

# AUTO

## ZEITUNG

Modell-Premiere:  
**Zwei neue  
Mercedes der  
kleinen Klasse**

Untersuchung:  
**Was ist der TÜV  
wirklich wert?**

Die komplette Übersicht:  
**Alle Leichtmetall-  
Räder, die  
zugelassen sind**

Sechs Autos im Vergleich:  
Audi 100 LS, Fiat 132 S, Ford Consul L, Opel Rekord 1900 L, Peugeot 504 GL, VW K 70 LS

# Test: Die Mittelklasse





# TEST & TECHNIK

Fotos: W. Drehsen



Bis 12 000 Mark muß man für diese Autos anlegen: Audi 100, Opel Rekord, Ford Consul, Fiat 132, Peugeot 504 und VW K70

Vergleichstest: Die gehobene Mittelklasse

## Sechs für die Familie

Wer zur Klasse der besser verdienenden Familienväter gehört und auf der Suche nach einem neuen Auto ist, den erwartet ein gediegenes Angebot. Auto Zeitung untersucht die populären Wagen dieser Gruppe und vergleicht die Qualitäten des Audi 100, Opel Rekord, Ford Consul, Fiat 132, Peugeot 504 und VW K70

Die neueste Hitliste (S. 59) der Zulassungszahlen spricht Bände. Teilt man anhand dieser Zahlen den Markt nicht nach Marken oder Typen, sondern nach Klassen ein, dann ergibt sich eine klare Rangfolge. Die unbestritten erfolgreichste Gruppe rangiert zwischen 1100 und 1300 ccm (Test in Auto Zeitung Nr. 6 und 7/73). Mit Abstand kommen die 1600er (Test in Auto Zeitung 5 bis 7/72), denen aber ganz dicht die Typen 1800 und 2000 ccm folgen. Einige Vertreter dieser Gruppe, die man als gediegene Mittelklasse bezeichnen kann, be-



**OPEL REKORD 1900 L** Mit 97 PS aus 1875 ccm und einem Preis von 11 606 DM ist er das Spitzenmodell der Rekord-Reihe. Er wird außerdem noch wahlweise mit 66 oder 83 PS geliefert

**Klarer Favorit bei den Käufern:  
Der Opel Rekord**



**AUDI 100 LS** Seit fünf Jahren gehört dieser Wagen zum Audi-Programm. Bei einem Hubraum von 1760 ccm leistet er 100 PS. Mit seinem Preis von 12 110 DM (inkl. Gurten) ist er der teuerste



**FIAT 132 1800 SPECIAL** Mit Fünfganggetriebe kostet er 10 600 DM. Seine Leistung beträgt 105 PS aus 1756 ccm. Den 132 gibt es auch mit 1600 ccm



**FORD CONSUL** Drei den Testversion leistet er 99 PS einschließlich Gürtelreifen





...Motoren werden für  
Consul angeboten. In der  
aus 1955 ccm. Der Preis  
beträgt 11 692 DM



**PEUGEOT 504 GL** In diesem Sechser-Vergleich ist  
er der älteste. Als einziger kann  
dieser Wagen serienmäßig mit einem Schiebedach  
aufwarten. Preis: 11 825 DM, 93 PS aus 1971 ccm



**VW K70S** Noch ganz frisch ist beim K 70 die  
Hubraumvergrößerung auf 1807 ccm.  
Daraus resultiert der Leistungszuwachs auf 100 PS.  
Inklusive Sicherheitsgurte kostet er 11 505 DM





Fiat 132: Gut platzierte und leicht ablesbare Instrumente



VW K 70: Kontrollleuchten verstecken sich hinterm Lenkrad



Mit dem fünften Rad am Wagen werden die Fahrleistungen der Testfahrzeuge registriert und zum Vergleich aufgezeichnet



Opel: Guter Griff und Schlüssel



Ford: Schwergängige Schlösser





haupten auf der Hitliste vordere Positionen.

Die gewinnversprechenden Zulassungszahlen in dieser Klasse sorgen also für ein dichtes Angebot der Hersteller. Auffällig dabei ist, daß sich die deutschen Autofabriken in dieser Marktlücke eine Vorrangstellung gesichert haben, die – ganz im Gegensatz zu den kompakteren Klassen – der ausländischen Konkurrenz kaum Platz läßt.

Die gediegene Mittelklasse ist in der Preisgruppe zwischen 10 000 und 12 000 Mark angesiedelt. Mit einigen Extras ausgestattet, überschreitet sie aber auch diese obere Grenze. Dafür bauen die Hersteller dann allerdings Autos, die nicht nur familientauglich sein wollen, sondern bereits Anspruch auf einen gewissen repräsentativen Wert erheben. Diese Wagen sind gleichzeitig Beweis für die gestiegenen Ansprüche der Verbraucher. Noch vor rund zehn Jahren kostete die entsprechende Fahrzeugkategorie bis zu 7500 Mark, der Hubraum betrug maximal 1700 ccm.

Ältester Teilnehmer an diesem Vergleich ist der Peugeot 504, der im September 1968, zwei Monate vor dem Audi 100, auf den Markt kam. Beide Wagen hatten in der Modellpalette ihrer Hersteller keine unmittelbaren Vorgänger. Ebenfalls dicht aufeinander stellten Anfang vorigen Jahres Opel und Ford den Rekord und den Consul vor. Im April folgte der Fiat 132.

Der K 70, im Juli 1970 von VW als adoptiertes NSU-Kind vorgestellt, legt sich praktisch erst in diesen Tagen zum erstenmal mit den Konkurrenten an. Er erhält nach dem Erfolg einer gutverkauften Sonderserie jetzt serienmäßig in der LS-Ausstattung 100 PS. Auto Zeitung führte bereits den kompletten Vergleich mit dieser Variante durch.

Dieser Test wird zeigen, wie gut sich der teuerste Volkswagen gegenüber den anderen Kandidaten behaupten kann. Und er wird weiter zeigen, ob der phantastische Verkaufserfolg des Opel Rekord, klar führend in der Gunst der Käufer, gerechtfertigt ist.

Die Wertung erfolgt nach bewährtem Prinzip. Die sechs Kandidaten absolvieren fünf gleichwertige Kapitel. Jede der fünf Wertungen setzt sich aus 15 Positionen zusammen. Für wichtige Kriterien gibt es maximal zehn Punkte, für weniger wichtige maximal fünf Punkte. Theoretisch sind demnach pro Kapitel 100 Punkte möglich.

*Neben dem Audi hat der K 70 (links) den größten Kofferraum. Im Fiat (rechts) nimmt der Tank einen Teil des Gepäckabteils ein. Dadurch wird das verfügbare Volumen recht knapp*

Im ersten Teil des Vergleichstests durchlaufen die Wagen die Wertungen für Karosserie und Innenraum, Motor/Getriebe und Fahrleistungen sowie für Bedienbarkeit und Komfort. Jeder Leser, der sich intensiv mit Details der technischen Daten, Ausstattung, Abmessungen usw. beschäftigen möchte, findet diese Informationen übersichtlich zusammengefaßt auf den Seiten 20 und 21. Und wer ganz genau wissen möchte, wie die Benotung in den einzelnen Wertungskapiteln erfolgte, findet die Punkte-Tabellen und die Zwischenwertung auf Seite 24.

## 1. Wertungskapitel:

### Karosserie und Innenraum

Der Ford Consul ist der größte. Er übertrifft seine Konkurrenten in der Fahrzeuglänge und -breite um etliche Zentimeter. Und er schlägt auch Kapital aus seinen gewaltigen Ausmaßen: Vor dem Audi bietet er seinen Insassen das beste Raumangebot. Das Kompliment für die gelungenste Raumausnutzung verdienen allerdings die Turiner. Denn obwohl Fiat den eindeutig kleinsten Wagen in dieser Klasse stellt, bietet er innen ebensoviel Platz wie Opel, Peugeot und VW.

Daß der Fiat in der Länge 30 Zentimeter weniger mißt als der Consul, macht sich nur beim Einstieg negativ bemerkbar. Alle vier Pforten sind etwas zu klein geraten, ebenso ihr Öffnungswinkel. Die besseren Voraussetzungen bietet der K 70. Seine weit öffnenden Türen und der hohe Aufbau erlauben selbst Hexenschuß-Geschädigten, die ebenfalls recht hohen Sitze noch gut zu erklimmen.

Hat man erst mal Platz genommen, so offenbart sich umgehend ein zweiter Vorteil der erhabenen Sitzposition. Der K 70 läßt sich nach allen Seiten hin hervorragend übersehen, was bei Fiat und Audi doch schon einiges Kopfverrenken erfordert. Opel und Peugeot verheimlichen nur ihr Hinterteil gänzlich, während sich die ausladenden Consul-Formen rund um den Augen des Fahrers entziehen.

Doch mehr als bei Parkmanövern im Stadtverkehr will die gediegene Mittelklasse durch Familientauglichkeit überzeugen. Voraussetzungen dafür sind ausreichend große Kofferräume und Zuladungsmöglichkeiten. Alle Vertreter dieser Mittelklasse sind bereit, sich zwischen 400 und 500 Kilo aufbürden zu lassen. Das reicht für eine fünfköpfige Familie mit Urlaubsgepäck vollkommen aus. Platznot in den Gepäckabteilen dürfte es ebenfalls nicht geben, wenn gleich Fiat und Opel mit 351 beziehungsweise 365 Kofferraumlitern an

der unteren Grenze des vertretbaren Raumangebotes liegen. Fast den ganzen Normkoffersatz der Auto Zeitung verschlingen Audi (487 Liter) und K 70 (464 Liter). Während der Ingolstädter zur optimalen Ausnutzung seines Gepäckvolumens allerdings weltmeisterliche Staukünste erfordert, kann man den glattflächigen, sorgfältig ausgelegten Kofferraum des Wolfsburgers einfach vollstellen. Darüber hinaus bietet der VW als einziger zusätzliche Staumöglichkeit im Innenraum. Die Sitzfläche der Rücksitzbank läßt sich zum Transport sperriger Güter nach vorn klappen.

Die Rücksitze aller anderen Kandidaten sind schlicht und einfach nur zum Sitzen da, wobei in keinem Fond die ganz große Bequemlichkeit herrscht, denn überall ist die Schenkelaufgabe etwas zu knapp bemessen und der Knieraum bestenfalls guter Durchschnitt.

Bei den Sitzgelegenheiten für Fahrer und Beifahrer dagegen hinkt der Peugeot weit hinter den Anforderungen dieser Klasse zurück. Von Seitenführung kann überhaupt keine Rede sein. Außerdem ist die Verstellmechanik bei geschlossener Tür kaum zu bedienen. Diese ganze Unvollkommenheit gipfelt schließlich darin, daß die Rückenlehne noch von der ausziehbaren Kopfstütze beschnitten wird, deren Sicherheitswert sehr zweifelhaft ist. Denn größeren Fahrern reicht sie nur bis zum Nacken, provoziert also ein Abknicken des Kopfes, anstatt es zu verhindern. Positiv bliebe nur der Sitzbezug aus Kunstfaser zu vermerken, in dem sich allerdings alle Konkurrenten einig sind. Kunstlederpolster fehlen glücklicherweise gänzlich.

Zu allem Überfluß verfügen die Peugeot-Stühle auch noch über einen zu geringen Verstellbereich, so daß sich zu dem etwas flach stehenden Lenkrad keine befriedigende Sitzposition finden läßt. Ähnliche Probleme treten beim Fiat 132 auf, bei dem ein Mißverhältnis zwischen Pedal- und Lenkradabstand besteht. Hier bleibt nur die Wahl zwischen entspannter Arm- oder Beinhaltung. Beides zusammen läßt sich nicht verwirklichen.

Wie ein Innenraum feine Maßarbeit sein kann, demonstrieren Opel und Audi. Ihre Sitzmöbel erfüllen fast alle Erwartungen und lassen Fahrer jeder Größe eine optimale Position zu Lenkrad, Pedalerie und Instrumenten finden. Auch die Anordnung der Anzeigen trägt dazu bei, daß man sich in diesen beiden Autos sofort zu recht findet.

Wieder einmal muß der Peugeot als negatives Beispiel herhalten. Wie bei allen Schwestermodellen des Franzosen ist die Instrumentierung zu klein und kontrastarm geraten. Fa-



tale Folgen kann die unglückliche Anzeigen-Plazierung im K 70 heraufbeschwören: Sämtliche lebenswichtigen Kontrollleuchten sind nur extremen Sitzriesen sichtbar, anderen bleiben sie hinter den Lenkradspeichen verborgen.

Verborgen blieb dem Testteam ebenfalls der Sinn der großen Frischluftrosetten an den Seiten des K 70-Armaturenbretts. Selbst bei schneller Autobahnfahrt quält sich nur ein kaum wahrnehmbares Lüftchen in den Innenraum, woran auch das mit beachtlichem Lärm arbeitende Gebläse nichts zu ändern vermag.

Hier kann der Kapitelsieger Audi als Vorbild gelten. Die Bedienung ist einfach, die Heizung wirksam, die Lüftung läßt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt regulieren, das Gebläse arbeitet wahlweise für Fuß- und Kopfraum.

**Wertung:**

**Karosserie und Innenraum:**

1. Audi (81 Punkte); 2. VW (73 Punkte); 3. Ford (71 Punkte); 4. Opel (70 Punkte); 5. Peugeot (66 Punkte); 6. Fiat (63 Punkte).

**2. Wertungskapitel:**

**Motor/Getriebe und Fahrleistungen**

Technische Experimente sind in dieser für große Stückzahlen konstruierten Fahrzeugklasse selten. Selbst der Frontantrieb des Audi und des K 70 genießen in der Wagenkategorie über 10 000 Mark schon Seltenheitswert. Ihre vier Konkurrenten bevorzugen die konventionelle Anordnung mit vorn liegendem Motor und Antrieb an der Hinterachse.

Entsprechend brav geht es denn auch bei der Motorkonstruktion der sechs Wagen zu. Alle Triebwerke sind wassergekühlte Reihen-Vierzylinder, die im Motorraum in Fahrtrichtung angeordnet sind und sich ihr Supergemisch von Doppel- oder Registervergasern aufbereiten lassen. Einen außergewöhnlichen Luxus allerdings leistet sich der Fiat: Seine Ventile werden von zwei obenliegenden Nockenwellen angetrieben. Dieser technische Aufwand macht sich bemerkbar. Aus dem kleinsten Hubraum (1756 ccm) holt der Fiat-Motor die größte Leistung (105 PS). Die beiden anderen Extreme kann der Peugeot vorweisen: Sein Motor hat mit 1971 ccm den größten Hubraum und mit 93 PS die schwächste Leistung.

Den zwei gegensätzlichen Motoren gemeinsam ist jedoch eine Bedienungsschwierigkeit: Beide brauchen beim Start die Hilfe des Choke. Während die deutsche Konkurrenz in dieser Klasse die bequemere Startautomatik bevorzugt, wollen die beiden



Ford: Sportfelgen nur gegen Aufpreis



Audi: Viel Chromzierat wirkt überholt



VW: Zwangsentlüftung in den Fondtüren



In gemeinsamer Fahrt wird unter gleichen



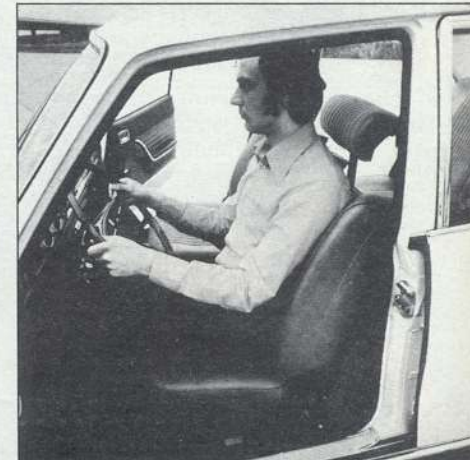
Fiat: Ausreichend



Ford: Ungenügend



Fiat: Schultergurt ist zu tief angebracht



Peugeot: Kopfstützen nicht hoch genug





Ford: Das größte Platzangebot im Vergleich



VW: Liegesitze bedeuten Klassenstandard



Bedingungen mit wechselnder Fahrer- und Wagenfolge der Verbrauch ermittelt



VW: Zusätzlicher Stauraum im K 70...



... entsteht durch Umklappen der Bank

Ausländer mit Fingerspitzengefühl reguliert werden. Beim Fiat gestaltet sich dieses Regulieren in der Kaltlaufphase des Motors – selbst bei warmen Außentemperaturen – zum Problem. Auch warmgefahren ist der Fiat allerdings nicht die große Offenbarung. Zunächst einmal belästigt er die Außenstehenden mit kerniger Geräuschkulisse. Die gesamte Konkurrenz erfüllt in diesem Punkt die Forderungen des Umweltschutzes besser. Und in den dynamischen Disziplinen, in denen es darum geht, die Leistung in Sekunden und Geschwindigkeit umzusetzen, findet er auch seine Meister.

Als munsterer Sprinter erweist sich der K 70. Die gerade vollzogene Leistungskurve auf 100 PS macht den mit 1060 kg leichtesten Wagen dieses Vergleichs zum Klassensieger. In 12,4 sec spurtet er aus dem Stand auf die 100-km/h-Marke. Danach folgen Audi (13,0) und Fiat (13,3). Eine weitere Sekunde später durchlaufen Consul (14,0) und Rekord (14,2) das Ziel. Abgeschlagen endet der Peugeot mit 15,6 sec.

Bei der Höchstgeschwindigkeit allerdings sieht die Platzverteilung ganz anders aus. Hier kann der K 70 mit seiner immer noch miserablen Aerodynamik nur hinterherfahren. Lediglich der sieben PS schwächere Peugeot bewegt sich mit 158 km/h noch auf dem VW-Niveau. Opel Rekord und Ford Consul entsprechen mit 161 bzw. 162 km/h den Erwartungen, während der Fiat mit 163 km/h etwas enttäuscht. Volles Lob handelt sich hingegen der Audi ein. Seine 171 km/h zeigen, was eine mit Sorgfalt gestaltete Karosserieform ausmacht.

Die gelungene Windschlüpfrigkeit zahlt sich überdies noch in einem weiteren Punkt aus – beim Testverbrauch. Trotz seiner hervorragenden Fahrleistungen präsentiert sich der Wagen als sparsamer Verbraucher. Er begnügt sich mit 11,2 Liter Sprit auf 100 Kilometer. Die Konkurrenz hingegen konsumiert mindestens 12,1 Liter (Opel) und maximal sogar 13,8 Liter (Peugeot). Fiat (12,3 l), Ford (12,8 l) und K 70 (12,9 l) liegen dazwischen. Diese Verbrauchsmessungen können direkt gegenübergestellt werden, da sie unter absolut vergleichbaren Bedingungen entstanden. Nach einem präzise ausgeklügelten System fahren die Wagen im Konvoi mit häufig wechselnder Reihenfolge und unter ebensooft wechselnden Fahrern.

Bei der Ermittlung des Testverbrauchs profitierte der Fiat übrigens von einem Aufpreis-Zubehör, das in dieser Klasse unüblich ist. Er war mit einem Fünfgang-Getriebe ausgerüstet, das dem Motor – vor allem bei schnellen Autobahnfahrten – ein niedriges Drehzahlniveau ermög-



## Die technischen Daten der sechs Konkurrenten

	Audi	Fiat	Ford	Opel	Peugeot	VW
<b>MOTOR</b>						
Bauart	Reihe	Reihe	Reihe	Reihe	Reihe	Reihe
Kühlart	Wasser	Wasser	Wasser	Wasser	Wasser	Wasser
Zylinderzahl	vier	vier	vier	vier	vier	vier
PS bei U/min	100/5500	105/6000	99/5500	97/5200	93/5200	100/5300
Literleistung (PS/l)	56,8	59,8	50,7	51,7	47,2	55,3
Bohrung x Hub (mm)	81,5 x 84,4	84 x 79,2	90,8 x 76,9	93 x 69,8	88 x 81	87 x 76
Hubraum (ccm)	1760	1756	1955	1875	1971	1807
Verdichtung	9,8 : 1	8,9 : 1	9,2 : 1	8,8 : 1	8,4 : 1	9,5 : 1
Max. Drehmoment (mkp)	15,3/3200	14,4/4200	15,4/4000	15,0/3800	16,3/3000	15,5/3750
Motorlage	Front	Front	Front	Front	Front	Front
Nockenwelle (Lage)	1 seitlich	2 obenliegend	1 obenliegend	1 hochliegend	1 seitlich	1 obenliegend
Kurbelwellenlager	fünf	fünf	fünf	fünf	fünf	fünf
Vergaser	1 Solex	1 Weber	1 Solex	1 Zenith	1 Solex	1 Solex
	Register-Verg.	Doppel-Fallstr.	Doppel-Fallstr.	Register-Verg.	Register-Verg.	Doppel-Flachstr.
	32/35 TDID	34 DMS	32/32 EEIT	35/40 INAT	32/35 SEIEA 2	40 DDH T
Benzinbedarf	Super	Super	Super	Super	Super	Super
Batterie	12V/45 Ah	12V/45 Ah	12V/55 Ah	12V/44 Ah	12V/45 Ah	12V/44 Ah
Lichtmaschine	Drehstrom 490 W	Drehstrom 500 W	Drehstrom 490 W	Drehstrom 540 W	Drehstrom 500 W	Drehstrom 600 W
<b>KRAFTÜBERTRAGUNG</b>						
Getriebeart	Viergang	Fünfgang	Viergang	Viergang	Viergang	Viergang
Übersetzungen						
1. Gang	3,400	3,667	3,650	3,428	3,660	3,110
2. Gang	1,944	2,100	1,970	2,156	2,190	1,830
3. Gang	1,360	1,361	1,370	1,366	1,410	1,210
4. Gang	0,966	1,000	1,000	1,000	1,000	0,910
5. Gang	—	0,881	—	—	—	—
R-Gang	3,100	3,526	3,660	3,317	3,740	3,180
Achsantrieb	3,889	4,100	4,110	3,890	3,880	4,375
Antriebsart	Frontantrieb	Heckantrieb	Heckantrieb	Heckantrieb	Heckantrieb	Frontantrieb
<b>FAHRWERK</b>						
Radaufhängung vorne	Einzelradaufh. an Querlenkern und Federbeinen, Querstabilisator	Einzelradaufh. an Querlenkern und Schubstreben, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer	Einzelradaufh. an Querlenkern, Querstabilisator, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer	Einzelradaufh. an Querlenkern u. Zugstreben, Querstabilisator, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer	Einzelradaufh. an Querlenkern, Federbeinen und Schubstreben, Querstabilisator	Einzelradaufh. an Querlenkern und Federbeinen, Querstabilisator
Radaufhängung hinten	Starrachse an Längslenkern und Panhardstab, Querstabilisator, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer	Starrachse an Längslenkern und Querstreben, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer	Einzelradaufh. an Schräglenkern, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer	Starrachse an Längslenkern und Panhardstab, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer	Einzelradaufh. an Schräglenkern, Querstabilisator, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer	Einzelradaufh. an Schräglenkern, Querstabilisator, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer
Bremssystem	Zweikreis-System mit Bremsservo, vorne Scheiben-, hinten Trommelbremsen	Zweikreis-System mit Bremsservo, vorne und hinten Scheibenbremsen	Zweikreis-System mit Bremsservo, vorne Scheiben-, hinten Trommelbremsen	Zweikreis-System mit Bremsservo, vorne Scheiben-, hinten Trommelbremsen	Zweikreis-System mit Bremsservo, vorne und hinten Scheibenbremsen	Zweikreis-System mit Bremsservo, vorne Scheiben-, hinten Trommelbremsen
Reifengröße	165 SR 14	175 SR 13	6,95 S 14	6,40 S 13	175 HR 14	165 SR 14
Felgenreife	4 1/2 J x 14	5 J x 13	5 1/2 J x 14	5 J x 13	5 J x 14	5 J x 14
Lenkung	Zahnstange	Schnecke, Rolle	Zahnstange	Kugelumlauf	Zahnstange	Zahnstange
Lenkraddrehungen	3,75	3,5	4,5	4,25	4,5	4,0
<b>GEWICHTE IN KG</b>						
Leergewicht (Werk)	1090	1070	1230	1070	1230	1100
Leergewicht (effektiv) <sup>1)</sup>	1080	1085	1240	1130	1205	1060
Zul. Gesamtgewicht	1550	1510	1680	1545	1710	1560
Zuladung (effektiv) <sup>1)</sup>	470	425	440	415	505	500
Vorderachslast <sup>1)</sup>	640	570	620	570	617	640
Hinterachslast <sup>1)</sup>	440	515	620	560	588	420
Achslastverteilung % <sup>1)</sup>	59,3/40,7	52,5/47,5	50/50	50,4/49,6	51,2/48,8	60,4/39,6
Testgewicht <sup>2)</sup>	1260	1265	1420	1310	1385	1240
Leistungsgew. betankt <sup>1)</sup>	10,8	10,3	12,5	11,6	13,0	10,6
Leistungsgew. beladen	15,5	14,4	17,0	15,9	18,4	15,6
Anhängelast gebremst	1100	900	1030	1000	1100	1000
Anhängelast ungebremst	550	570	620	570	650	560
<sup>1)</sup> Gewichte inkl. Warndreieck, Verbandskasten und vollem Tank <sup>2)</sup> Leergewicht 2 Personen + Meßgerät 40 kg						
<b>FÜLLMENGEN IN LITER</b>						
Tankinhalt	58	56	68	70	56	52
Motorölinhalt	4,0	4,0	3,75	3,8	4,0	4,0
Motorölqualität	Ein-/Mehrber.	Ein-/Mehrber.	Mehrber.	Ein-/Mehrber.	Ein-/Mehrber.	Ein-/Mehrber.
Getriebeölinhalt	2,0	1,5	1,7	1,1	1,15	1,4
Kühlsystem	7,5	8,0	7,1	7,2	7,8	7,6
<b>WARTUNG</b>						
Ölwechsel (km)	10 000	10 000	10 000	10 000	5 000	10 000
Wartungsintervalle (km)	10 000	5 000	10 000	10 000	5 000	10 000
Service-Stellen	1440	1455	2000	2400	1160	2400



## So sind die Wagen ausgestattet

	Max. Punkte	Audi	Fiat	Ford	Opel	Peugeot	K 70
<b>SICHERHEIT</b>							
Zweikreisbremse	10	10	10	10	10	10	10
Gürtelreifen	10	10	10	0	0	10	10
Scheibenbremsen vorne	10	10	10	10	10	10	10
Scheibenbremsen hinten	3	0	3	0	0	3	0
Bremskraftverstärker	10	10	10	10	10	10	10
Bremskraftregler	5	0	5	0	5	5	5
Halogen-Abblendlicht	10	0	10	0	0	0	10
Halogen-Fernlicht	10	0	10	0	0	0	10
Heizbare Heckscheibe	10	0	0	10	10	10	0
Kopfstützen	1-10	0	0	0	0	10	0
Verbundglas	10	0	0	0	0	0	0
Sicherheitsgurte	10	10	0	0	10	10	10
Kindersicherungen	10	10	0	10	10	10	10

## BEDIENUNGSELEMENTE/KONTROLLINSTRUMENTE

Startautomatik	10	10	0	10	10	0	10
elektrischer Kühlervent.	5	0	5	0	0	5	0
Heizgebläse-Abstufung	1-5	5	3	5	3	5	3
Scheibenwischerstufen	2=53=10	5	0	5	5	5	5
Wisch-Wasch-Anlage	5	5	5	5	0	5	0
Intervallschalter	5	0	5	0	0	0	5
Licht-Abschalt-Automatik	3	3	3	3	0	0	3
regul. Instrumentenbel.	5	5	0	0	0	5	5
Drehzahlmesser	10	0	0	0	0	0	10
Kraftstoffkontrollampe	5	0	5	0	0	0	5
Kraftstoffanzeige	10	10	10	10	10	10	10
Handbremskontrollampe	3	0	3	0	3	3	3
Bremskontrollampe*	10	0	0	0	0	10	10
Öldruckkontrolle/-anzeige	5/3	5	8	5	5	5	5
Motortemperaturanzeige	10	10	10	10	10	10	10
Motortemperaturkontrolle	5-10	0	0	0	0	0	0
Chokekontrolle	5	-	5	-	-	5	-
Zeituhr	5	5	5	5	5	5	5
Scheinwerfer verstellbar	5-10	0	5	0	0	10	0
Rückfahrcheinwerfer	5	5	5	5	5	5	5
Innenleuchten	1-5	1	5	3	1	3	3

## AUSSEN-/INNENAUSSTATTUNG

Tankschloß	5	5	0	5	5	0	5
Zwangsentlüftung	5	5	5	5	5	5	5
Gummibel. Stoßst. (-hörner)	10 (5)	10	0	5	5	5	10
Abschlepphaken	3-5	5	3	3	4	5	5
Liegesitze	5	5	5	5	5	5	5
Zusatzbelüftung	5	5	5	5	5	5	5
Abblendb. Innenspiegel	5	5	5	5	5	5	5
Sonnenblende schwenkbar	3	3	3	3	3	3	3
Kleiderhaken	3	3	3	3	3	0	3
Kartentaschen	3	3	3	3	0	0	3
Zigarrenanzünder	5	5	5	5	5	5	5
Aschenbecherleuchte	5	0	0	5	5	5	5
Kofferraumleuchte	5	0	5	0	5	5	5
Handschuhkastenbeleuchtung	3	3	3	3	3	3	0
12-Volt-Anlage	10	10	10	10	10	10	10
Teppichboden	3	3	3	3	3	3	3
Schiebedach	10	0	0	0	0	10	0

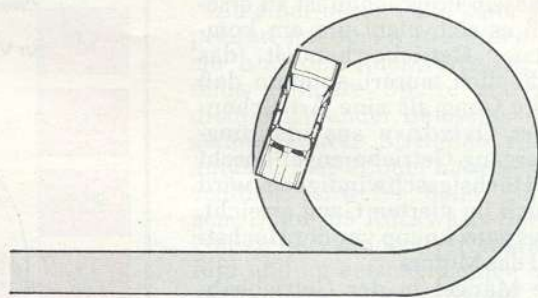
## SONSTIGES

Mittellarmlehne hinten	3	0	3	0	3	3	3
Lenkradverstellung	5	0	0	0	0	0	0
Bordwerkzeug	0-10	5	7	1	2	2	4
Radio-Einbauöffnung	3	3	3	3	3	3	3
Tages-Kilometerzähler	5	5	5	5	0	5	5

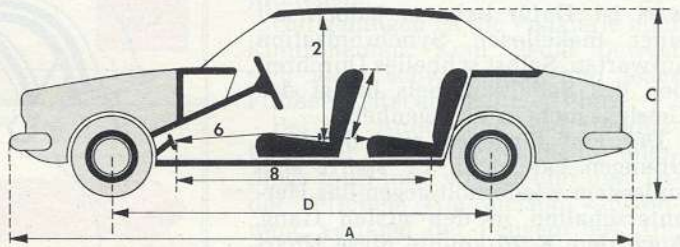
## GESAMTPUNKTE

\*) Kontrolle von Funktion der Bremse (Flüssigkeitsstand, Belagstärke o. ä.)

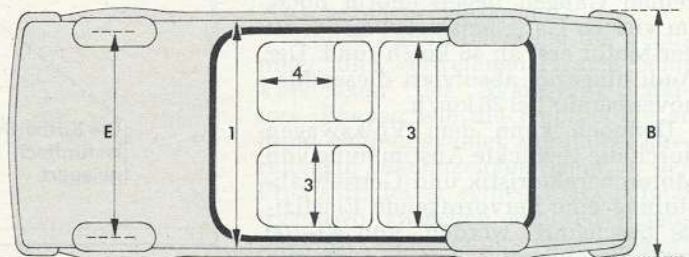
## Wendekreise, Innen- und Außenmaße



Audi 100	11,40 m	Opel Rekord	11,45 m
Fiat 132	11,20 m	Peugeot 504	10,70 m
Ford Consul	11,50 m	VW K 70	10,80 m



A = Länge, B = Breite, C = Höhe, D = Radstand, E = Spurweite vorne/hinten, 1 = Innenbreite vorne/hinten, 2 = Innenhöhe vorne/hinten, 3 = Sitzbreite vorne/hinten, 4 = Sitztiefe vorne/hinten, 5 = Lehnenhöhe vorne/hinten, 6 = Pedalabstand min./max., 7 = Knieraum min./max., 8 = nutzbare Innenraumlänge



	Audi	Fiat	Ford
A = mm	4590	4376	4646
B = mm	1729	1640	1791
C = mm	1417	1430	1413
D = mm	2675	2557	2769
E = mm	1420/1425	1313/1321	1511/1537
1 = mm	1430/1420	1390/1380	1490/1485
2 = mm	940/890	960/870	940/920
3 = mm	560/1295	580/1265	550/1380
4 = mm	480/460	480/530	500/500
5 = mm	560/570	500/560	580/660
6 = mm	845/1060	835/985	790/1030
7 = mm	130/350	160/340	190/430
8 = mm	1760	1790	1820

	Opel	Peugeot	VW
A = mm	4607	4490	4470
B = mm	1728	1690	1685
C = mm	1415	1460	1465
D = mm	2668	2740	2690
E = mm	1427/1412	1420/1360	1390/1425
1 = mm	1420/1430	1430/1390	1380/1380
2 = mm	940/880	880/870	940/895
3 = mm	540/1300	610/1305	600/1280
4 = mm	510/500	460/450	520/490
5 = mm	580/610	510/580	500/500
6 = mm	830/1010	770/960	785/1010
7 = mm	170/350	200/415	150/410
8 = mm	1730	1730	1750



licht. Der fünfte Gang ist beim 1800 Special für preiswerte 350 Mark Aufpreis erhältlich.

Aus diesem Preis schon ist zu ersehen, daß es sich nicht um ein komplett neues Getriebe handelt (das wäre erheblich teurer), sondern daß der fünfte Gang als eine Art Schongang oder Overdrive ans ursprüngliche Viergang-Getriebe angeflanscht ist. Die Höchstgeschwindigkeit wird daher auch im vierten Gang erreicht, allerdings ganz knapp vor der Höchstdrehzahl des Motors.

Kleine Mängel in der Getriebeabstufung muß sich auch der Consul vorwerfen lassen. Beim Schalten vom ersten in den zweiten Gang fällt die Motordrehzahl tiefer, als im Sinne passender Anschlüsse wünschenswert ist. Dafür kann er jedoch mit einer makellosen Synchronisation aufwarten. Selbst schnelles Durchreiben des Schaltknüppels bringt das Getriebe nicht in Verlegenheit.

Der Fiat hingegen mag derartige Übungen gar nicht. Er sperrt sich außerdem wiederholt gegen das Herunterschalten in den ersten Gang. Auch dem K 70 konnte diese Unart bisher nicht abgezogen werden.

Und noch ein anderes Manko ist ihm trotz der gerade erfolgten Hubraumvergrößerung geblieben: Die Mindestgeschwindigkeiten in den einzelnen Gängen liegen enorm hoch. Im vierten Gang beispielsweise läuft der Motor erst ab 48 km/h rund. Der Audi hingegen absolviert dieses Manöver bereits bei 28 km/h.

Dennoch kann dem Volkswagen durch die geglückte Abstimmung von Motorcharakteristik und Getriebeabstufung eine hervorragende Elastizität bescheinigt werden. Von 40-100 km/h beschleunigt er in 17,5 sec, die Konkurrenz braucht dazu mindestens 18,8 sec (Audi) und maximal sogar 21,8 sec (Peugeot).

**Wertung:**

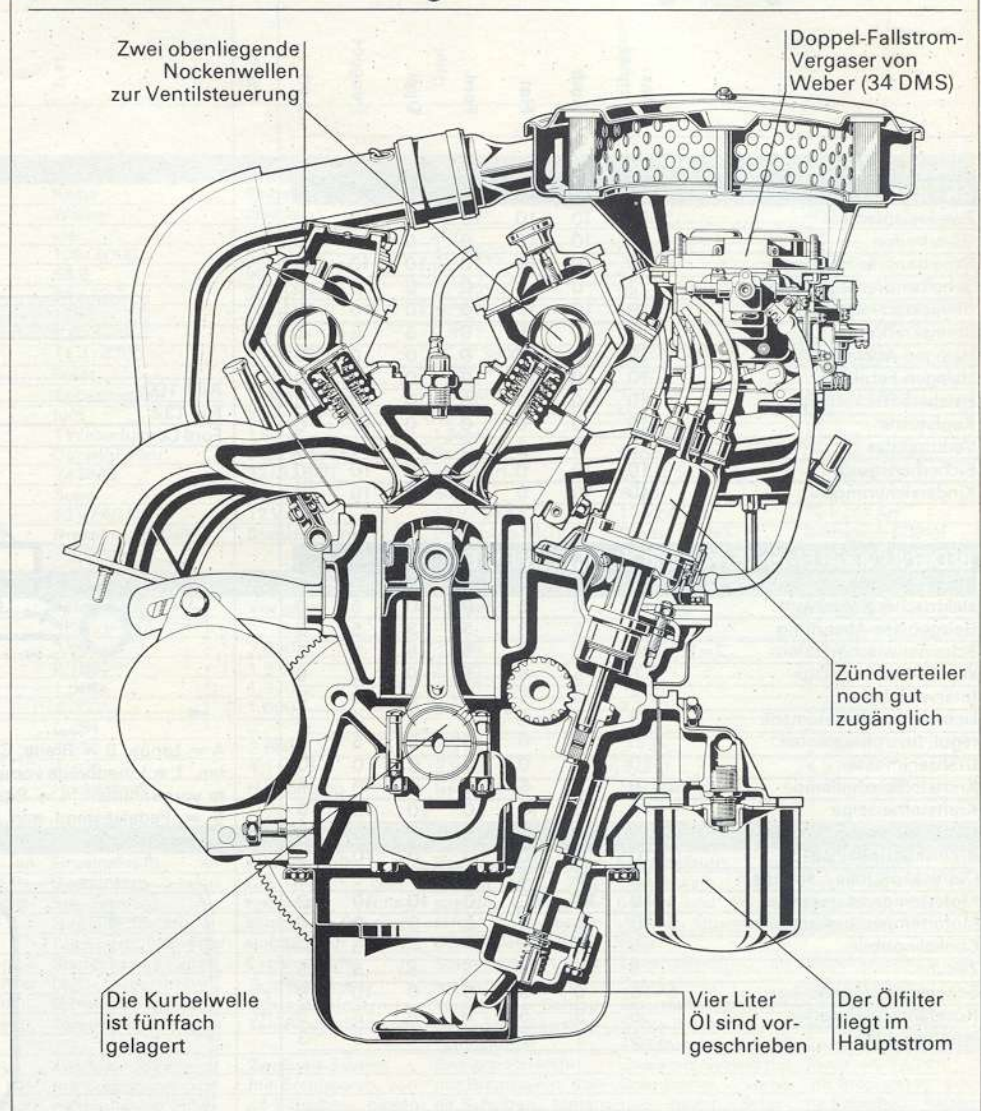
**Motor/Getriebe und Fahrleistungen:**  
 1. Audi (90 Punkte); 2. Opel (82 Punkte); 3. Ford (80 Punkte); 4. VW (77 Punkte); 5. Peugeot (68 Punkte); 6. Fiat (65 Punkte).

**3. Wertungskapitel:**

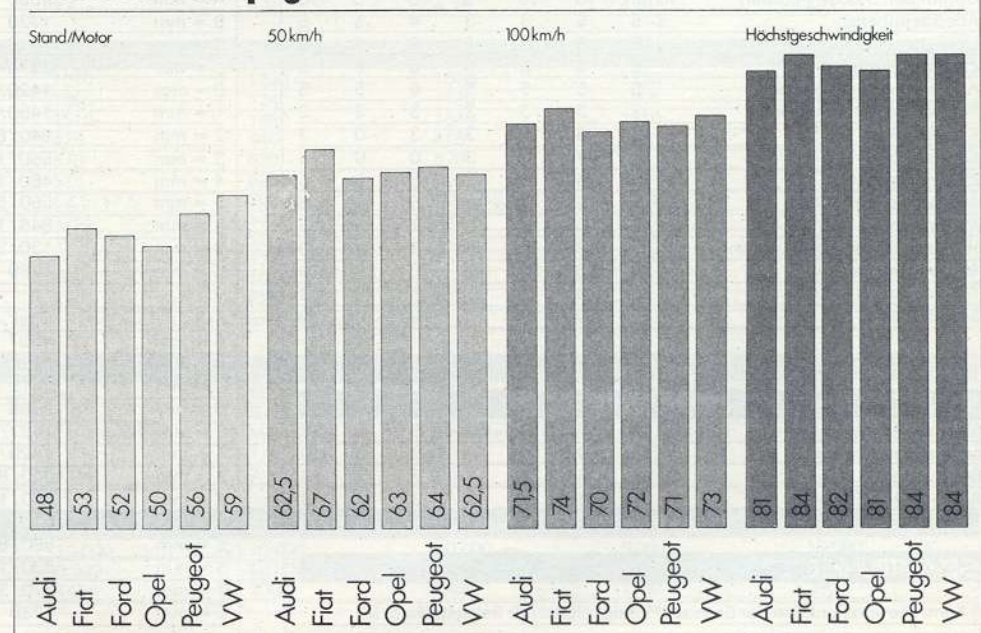
**Bedienbarkeit und Komfort**

Ideale Stadtwagen sind die sechs Konkurrenten nicht. Allein ihre Wendekreise machen sie beim Rangieren zu ziemlich unbeholfenen Gefährten. Außer Peugeot und K 70 benötigen alle für eine Kehrtwendung mehr als elf Meter Raum. Und dafür, daß dieses Manöver in die Armmuskeln geht, sorgen dann noch die schwergängigen Lenkungen von Fiat und VW. Bei Ford, Opel und Peugeot dagegen ist die übermäßige Kurbelei

**Im Fiat arbeitet der aufwendigste Motor**

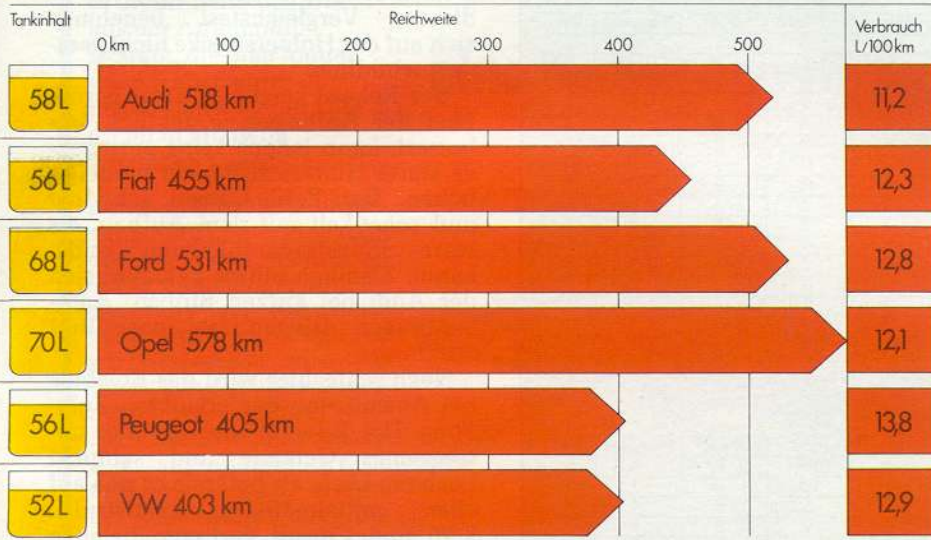


**Dieser Geräuschpegel herrscht im Innenraum**

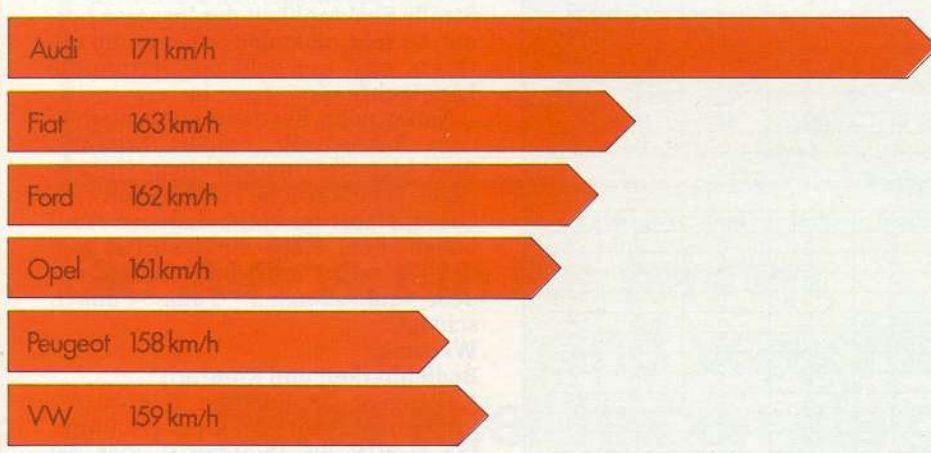




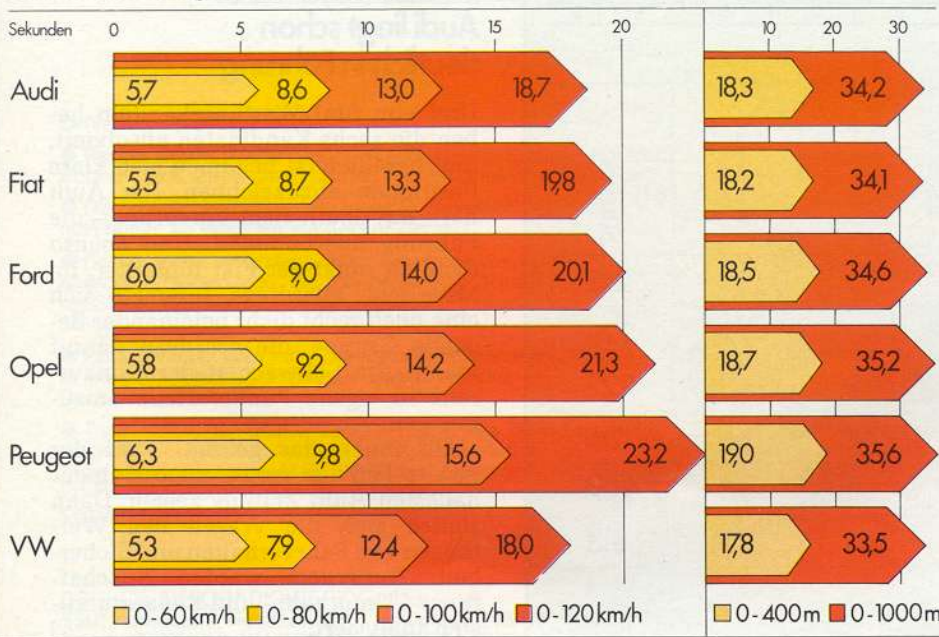
### Testverbrauch und Reichweite



### Die Höchstgeschwindigkeit der sechs Wagen



### So beschleunigen die sechs Autos



schon eine Zumutung. Mehr als vier Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag bedeuten einen vermeidbaren Bedienungsaufwand.

Zu einer bösen Falle kann der Ampelstart mit dem K 70 werden. Der erste und der Rückwärtsgang liegen, ohne fühlbare Sperre getrennt, so dicht beieinander, daß selbst der VW-geübte Fahrer bisweilen rückwärts anfährt. Fiat-Piloten haben es da wesentlich schwerer beim Zurücksetzen. Denn die Rückwärts-Sperre des Fiat zu überwinden, verlangt viel Gefühl und im entscheidenden Moment auch noch eine gehörige Portion Kraft. Ohne Fehl und Tadel präsentiert sich dagegen das Ford-Getriebe. Es läßt sich deutlich besser schalten als bei den stärkeren Sechszylinder-Modellen.

Gut gelungen ist die Pedalerie aller Kontrahenten. Kein Pedal bewegt sich allzu schwergängig, und jeder Fußhebel sitzt am richtigen Platz.

Bei der Anordnung und Handhabung der Bedienungselemente allerdings muß man wieder Lob und Tadel verteilen. Am meisten Gewöhnung verlangt der Peugeot 504. Die Franzosen sollten endlich einmal begreifen, daß die Hupe in das Lenkrad und nicht an den Blinkerhebel gehört. Ein Vorwurf, der auch nach Wolfsburg geht. Beim K 70 hat man den Hupkontakt am Wischer-Wascher-Hebel verborgen.

Großes Talent bewiesen die Techniker aller vertretenen Firmen beim Verstecken des Warnblink-Schalters. Ebenso wie die Hupe sollte er blind bedienbar oder zumindest ausreichend gekennzeichnet sein. In der Praxis findet er seinen Platz jedoch irgendwo zwischen anderen Schaltern, ist nicht einmal symbolisiert (Audi), außerhalb der Reichweite (Fiat) oder weitab unter dem Armaturenbrett (Ford). Die einzige vertretbare Lösung bietet Opel mit dem Schalter auf der Lenksäule.

Mehr als nur brauchbar sollte der Federungskomfort bei diesen Fahrzeugen der gediegenen Mittelklasse sein. Beim K 70 endet er jedoch schon da, wo er anfangen sollte – bei den Sitzen. Ihre Federung ist derart unglücklich auf die Fahrwerksfederung abgestimmt, daß die Insassen sich schon bei vergleichsweise harmlosen Unebenheiten in Richtung Dachhimmel katapultiert fühlen. Im wahrsten Sinne verschaukelt fühlt man sich im Fiat 132. Mit seinem kurzen Radstand und kaum spürbarer Dämpferwirkung kann er nur auf absolut ebener Straße Komfort vortäuschen. Geht es auf schlechte Wegstrecken, so kommt der Italiener aus dem Nicken überhaupt nicht mehr heraus. Engagiert gefahren, treibt er die Schwingungen um die Querachse so weit, daß schließlich die Vorderachse zu



### 1. Wertung: Karosserie und Innenraum

	max. Pkt.	Audi	Fiat	Ford	Opel	Peugeot	VW
1. Raumangebot	10	8	7	9	7	7	7
2. Ausstattung	10	6	6	5	5	7	8
3. Einstiegsmöglichkeit	5	4	3	4	4	4	5
4. Übersichtlichkeit (Karosserie)	5	4	4	2	3	3	5
5. Ladevolumen / Kofferraum	5	5	3	4	3	4	5
6. Zuladung	10	9	8	8	8	10	10
7. Variationsmöglichkeit	5	—	—	—	—	—	2
8. Vordersitze	10	9	6	8	9	5	8
9. Sitzposition	5	5	3	4	5	3	4
10. Instrumenten-Anordnung	10	9	9	8	10	5	7
11. Rücksitze	5	3	3	4	3	3	3
12. Heizung	5	5	3	5	4	3	4
13. Lüftung	5	4	3	3	3	4	1.
14. Gebläse	5	5	2	4	4	4	1.
15. Ablage	5	5	3	3	2	4	3
<b>Summe</b>	<b>100</b>	<b>81</b>	<b>63</b>	<b>71</b>	<b>70</b>	<b>66</b>	<b>73</b>
Platz		1.	6.	3.	4.	5.	2.

### 2. Wertung: Motor/Getriebe und Fahrleistungen

	max. Pkt.	Audi	Fiat	Ford	Opel	Peugeot	VW
1. Kaltstart	5	5	4	5	5	4	5
2. Kaltlaufverhalten	10	9	4	10	10	7	9
3. Geräuschentwicklung außen	5	5	2	5	5	4	4
4. Testverbrauch	10	10	8	7	9	6	7
5. Reichweite je Tankfüllung	5	4	3	5	5	3	3
6. Ölkontrolle	5	4	2	3	3	3	1
7. Zugänglichkeit im Motorraum	5	2	2	4	3	3	4
8. Mindestgeschw. in d. Gängen	5	5	2	3	5	5	1
9. Getriebeabstufung	5	5	4	4	5	5	5
10. Synchronisation	5	4	3	5	4	5	3
11. Beschleunigung 0—100 km/h	10	9	9	7	7	5	10
12. 1 km mit stehendem Start	5	5	5	4	3	3	5
13. 40—100 km/h im 4. Gang	10	8	7	7	7	4	10
14. Höchstgeschwindigkeit	10	10	7	7	7	6	6
15. Höchstzul. Anhängelast	5	5	3	4	4	5	4
<b>Summe</b>	<b>100</b>	<b>90</b>	<b>65</b>	<b>80</b>	<b>82</b>	<b>68</b>	<b>77</b>
Platz		1.	6.	3.	2.	5.	4.

### 3. Wertung: Bedienbarkeit und Komfort

	max. Pkt.	Audi	Fiat	Ford	Opel	Peugeot	VW
1. Wendekreis	10	4	5	4	4	7	7
2. Lenkkräfte und -dämpfung	5	4	4	5	5	4	2
3. Lenkungsübersetzung	5	3	4	2	2	2	3
4. Pedalanordnung	5	5	4	5	5	4	5
5. Pedalkräfte	5	5	5	5	4	5	4
6. Schaltbarkeit	10	7	5	10	9	7	3
7. Handbremse	5	5	3	5	5	4	5
8. Bedienungselemente	10	7	8	6	7	5	6
9. Sitzfederung	5	4	5	4	4	5	2
10. Verriegelungen	5	4	3	1	4	2	3
11. Nickschwingungen	5	5	1	4	5	5	5
12. Federung, leer	10	6	5	6	5	9	8
13. Federung, beladen	5	1	1	3	2	5	4
14. Innengeräuschdämpfung	10	8	4	7	7	5	5
15. Fahrwerksgeräuschdämpfung	5	3	3	5	3	4	3
<b>Summe</b>	<b>100</b>	<b>71</b>	<b>60</b>	<b>72</b>	<b>71</b>	<b>73</b>	<b>65</b>
Platz		3.	6.	2.	3.	1.	5.

### Zwischenwertung

	1. Karosserie und Innenraum	2. Motor, Getriebe und Fahrleistungen	3. Bedienbarkeit und Komfort	Summe
1. Audi 100LS	81	90	71	242
2. Ford Consul L	71	80	72	223
2. Opel Rekord 1900L	70	82	71	223
4. VW K70LS	73	77	65	215
5. Peugeot 504 GL	66	68	73	207
6. Fiat 132 1800 Special	63	65	60	188

versetzen und abzuheben beginnt. Doch auch die anderen Vertreter in diesem Vergleichstest benehmen sich auf der Holperstrecke nicht gerade vorbildlich.

Der Rekord zeigt sich zwar gegenüber der Anfangsserie deutlich verbessert, kann jedoch seine springende starre Hinterachse nicht verheimlichen. Der Ford Consul schwingt und schaukelt mit dem Aufbau, als wäre Einzelradaufhängung unbekannt. Ziemlich hilflos benimmt sich der Audi bei kurzen Stößen. Autobahnfugen dringen fast ungefiltert durch.

Noch schlechter wird das Ergebnis bei Ausnutzung der erlaubten Zuladung. Der Peugeot rauscht über unwegsames Gelände und schluckt Loch um Loch, als befände er sich auf einer mittelmäßigen Landstraße. K 70 und Consul verlieren beladen noch deutlicher an Komfort. Die restlichen drei Autos werden ungenießbar. Eine längere Fahrt mit dem beladenen Fiat beschwört auf schlechter Straße Seekrankheit der Insassen herauf, so sehr nickt der Italiener um die Quer-, giert und schaukelt er um die Längsachse.

Kaum noch Restfederwege bleiben dem Rekord. Er holpert breithart über kleinste Unebenheiten. Unliebsame, ja gefährliche Folgen kann eine Urlaubsfahrt im voll beladenen Audi haben. Sein Heck sinkt so tief ein, daß er selbst auf guter Straße mit dem aufsetzenden Tank Funken schlägt.

#### Wertung:

#### Bedienbarkeit und Komfort:

1. Peugeot (73 Punkte); 2. Ford (72 Punkte); 3. Audi und Opel (71 Punkte); 5. VW (65 Punkte); 6. Fiat (60 Punkte).

### Zwischenwertung:

#### Audi liegt schon deutlich in Führung

Drei von fünf Wertungskapiteln haben die sechs Kandidaten absolviert, und bereits jetzt beginnen sich klare Positionen abzuzeichnen. Der Audi hat – mit deutlichem Vorsprung – die Führung übernommen. Und ebenso deutlich hinkt der Fiat hinterher. Im Mittelfeld allerdings tummelt sich eine noch recht dicht beieinander liegende Gruppe, die geradezu darauf lauert, die Schwächen der Konkurrenz in eigene Punktvorteile umzumünzen.

Ob ihnen das gelingt, wird der zweite Teil des Vergleichstests in der nächsten Auto Zeitung zeigen. Dann stellen sich die Wagen den Wertungen von Fahrverhalten und Sicherheit. Außerdem werden Anschaffungs-, Unterhalts- und Reparaturkosten analysiert. □