	8
Höchstgeschwindigkeit	10	8	8	8	6	9
Summe	66	56	60	65	49	61



Material und Mühe in die Geräuschdämpfung investiert. Man hört zwar, daß man es mit einem Vierzylinder zu tun hat, wird aber selbst bei hohem Tempo wenig gestört. Viel leiser als sein Ruf ist auch der Alfa. Beim BMW, beim Ford und beim Opel steigt der Geräuschpegel stark an, je schneller man fährt – aber die Ursache liegt hier weniger im Motor als im Windzischen der Karosserie.

Hohes Autobahn-Dauertempo hält der Mercedes wacker mit, denn er läuft immerhin 165. Aber er tut sich schwerer, besonders beim Beschleunigen und am Berg. Der Alfa ist sein leichtfüßiges Gegenteil – ein Auto, in dem man mühelos beschleunigen und das Tempo jeder Verkehrssituation anpassen kann. Und ein sportliches Auto, serienmäßig mit fünf Gängen, von denen der vierte schon bis 170 reicht. Unauffälliger erreichen die beiden Sechszylinder ihre ebenfalls sehr guten Fahrleistungen, während man im Audi und im BMW durch das Motorgeräusch deutlicher darüber belehrt wird, daß man sich der Höchstgeschwindigkeit nähert. An Steigungen sind sie mit ihrem III. Gang schneller am Ende, ebenso der Mercedes. Der Ford und der Opel dagegen können sich dank ihres kräftigen Drehmoments „lange“ Gänge leisten, mit denen praktisch jeder Beschleunigungswunsch zu erfüllen ist. Sie bieten den größten Motor-Luxus. Die größeren Möglichkeiten bietet der Alfa, aber man muß sie bewußt ausnutzen.

Daß Vierzylinder ihre Vorzüge haben können, zeigte sich bei der Verbrauchsabrechnung: Alfa, Audi und BMW schluckten am wenigsten. Dem Mercedes nützt sein kleiner Motor wenig, die gewichtige Karosserie braucht ihr Kraftfutter. Erstaunlich günstig liegt der Ford, der sich in der Verbrauchswertung auf Platz vier schieben konnte. Er sicherte sich damit vollends eine gute Motor-Punktzahl.

Beschleunigung

in Sekunden	Alfa Romeo 1750	Audi 100 LS	BMW 2000	Ford 26 M	Mercedes- Benz 200	Opel Commo- dore
0 bis 60 km/h	4,6	5,5	5,1	5,0	6,1	5,1
0 bis 80 km/h	7,1	8,6	8,1	7,6	9,7	7,8
0 bis 100 km/h	10,5	12,7	12,2	11,1	15,5	11,6
0 bis 120 km/h	15,0	18,4	17,6	16,1	22,9	16,9
0 bis 140 km/h	21,5	28,4	26,2	23,0	36,5	24,0
0 bis 160 km/h	31,9	47,3	42,6	35,8	—	44,5
400 m mit stehendem Start	17,0	18,5	17,9	17,4	19,1	18,0
1 km mit stehendem Start	31,7	34,3	33,4	32,4	36,2	33,2
Höchstgeschwindigk. km/h	184,0	171,5	174,0	176,0	165,0	180,0

Elastizität

Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h in Sekunden	Alfa Romeo 1750	Audi 100 LS	BMW 2000	Ford 26 M	Mercedes- Benz 200	Opel Commo- dore
40 bis 60 km/h	5,8	7,2	5,4	5,5	7,7	6,6
40 bis 80 km/h	10,3	14,0	10,7	10,7	14,8	12,8
40 bis 100 km/h	15,3	21,4	16,4	16,2	22,7	19,5
40 bis 120 km/h	20,9	29,4	23,1	22,5	31,9	27,1
40 bis 140 km/h	27,8	40,4	32,4	30,4	45,6	36,0
40 bis 160 km/h	37,8	—	—	43,7	—	52,4
1 km ab 40 km/h	34,3	38,8	35,4	35,1	39,3	37,6

Verbrauch

Liter/100 km	Alfa Romeo 1750	Audi 100 LS	BMW 2000	Ford 26 M	Mercedes- Benz 200	Opel Commo- dore
Autob., Schnitt ca. 130 km/h	13,7	13,3	13,4	14,6	15,3	15,2
Autob., Schnitt ca. 145 km/h	15,1	15,2	14,9	16,0	17,4	16,9
Landstr., Schnitt ca. 60 km/h	11,4	11,1	11,9	12,8	13,1	12,9
Landstr., Schnitt ca. 75 km/h	14,3	13,0	13,0	13,6	15,3	16,3
Stadtfahrt	14,7	13,6	13,4	14,3	15,7	16,0
Gesamtverbrauch	13,8	13,2	13,3	14,3	15,4	15,5
Preis in DM pro 100 km	8,69	8,32	8,38	9,01	9,70	9,77

Zwischenergebnis

Im ersten Teil dieses Vergleichstests haben die Konkurrenten knapp die Hälfte ihrer Punktzahlen gesammelt. Noch ist das Rennen offen. Zwar eroberte sich der Alfa, als sportlichster der sechs Wagen, durch seinen guten Motor einen Vorsprung, aber ihm steht noch die für ihn ungünstige Komfortwertung bevor. Der Mercedes, durch seine gute Karosserie zunächst in Führung, fiel durch seinen temperamentlosen Motor zurück. Ford und Opel schoben sich durch ihre commoden Sechszylindermotoren in gute Positionen, der BMW konnte seinen Karosserie-Rückstand trotz gutem Motor nicht aufholen. Der Audi dagegen schob sich knapp vor den erheblich teureren Mercedes.

Im zweiten Teil (nächstes Heft) geht es mit den Wertungen Handlichkeit, Komfort und Fahrsicherheit in die Endrunde. Hier wird dann auch in einem besonderen Preisindex das Verhältnis von Preis und Gegenwert festgestellt. Das Zwischenergebnis:

Zwischenergebnis	Alfa	Audi	BMW	Ford	Mer- cedes	Opel
Karosserie	84	89	76	83	94	83
Motor und Leistung	66	56	60	65	49	61
Summe	150	145	136	148	143	144

Vergleichstest: Zweiter Teil und Schlußwertung

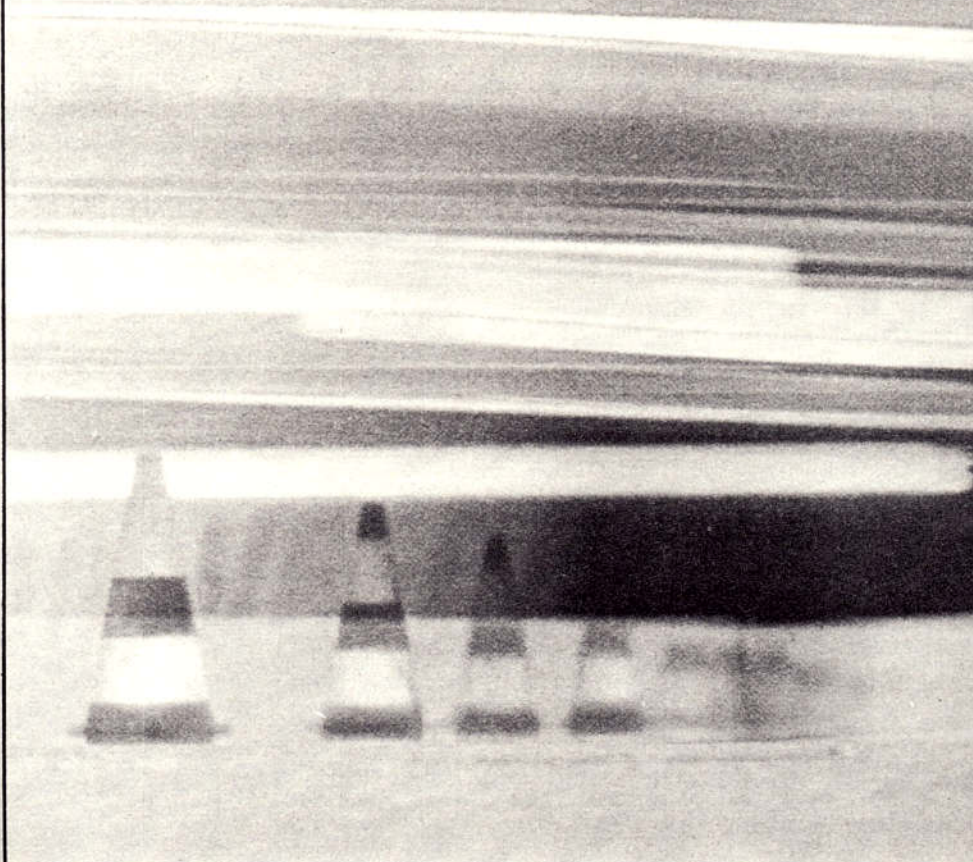
PREIS- WUNDER

Bei den Autos steigen die Preise.
Um so wichtiger wird es,
Preis und Gegenwert zu untersuchen.
Die Preise der sechs
Vergleichstestwagen liegen
zwischen 9600 und 13000 Mark.
Was wird dafür geboten?

Die Testwagen:

Alfa Romeo 1750, 1779 ccm Vierzylinder, 113 PS, DM 11 950.—
Audi 100 LS, 1770 ccm Vierzylinder, 100 PS, DM 9590.—
BMW 2000, 1990 ccm Vierzylinder, 100 PS, DM 12 676.—
Ford 26 M, 2520 ccm Sechszylinder, 125 PS, DM 13 010.—*)
Mercedes 200, 1988 ccm Vierzylinder, 95 PS, DM 12 670.—*)
Opel Commodore, 2490 ccm Sechszyl., 120 PS, DM 11 725.—*)

*) Preis für Ausführung mit Schaltgetriebe
und Servolenkung



Der erste Teil des Vergleichstests (Heft 26/1969) begann mit der Karosserie-
wertung. Diese Wertung gewann der Mercedes mit seiner vernünftigen
und qualitativ hochwertigen Karosserie. In der Wertung Motor und Leistung
fiel der Mercedes mit seinem veralteten, nicht genügend leistungsfähigen
Motor zurück. Der Alfa Romeo schnitt in beiden Wertungen gut ab und
sammelte die meisten Punkte. Das Zwischenergebnis:

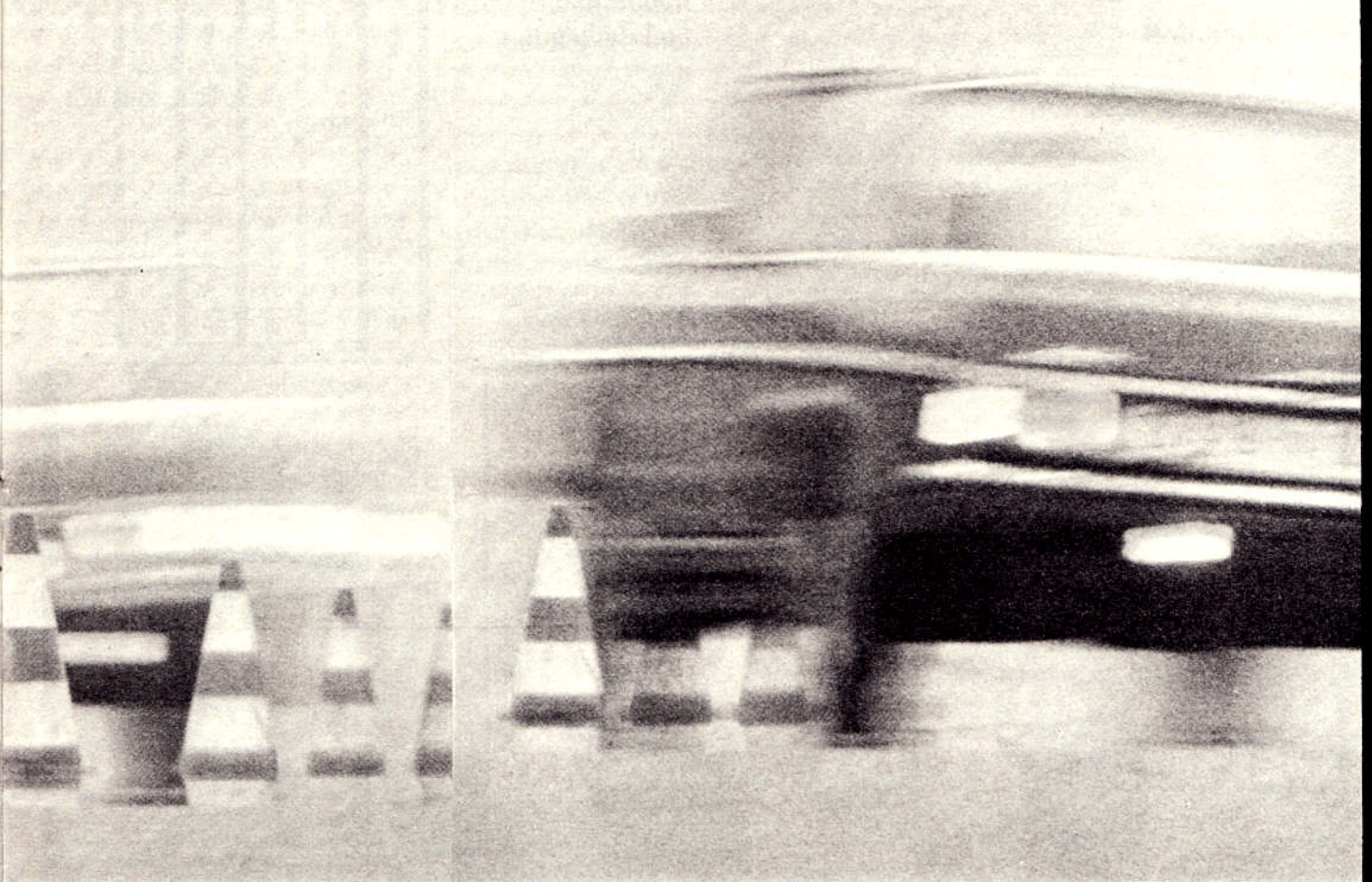
Zwischenergebnis	Alfa	Audi	BMW	Ford	Mercedes	Opel
Karosserie	84	89	76	83	94	83
Motor und Leistung	66	56	60	65	49	61
Summe	150	145	136	148	143	144

Es berichtet:
Reinhard Seiffert

Es fotografierten:
Julius Weitmann,
H. P. Seufert

Es fuhren:
Manfred Jantke,
Michael MehlIn,
Hans-Hartmut Münch,
Jürgen Rapp,
Reinhard Seiffert,
Klaus Westrup

Der zweite Teil besteht aus drei Wertungen: Handlichkeit und Bedienung,
Fahrkomfort, Fahrsicherheit. Da der Punktabstand zwischen den sechs
Wagen gering blieb, ist das Rennen noch völlig offen.



Handlichkeit und Bedienung

Bei großen Autos ist es mit der Handlichkeit nicht weit her. Also auch hier ein Plus für den Alfa: Er ist nicht nur übersichtlich, sondern auch handlich. Einziger Nachteil: ein ziemlich großer Wendekreis. Dafür ist es ein Vergnügen, den Alfa auf kurvenreichen Straßen zu fahren — man braucht sich nicht anzustrengen und hat das Auto sicher in der Hand.

Der Audi läßt sich sogar noch ein bißchen leichter lenken, aber die Leichtgängigkeit ist mit einer indirekten Übersetzung erkauft. Man braucht schon für kleine Richtungsänderungen große Lenkradbewegungen. Nach engen Kurven federt die Audi-Lenkung zu stark zurück und muß mit der Hand am richtigen Punkt gestoppt werden — sonst fährt man Schlangenlinien.

Wer einen BMW lenkt, der leistet Arbeit. Zwar geht die Lenkung sportlich und exakt, aber man muß kräftig zufassen: ein typisches Männerauto. 1180 kg Gewicht sind schon dicht an der „Schallmauer“, an der man ohne Servo nicht mehr gut auskommt. Der Ford und der Opel wiegen über 1200 kg, der Mercedes fast 1400 — kein Wunder, daß diese Autos mit Normallenkungen nicht sehr erfreulich zu fahren sind. Die Werke statteten die Testwagen wohlweislich mit Servolenkung aus, beim 26 M ist Servo sogar serienmäßig.

Kraftanstrengungen hatte man darum bei diesen Autos nicht zu leisten, aber sie fuhren sich dennoch sehr unterschiedlich: der Mercedes exakt, mit kleinen Lenkbewegungen und mit hervorragendem Fahrbahnkontakt, der Ford etwas schwimmend und mit wenig Gefühl für die Fahrbahn, der

Opel exakter als der Ford, aber mit größeren Lenkbewegungen als der Mercedes. Die Mercedes-Lenkung erfordert wegen ihres spontanen Ansprechens etwas Gewöhnung, bietet aber ein Optimum an müheloser Kontrolle. Erstmals seit Jahren erlebten wir bei ihr Defekte: Erst brach die Riemenscheibe der Öldruckpumpe, dann wurde eine Leitung undicht. Mit ausgefallenem Servo brauchte man viel Kraft am Lenkrad, aber wir fuhren damit immerhin noch über 300 km, ohne Muskelkrämpfe zu bekommen. Fords Servo ist drehzahlabhängig: Bei langsam laufendem Motor bleibt die Servokraft gering. Beim Rangieren wirkt der Ford — für ein servogelenktes Auto — nicht sehr handlich.

Die sichersten Gangschaltungen findet man im Alfa und im BMW, auch die Ford-Schaltung ist im Umgang erfreulich. Im Mercedes und im Opel braucht man mehr Kraft zum Schalten, im Audi muß man sich an das elastische Schaltgefühl gewöhnen. Über die Anordnung der elektrischen Schalter und der Bedienungshebel haben sich BMW und Mercedes am meisten Gedanken gemacht: Man kann vom Lenkrad aus wischen und waschen, das Lichteinschalten bereitet keine Probleme. Opel erleichtert das Zurechtfinden durch beleuchtete Symbole, aber trotzdem bleibt der Eindruck, daß bei Opel — wie bei Ford — das Styling wichtiger genommen wird als die Funktion. Auch Alfa Romeo behandelt die Bedienungsfragen etwas nachlässig: Hier siegt die deutsche Gründlichkeit. An den Kupplungsfuß stellt der Opel mit 4,5 kg die geringsten Ansprüche, der Alfa mit 15 kg die höchsten. Trotzdem belegt der Alfa in der Handlichkeitswertung einen guten Platz:

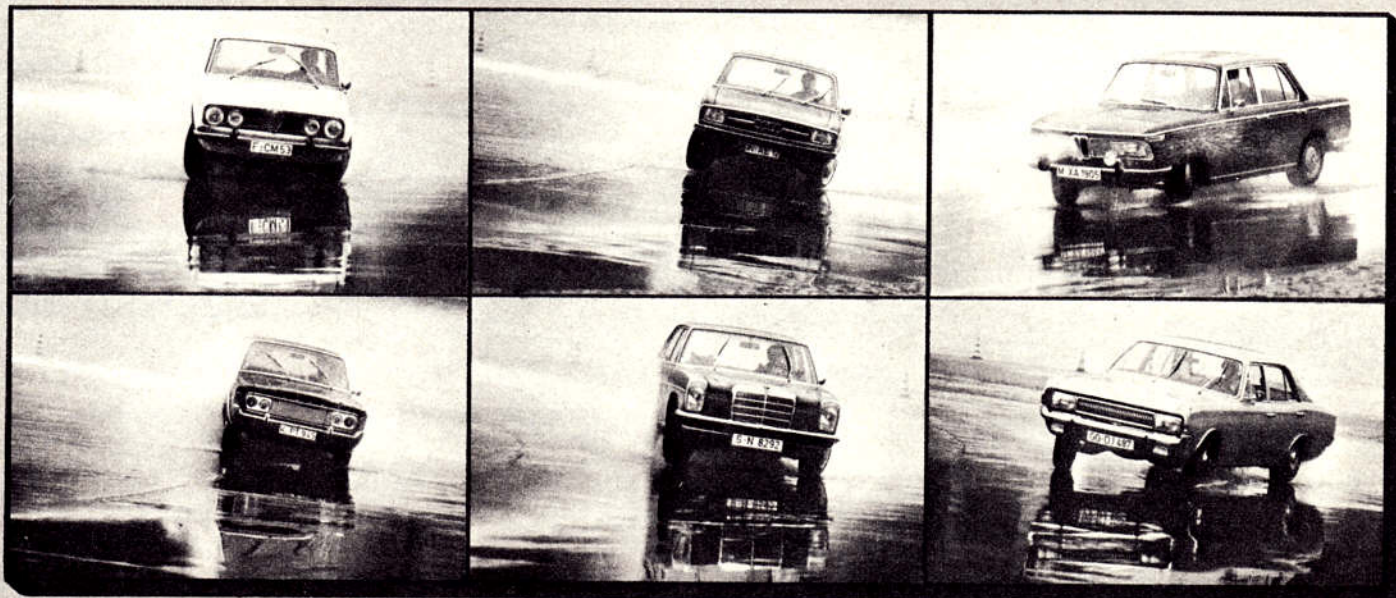
Vergleichstest

FORTSETZUNG

Unten: Beim Kreisfahren zeigt sich das Kurvenverhalten im Grenzbereich. Der Alfa und der Audi untersteuern, während der BMW kräftig übersteuert und durch Gegenlenken eingefangen werden muß. Auch der Ford übersteuert etwas (erkennbar am kleinen Radeinschlag). Der Mercedes verhält sich leicht untersteuernd, der Opel dagegen erweist sich als Übersteuerer. (Kreisbahn-Meßwerte auf Seite 34)

Handlichkeit und Bedienung

	Alfa	Audi	BMW	Ford	Mercedes	Opel
Lenk-Kräfte	7	7	6	8	9	9
Lenk-Exaktheit	10	6	9	5	9	7
Wendekreis	6	6	8	8	7	8
Handlichkeit	9	6	8	7	9	7
Schaltung	10	6	9	8	7	8
Kupplung	7	9	9	8	9	10
Schalter und Hebel	7	6	9	6	9	7
Summe	56	46	58	50	59	56



Fahrkomfort

Es gehört zu den Aufgaben des Testteams, müde zu werden. Wenn man fünf oder sechs Stunden unterwegs ist, dann registriert man überempfindlich, ob man gestoßen und gerüttelt oder ob man sanft über die Unebenheiten hinweggetragen wird. Zweifel über die richtige Beurteilung traten zum Thema Federungskomfort nicht auf. Der Beste: Mercedes. Der Unkomfortabelste: Alfa.

Schon der erste Vergleich auf der Autobahn offenbarte die Komfortüberlegenheit des Mercedes. Bei den anderen Autos waren die kleinen Unebenheiten, mit denen fast alle Autobahnen behaftet sind, mehr oder weniger stark zu spüren. Der Mercedes verschluckte sie.

Konkurrieren konnte mit ihm nur einer: der Audi. Zwar schluckt der Audi nicht alles, leichtes Zittern und Schütteln kommt gelegentlich vor. Aber auch er ist ein überdurchschnittlich komfortables Autobahnfahrzeug. Opel und Ford wirken nicht ausgesprochen hart. Trotzdem wird der Fahrbahnzustand den Insassen ständig bewußt gemacht. Noch empfindlicher reagiert der BMW auf Querrinnen und kleine Wellen, am wenigsten Federungsarbeit verrichtet auf der Autobahn der Alfa. Er hält sich an die sportliche Devise: Gelobt sei, was hart macht.

Ähnlich ist es beim langsamen Fahren auf unebener Bahn, besonders im Stadtverkehr: Im Alfa sind die Insassen ziemlich starken Auf- und Abbewegungen ausgesetzt. Günstiger verhalten sich hier der Opel und der Ford, auch die BMW-Federung spricht leichter an als die des Alfa. Ein Plus für den Alfa: Auf Straßenpflaster dröhnt und vibriert er nicht, in diesem Punkt ist der Opel der Schlechteste.

Mercedes und Audi sind auch im Stadtkomfort eindeutig überlegen. Begibt man sich auf Landstraßen wechselnden Zustands, dann werden die Unterschiede noch deutlicher. Dem Alfa fehlt es einfach an Federweg – im Komfort entspricht er mehr einem Sportwagen als einer Mittelklasse-Limousine. Er erfreut jedoch durch gute Bodenhaftung und saubere Abstimmung. Beim Ford und beim Opel zeigt sich, daß weich gefederte starre Achsen Abstimmungs- und Stoßdämpfungsschwierigkeiten bereiten: Beide Autos neigen zum Schwingen und Stoßen. Auch der BMW erweist sich, trotz Einzelradaufhängung, als nicht optimal abgestimmt. Von wirklichem Federungskomfort kann man nur beim Audi und beim Mercedes sprechen.

Unterschiedlich reagierten die Testkandidaten auf volle Nutzlast. Der Alfa, der BMW und der Opel wurden in der Federung besser, sie gingen über die Unebenheiten ruhiger hinweg, beim Alfa gab es jedoch ab und zu ein Durchschlagen. Der Audi blieb unverändert gut, der Mercedes wurde, weil sich der Federweg fühlbar verringert hatte, etwas unkomfortabler. Der Ford verlor bei voller Nutzlast auf schlechter Straße völlig seinen Federungskomfort: Er setzte auf, stieß und mutete den Insassen unerträgliche Vertikalbewegungen zu. Kommentar eines Mitfahrers angesichts des puddinghaften Komforts: „Abstimmung Dr. Oetker.“

Spuren in der Komfortbewertung hinterläßt auch das starke Windgeräusch, das sich beim BMW, beim Ford und beim Opel bemerkbar machte. Beim Opel traten auch starke Fahr-vibrationen bei hohem Autobahntempo auf, in diesem Punkt waren alle anderen kultivierter, nur beim Alfa wurde leichtes Schalthebel-Vibriert notiert. Die Komfort-Überlegenheit des Mercedes ist Ergebnis sorgfältiger Versuchs- und Abstimmungsarbeit, auch wurde an den Radaufhängungen und an der Schwingungsdämpfung nicht gespart. Um so erfreulicher der Audi: Er beweist, daß auch zu niedrigerem Preis ein guter Fahrkomfort möglich ist.

Fahrkomfort	Alfa	Audi	BMW	Ford	Mercedes	Opel
Schluckvermögen auf langen Bodenwellen	5	9	7	8	10	7
Schluckvermögen auf kurzen Unebenheiten	6	9	6	7	10	6
Langsamfahrkomfort	6	9	7	8	10	8
Abrollkomfort	8	9	8	8	9	6
Komfort vollbeladen	7	9	8	5	8	8
Gesamteindruck der Federung	5	9	7	8	10	7
Fahrgeräusche	8	8	6	7	9	6
Vibrationen	7	8	8	9	9	5
Summe	52	70	57	60	75	53

Fahrsicherheit

Ein böses Auto war nicht unter den sechs Testwagen. Aber in der Art ihrer Gutmütigkeit waren sie unterschiedlich. Der Audi untersteuernd, eher zum Hinausschieben als zum Hineindreihen neigend, dafür sehr richtungsstabil und wind-unempfindlich. Der Mercedes untersteuernd bis neutral, in zu schnell gefahrenen Kurven selbstabbremsend. Der Alfa leicht untersteuernd, sehr gut kontrollierbar. Der Ford und der Opel im Normalfall leicht untersteuernd, in zu schnell gefahrene Kurven zu gut kontrollierbarem Übersteuern übergehend. Der BMW bei schnellem Kurvenfahren deutlich übersteuernd, dabei gut kontrollierbar, ein „Fahrer-Auto“.

Der Audi und der BMW sind Extreme: Beim untersteuernden Audi hat der Fahrer nie etwas anderes zu tun, als das Lenkrad in Kurvenrichtung einzuschlagen. Der BMW dagegen geht, wenn man zu schnell in eine Kurve fährt oder auf eine glatte Stelle gerät, zunächst hinten weg und muß durch Gegenlenken eingefangen werden. Das erfordert fahrerisches Geschick. Beim Opel und bei Ford werden an den Fahrer geringere Ansprüche gestellt: Er muß höchstens einmal den Lenkradeinschlag etwas zurücknehmen, regelrechtes Gegenlenken ist nicht notwendig. Am gutmütigsten sind der Alfa und der Mercedes: Man hat sie immer leicht unter Kontrolle, der Fahrer muß weder stark einlenken noch gegenlenken.

Das gilt für die Fähigkeit der Autos, Fahrfehler zu verzeihen – nicht für sportliches Fahren. Der Mercedes ist sehr gutmütig, aber er ist beim sportlichen Kurvenfahren nicht so schnell wie der Alfa, sondern bremst sich stärker ab. Da es hier um die Fahrsicherheit im Straßenbetrieb geht, muß das nicht als Nachteil angesehen werden. Im Gegenteil: Der Mercedes beweist, daß sich optimaler Komfort und optimale Fahrsicherheit durchaus miteinander vertragen können. Er hat auch die beste Bodenhaftung auf schlechter Fahrbahn – beim Opel ist dies ein besonders schwacher Punkt.

Zu den Fahrversuchen: Im Slalom war der Alfa bei beiden Messungen der Schnellste, was für seine enorme Handlichkeit und Fahrsicherheit spricht. Es kamen ihm aber auch seine kompakten Außenmaße zugute. Der weit größere und breitere



Vergleichstest

FORTSETZUNG

Fahrsicherheit

Mercedes erzielte gute Zeiten und bewies damit seine Fahrsicherheits-Qualitäten. Beim Audi machten sich das Untersteuern und die indirekte Lenkung ungünstig bemerkbar – sie erschwerten schnelle und saubere Richtungswechsel. Auch der Ford erforderte viel Lenkradarbeit und war durch starkes wechselseitiges Einknicken schwer unter Kontrolle zu halten. Durch geschicktes Fahren kam er trotzdem auf gute Zeiten. Beim BMW kostete das häufig notwendige Gegenlenken Zeit, der Opel machte die Richtungswechsel ungern mit und bremste sich stark ab.

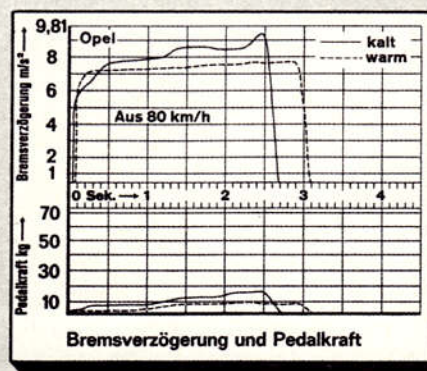
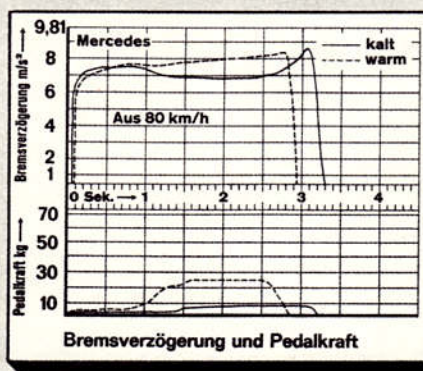
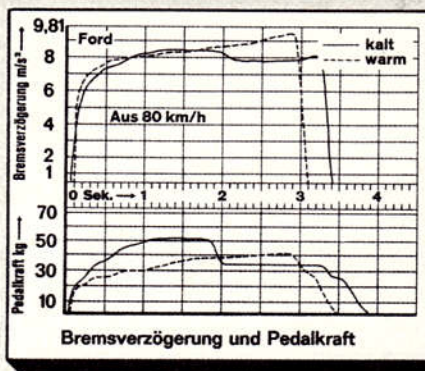
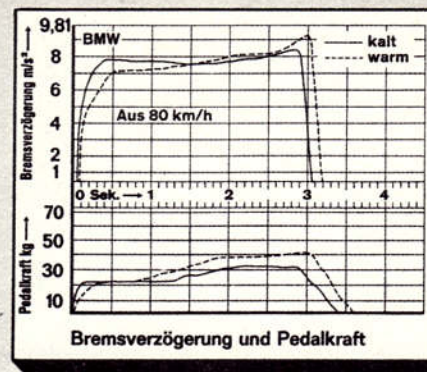
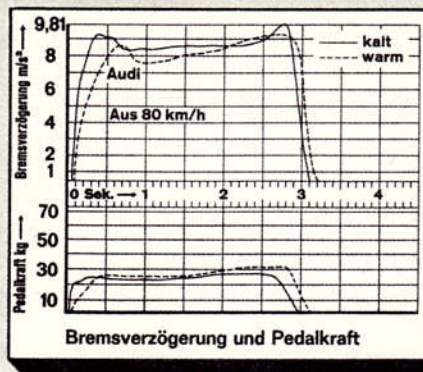
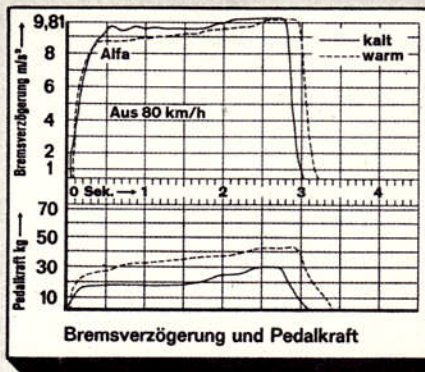
Die Kreisbahn-Ergebnisse sagen nicht nur über die Autos, sondern auch über die Reifen etwas aus. Kraß war der Unterschied beim Audi, dessen Conti Rap 14 auf nassem Asphalt gut, auf nassem Blaubasalt dagegen schlecht zu fahren waren. Gute Plätze belegten der Alfa und der Ford mit dem Michelin zX, während der Dunlop Sp auf dem BMW und dem Opel nur mittelmäßige Werte erreichte. Die Michelin XAS bewiesen auf dem Mercedes wieder einmal, daß sie auf nasser Bahn nicht so gut sind wie auf trockener.

Wedeltests in beladenem Zustand bestanden der Alfa, der Audi und der Mercedes gut – sie sind in diesem Zustand ebenso fahrsicher wie leer. Der Opel blieb ausreichend

Fahrsicherheit	Alfa	Audi	BMW	Ford	Mercedes	Opel
Kurvenverhalten	9	7	7	7	10	7
Beherrschbarkeit in kritischen Situationen	10	7	7	7	9	8
Stabilität bei Richtungsänderungen, leer	10	9	7	6	10	7
Stabilität bei Richtungsänderungen, beladen	10	9	5	7	10	7
Geradeauslauf bei hoher Geschwindigkeit	9	10	9	8	9	9
Stabilität bei Seitenwind	8	10	7	7	7	7
Winter-Fahrverhalten	6	9	6	6	7	6
Bodenhaftung auf schlechter Fahrbahn	7	9	9	6	10	5
Spursicherheit beim Bremsen	8	9	8	8	8	8
Bremswirkung bei normaler Beanspruchung	8	8	8	8	8	8
Bremswirkung bei hoher Beanspruchung	9	8	8	8	8	8
Summe	94	95	81	78	96	80

Bei den Fahrtests geht es nicht um sportliches Fahren, sondern um extreme Fahrsituationen, wie sie beim plötzlichen Ausweichen oder in falsch eingeschätzten Kurven entstehen können. Richtungsstabilität, leichte Beherrschbarkeit und gutmütiges Kurvenverhalten sind unentbehrliche Bestandteile der Fahrsicherheit. (Slalom-Meßwerte auf Seite 34)





Beim Messen der Bremsverzögerung bei kalter und warmer Bremse lieferten alle sechs Wagen gute Werte. Die höchste Verzögerung, im Mittel über 9 m/s^2 wurde beim Alfa Romeo gemessen. Die Pedalkraft blieb durchweg gering, alle Wagen hatten Bremsverstärker.

Slalom

Geschwindigkeit in km/h

	Alfa Romeo 1750	Audi 100 LS	BMW 2000	Ford 26 M	Mercedes 200	Opel Commodore
Pollerabstand 18 m	55,1	50,7	52,0	53,7	53,8	49,7
Pollerabstand 36 m	104,1	91,6	96,0	98,3	96,4	93,4

Kreisbahn

Basalt 75 m Ø	45,2	43,1	43,9	45,7	44,2	43,1
Asphalt 65 m Ø	47,1	48,6	46,6	48,4	45,7	46,0

Vergleichstest

FORTSETZUNG

Fahr-sicherheit

kontrollierbar, beim Ford erschwerte die ungenaue Lenkung das Einfangen des mit dem Heck etwas unruhigen Wagens. Noch schwieriger war dieses Manöver beim BMW, der zum Drehen tendierte. Im Geradeauslauf bei hoher Geschwindigkeit waren alle Testwagen brav, ebenso in der Spursicherheit beim Bremsen. Im Seitenwind-Test schnitten der Audi und der Alfa am besten ab,

Wartung

	Alfa Romeo 1750	Audi 100 LS	BMW 2000	Ford 26 M	Mercedes 200	Opel Commodore
Ölinhalt	6,6 Liter	4 Liter	4,25 Liter	4,5 Liter	4 Liter	4,5 Liter
Ölwechsel	alle km	6 000	10 000	6 000	5 000	10 000
Inspektion	alle km	6 000	10 000	12 000	10 000	10 000
Kontrolldienst zwischen den Inspektionen	ab km	—	—	6 000	5 000	—
	alle km	—	—	12 000	10 000	—

Betriebskosten

	Alfa Romeo 1750	Audi 100 LS	BMW 2000	Ford 26 M	Mercedes 200	Opel Commodore
Listenpreis	DM 11 950.—	9 590.—	12 676.—	13 010.—	12 670.—	11 725.—
Kfz-Steuer	DM 266.80	266.80	296.60	385.20	296.60	370.80
Haftpfl.vers. ca.	DM 739.80	739.80	739.80	846.80	739.80	846.80
Betriebskosten je km Dpf	18,69	17,76	19,26	20,10	20,74	20,42
Gesamtkosten je km mit Abschreibung und Verzinsung bei jährlich						
10 000 km	66,0	60,1	68,3	71,4	69,9	69,4
20 000 km	42,3	38,9	43,8	45,7	45,2	44,8
30 000 km	34,6	31,8	35,6	37,2	37,1	36,8
40 000 km	28,4	28,4	31,5	32,9	33,0	32,6
50 000 km	28,1	26,2	29,1	31,3	30,5	30,2



die übrigen vier Wagen kamen auf akzeptable Durchschnittswerte (die genauen Ergebnisse können diesmal nicht veröffentlicht werden, weil sie von ungleichmäßigen Wetterbedingungen beeinflusst wurden).

Gute Resultate ergaben auch die Bremsmessungen. Die höchsten Verzögerungswerte erreichte der Alfa, aber auch bei seinen Konkurrenten waren Bremswirkung und Gleichmäßigkeit bei kalter und warmer Bremse einwandfrei. Die notwendige Fußkraft blieb durchweg gering, weil alle sechs Wagen mit Bremsverstärkern ausgerüstet sind. Zur Bewertung der Wintertüchtigkeit: Hier muß dem Audi als einzigem Frontantriebswagen ein klares Plus eingeräumt werden: Bei ihm gibt es auf glatter Bahn

kein Ausbrechen beim Gasgeben; beim Anfahren und an Steigungen ist er durch die hohe Belastung der Antriebsräder im Vorteil. Von den übrigen fünf Konkurrenten bietet der Mercedes die günstigsten Winter-Voraussetzungen, denn er hat mit 47,3 Prozent eine relativ hohe Hinterachsbelastung. Er ist aber — wie auch die anderen vier — im Winter stärker auf Spikereifen angewiesen als der Audi.

Die gleichmäßig guten Resultate bringen den Mercedes in der Fahrsicherheitswertung an die Spitze, aber der Audi und der Alfa sind ihm kaum unterlegen. Die zweite Gruppe bilden der BMW, der Opel und der Ford — drei ebenfalls fahrsichere, jedoch im Extremfall nicht immer so gut beherrschbare Autos (siehe S. 32).

Gesamtwertung

Der Mercedes 200, bei Halbzeit noch Vierter, gewann alle drei Wertungen des zweiten Teils: Handlichkeit, Komfort und Fahrsicherheit. Im ersten Teil gewann er die Karosseriewertung, wurde aber in der Motorwertung Letzter. Damit ist er klar charakterisiert: Ein Auto mit hervorragenden Qualitäten, in das ein unzureichender Motor eingebaut ist. Der 3000 Mark billigere Audi erwies sich als ein ernstzunehmender Konkurrent des Mercedes. Motorisch besser gerüstet, kommt er in Karosserie, Komfort und Fahrsicherheit dicht an ihn heran. Der Mercedes ist nicht nur teurer, sondern

Vergleichstest

FORTSETZUNG

Gesamtwertung

auch größer und schwerer — ein solides Stück Automobil. Aber der Audi ist keineswegs so viel kleiner und leichter, wie er billiger ist. Er ist eine Alternative, über die man nicht hinwegsehen kann. Daß er zunehmend als Taxi verwendet wird, unterstreicht seine Mercedes-Verwandtschaft. Der Punktzahl nach rangiert der Alfa gleich hinter dem Audi. Er verdankt das besonders seinem Temperament, seiner Handlichkeit und seiner Fahrsicherheit. Aber er ist ein ganz anderes Auto, eine sportliche Limousine mit viel Leistung und wenig Komfort. BMW-Freunde werden traurig darüber sein, daß der BMW vom Alfa mit Abstand geschlagen wurde. Sein schlechtes Abschneiden überraschte auch das Testteam, jedoch konnte kein Zweifel daran bestehen, daß der Alfa das bei weitem modernere Auto ist. Der BMW 2000, ältestes Pferd im Münchener Stall, ist für heutige Begriffe kein besonders sportliches Auto mehr, aber auch kein

Gesamtwertung	Alfa	Audi	BMW	Ford	Mercedes	Opel
Karosserie	84	89	76	83	94	83
Motor und Leistung	66	56	60	65	49	61
Handlichkeit und Bedienung	56	46	58	50	59	56
Fahrkomfort	52	70	57	60	75	53
Fahrsicherheit	94	95	81	78	96	80
Gesamtsumme	352	356	332	336	373	333

besonders komfortables. Ford und Opel bieten mit ihren Sechszylindertypen in vieler Hinsicht mehr — besonders für jene Fahrer, die nicht extrem schnell und sportlich fahren wollen. Dem Ford verhalfen sein kultivierterer Motor und sein — im Normalfall — besserer Komfort zu einem Punktvorsprung vor dem Opel Commodore.

Mercedes 200 373 Punkte

Solides Qualitätsauto mit hoher Fahrsicherheit, erstklassigem Komfort und vernünftig ausgestatteter Karosserie. Motorleistung im Verhältnis zum Wagen-
gewicht zu gering. Preis entspricht dem Gegenwert.



Audi 100 LS 356 Punkte

Qualitativ gutes Auto mit ausgezeichnetem Fahrkomfort und sicheren Fahreigenschaften. Geräumige, gut ausgestattete Karosserie. Gute Motorleistung, jedoch wenig Motor-Laufkultur. Hoher Gegenwert bei günstigem Preis.



Alfa Romeo 1750 352 Punkte

Limousine mit Sportwagencharakter. Sehr handlich, gute Fahreigenschaften, gute Ausstattung, jedoch wenig Raum und Fahrkomfort. Kultivierter und sehr leistungsfähiger Vierzylindermotor. Ausreichender Gegenwert im Verhältnis zum Preis.



Preisindex

Im Preisindex werden die Punktzahlen in Beziehung zum Preis gesetzt. Als Basis dient der Preis des teuersten der sechs Testwagen: des Ford 26 M. Seine Punktzahl bleibt im Preisindex unverändert, die übrigen erhöhen sich. Die Preise von Alfa Romeo, BMW, Ford, Mercedes und Opel sind bereits erhöht worden, bei Audi sind noch Preiserhöhungen von ca. 5 Prozent zu erwarten. Die Zahlen in Klammern geben den geschätzten neuen Preis und den entsprechenden Preisindex an.

	Preis DM	Punkt- zahl	Preis- index
Audi 100	9 590 (10 070)	356 356	483 (460)
Alfa Romeo 1750	11 950	352	383
Mercedes 200	12 670	373	383
Opel Commodore	11 725	333	370
BMW 2000	12 676	332	341
Ford 26 M	13 010	336	336

Preis und Gegenwert

Die Preisspanne vom Billigsten, dem Audi, bis zum Teuersten, dem Ford, ist mit 3000 Mark sehr hoch. Auch wenn man einkalkuliert, daß bei Audi noch mit einer Preiserhöhung zu rechnen ist, bleibt der Audi mit knapp über 10 000 Mark der bei weitem billigste der sechs Wagen.

Um so erstaunlicher, daß er mühelos den zweiten Platz erreichte: Ein Tausendmarktschein bedeutet in dieser Preisklasse offenbar nicht viel. Sehr ungünstig schneidet der BMW ab, wenn man auf den Preis schaut: Er bietet wenig und kostet viel. Bezieht man die Punktzahlen auf eine einheitliche Preisbasis (siehe Preisindex), dann fallen der BMW und der durch seine Ausstattung überbeuerte Ford stark zurück. Der preisgünstige Commodore dagegen rutscht nach vorn,

und der Audi übernimmt mit Abstand die Spitze.

Der Audi ist sozusagen der moralische Sieger dieses Vergleichstests. Bestätigt wurde aber auch, daß Daimler-Benz an der Spitze liegt, wo es um die Gesamtabstimmung eines Autos geht — auch schon mit dem billigsten und leistungsmäßig schwächsten Typ. An diese Perfektion kommen Ford und Opel nicht heran, aber dafür bieten sie motorisch mehr fürs Geld.

Nicht getestet wurden in diesem Vergleich Lebensdauer, Zuverlässigkeit und Unfallsicherheit. Ein Audi 100 befindet sich zur Zeit bei auto motor und sport im Dauertest, ein Mercedes soll demnächst folgen. Über BMW, Ford und Opel liegen schon Erfahrungen aus Dauertesten und aus dem Automobil-Report vor — ein Risiko geht der Käufer in keinem Fall ein; die Reparaturanfälligkeit liegt bei allen drei Fabrikaten auf der heute gewohnten Normalhöhe. Die Unfallsicherheit läßt sich ohne umfangreiche Crashtests nicht beurteilen. Hier muß jedoch dem Mercedes ein Plus eingeräumt werden, denn Daimler-Benz hat früher als andere Hersteller die Ergebnisse der Unfallforschung bei der Konstruktion berücksichtigt.



Ford 26 M 336 Punkte

Äußerlich große, im Innenraum nur durchschnittliche Limousine. Fahrkomfort und Fahreigenschaften ausreichend, kultivierter und leistungsfähiger Sechszylindermotor. Hoher Preis durch umfangreiche Serienausstattung.



Opel Commodore 333 Punkte

Großes Auto mit relativ kleinem Innenraum, unproblematische Fahreigenschaften. Weiche, auf schlechter Straße nicht komfortable Federung. Durchzugskräftiger, aber nicht sehr kultivierter Sechszylinder. Preis entspricht dem Gegenwert.



BMW 2000 332 Punkte

Kompakte Limousine mit relativ kleinem Innenraum, sportliche Fahreigenschaften, gute Handlichkeit, jedoch wenig Karosserie- und Fahrkomfort. Leistungsfähiger Vierzylindermotor. Preis im Verhältnis zum Gegenwert zu hoch.