

Leserbriefe

Alfasud dem Derby erheblich mehr entgegen zu bringen gehabt hätte als jeder andere Konkurrent.

Friedrich-Wilhelm Gratenau, Norderstedt

Kassen-Kampf

Wirtschaftlichkeits-Vergleich: Mercedes 200 und Mercedes 300 D. Heft 11, Seite 72 und Briefe.

Ich stieß bei meiner Umschau zwangsläufig auf den neuen Peugeot 504 GLD. Dieser

entspricht ja mit seinen 210 kg einer stetigen zusätzlichen Belastung des Fahrzeuges mit drei Personen. Doch nun zu den wichtigsten Argumenten, den Sparfaktoren. Der Peugeot 504 GLD kostet um über 5000 Mark weniger als ein gleichwertig ausgestatteter Mercedes 300 D. Ferner ergibt der von mir über die letzten 10 000 km bei stets scharfer Fahrweise auf Autobahnen, Landstraßen und alpinen Strecken ermittelte Durchschnittsverbrauch des 504 GLD einen Wert von 7,8 Liter/100

Unzulänglichkeiten sowie geistigen Schwachsinn erkennen. Vielleicht sollte man sich auf Seiten von BMW einmal Gedanken machen, wie man solch einer Zerstörungs- und Eliminierlust der Spitzenfahrer Einhalt gebieten kann. Falls dieses Verhalten auch noch taktisch bedingt war, möchte ich der Motorsportabteilung von BMW mein aufrichtiges Mitleid bekunden, da sie nicht in der Lage ist, auf sportlich faire Art und Weise zu siegen oder mit Anstand zu verlieren.

Hans Günter Kerp, Kerpen

Sebastian Bucher, Groß-Umstadt



Günstiger Verbrauch: Peugeot 504 Diesel

Wagen bietet trotz geringerer Außenmaße sogar noch etwas mehr Raum in seiner Fahrgastzelle als der Mercedes. Er weist außerdem eine Grundausstattung auf, an die man den Mercedes erst durch Hinzukaufen von Extras angleichen muß. Außerdem übertrifft sein Fahrkomfort, wie auto motor sport schon einmal anerkannte, noch den des Mercedes 300 Diesel.

Was die Fahrleistung anbetrifft, hat der Mercedes-Motor zwar 10 PS mehr aufzuweisen, doch wirken sich diese allenfalls in der Ebene durch eine knapp fünf km/h höhere Spitzengeschwindigkeit aus. Bergauf jedoch, insbesondere auf langen Autobahnsteigungen, kann der 504 GLD meiner Erfahrung nach dem 300 D mühelos die Kehrseite zeigen. Kein Wunder, denn das Mehrgewicht an Blech beim Mercedes

km, also nur 64,5 Prozent dessen, was der 300 D benötigt.

Fred Wiriltsch, Konstanz

Knall und Fall

Rempelen und ein wenig erfolgreiches Porsche-Debüt am Norisring. Heft 15, Seite 97.

Dieser Lauf stand ganz im Zeichen des Amok-Fahrers Marc Surer. An seinem Fahrstil konnte man sportliche



Marc Surer

Jeder Motorsportanhänger, der trotz großer Hitze in Nürnberg beim Meisterschaftslauf dabei war, mußte mit Sorge feststellen, daß die derzeitige Entwicklung dieser schönen Sportart, dank der Unfähigkeit und Skrupellosigkeit der Verantwortlichen, in einer Sackgasse enden muß.

Wohin sollte es auch führen, wenn ehemalige Rennfahrer, jetzt als Betreuer einer Weltmarke, alle Fairneß vergessen und – wie im Falle Neerpasch und seinen Rockern – in einer Art und Weise auf die Konkurrenz Jagd gemacht wird, die sowohl für Fahrer als auch Zuschauer unabsehbare Gefahren heraufbeschwört. Zu bedauern war nur Herr Heyer, der Kopf und Kragen riskieren mußte, um überhaupt bis ans Ziel durchgelassen zu werden.

Als unmöglich muß auch das Verhalten der Rennleitung bezeichnet werden, wenn Crashfahrern wie Surer (statt der schwarzen Fahne lächerliche Geldstrafen gegeben werden. Motorsport, wo gehst Du hin?

Dr. Curt Schweinitz, Lippstadt

der „zu niedrige Preis“ am besten erkennen, der Wagen wiegt nämlich im Klassenvergleich sehr wenig. Sie haben allerdings recht, daß – wäre der Preis niedriger – die Käufer doch eher an einen „Mercedes-Konkurrenten“ denken würden. In Anbetracht der Tatsache aber, daß der neue Audi 100 ein sehr moderner Wagen mit viel Platz, geringem Verbrauch, gutem Komfort und spritzigem Motor ist, wundere mich die sehr hohen Verkaufszahlen wenig.

Simoneits Analyse trifft den Nagel auf den Kopf! Nach dem heimtückischen Mord am Neckarsulmer Erbteil Ro 80 nun auch noch konstantes Beharren auf den Intentionen des Farben-Professors Nestler. Nach dem Motto „schwarz ist tot, es lebe schwarz“ wäre die Präsentation des Audi 100 5E ein Anlaß gewesen, den Innenraum wieder mit Atmosphäre zu füllen und damit Anschluß nach oben zu finden. Fronttriebler aus Frankreich oder Italien sind nicht jedermanns Sache; so ist das Angebot in der gehobenen Mittelklasse recht dünn. Und die Lieferzeiten mancher Nobel-Autos sind lang ...

Joachim Münker, Kreuztal

Über Geschmack läßt sich bekanntlich nicht streiten. Aber daß der Audi gefällt und ein preisbewußter Konkurrent geworden ist, beweisen die ins Unerwartete gestiegenen Verkaufszahlen. Sein Erfolg ist ohne Zweifel. Was bewegt Sie, Herr Simoneit, aus dem Audi einen BMW- oder Mercedes-Konkurrenten machen zu wollen?

Egon Dammann, Warendorf

Audi mit falscher Strategie

Editorial Heft 12 und Briefe.

Ich finde den Audi 100 keineswegs um „1000 Mark zu billig“. Am Gewicht läßt sich

Griff nach den Sternen

Fahrbericht BMW 728/730/733 i. Heft 11, Seite 34 und Briefe.

Wir freuen uns auf den neuen BMW 733 i, der sicher wieder ein spritziges, schnel-

Die Unvergleichlichen

Von Klaus Westrup

Ihre Gemeinsamkeit beschränkt sich darauf, daß sie einer Preisklasse angehören. Die Unvergleichlichen, sechs an der Zahl, kosten zwischen knapp 13 000 und rund 14 000 Mark. Ansonsten zeigen sie Eigenständigkeit, wie man sie speziell in diesem Konsumbereich nicht mehr erlebt. Alfas Giulia etwa, Produktionsveteran seit 1962, hat immer noch jenen

klassischen Zweinockenwellen-Motor, der ganz wesentlich daran beteiligt war, daß man in ihr lange Zeit die sportliche Limousineschlechthin erkannte. Das Eigenwillige des Ford Granada 2.0 steckt ebenfalls unter der Motorhaube. Dort summt ein kleiner Sechszylinder – wer hat das sonst noch? Der Peugeot 504 L schließlich ist ein Federungskünstler trotz star-



Sechs Autos mit besonderem Reiz: Alfa Romeo Giulia Nuova 1.6, Ford Granada 2.0, Peugeot 504 L, Saab 96 L, VW Cabriolet und VW Golf Diesel.

rer Hinterachse, der schwedische Saab 96 kann als Superlativ in Sachen Auto-Nostalgie gelten. Wer ihn vor lauter Häßlichkeit schon wieder schön findet, liegt sicher nicht falsch – und der Billigste in dieser Gruppe ist er obendrein. Dann sind da noch zwei VW-Produkte. Das eine ist vom Entwurf her steinalt und erlebt derzeit einen Boom: das Käfer Cabrio. Das an-

dere hat sich in ungleich kürzerer Zeit einen Namen gemacht, weil es beharrlich den Treibstoff verweigert und sich trotzdem dynamisch bewegen läßt: der Golf Diesel. Sie alle, von Alfa Giulia bis VW Golf Diesel, sind Autos mit besonderen Reizen. Sie alle sind, jeweils für sich, unvergleichlich. Wie unvergleichlich – das lesen Sie auf den nächsten Seiten. ▶



Die Unvergleichlichen

Der Sportliche: Alfa Romeo Giulia Nuova 1.6

Hubraum 1570 cm³;
Leistung 103 PS;
Höchstgeschwindigkeit
175,6 km/h;
Preis 13 990 Mark.

Der Giulia-Fahrer", sagt Dr. Giancarlo De Bona, Chef der Alfa Romeo-Vertriebsgesellschaft in Frankfurt, „ist der wahrhaftige Alfa-Fahrer.“ Und die Werbung, die Alfa Romeo in Deutschland produziert, untermauert die persönliche Meinung des Alfa-Publikum-Kenners De Bona. „Das ist Musik in meinen Ohren,“ heißt es in großen Lettern auf Zeitungsanzeigen. Gemeint ist: „Der Klassiker von Alfa Romeo, die Giulia Super!“

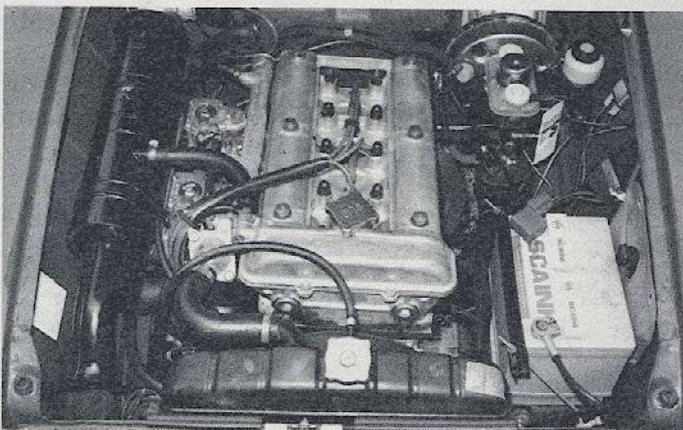
Auf dem garnierenden Foto kommt dann die Giulia so daher, wie sie es ihren Liebhabern schuldig ist: dynamisch. Sie rollt nicht einfach, sondern sie wird richtig bewegt. Und eine Staubwolke im Hintergrund zeigt an, daß der betagte Alfa-Klassiker jung geblieben ist.

Doch am hohen Alter der Giulia gibt es dennoch nichts zu deuteln. Sie wurde schon im Juni 1962 präsentiert, galt damals als Nachfolgerin der ähnlich markant aussehenden Giulietta, leistete anfangs 92 PS und entwickelte sich über die Jahre hinweg zur Giulia Nuova mit neugestalteter Front- und Heckpartie. Bis Mitte dieses Jahres hatte Alfa Romeo über eine halbe Million Exemplare des sportlichen Julchen (deutsch für Giulia) verkauft und die Welt mit einem Automodell bereichert, das zu seinem Debüt einzigartig war und das von seinen spezifischen Reizen erstaunlich wenig verloren hat.

Denn noch immer kann die Giulia als klassische sportliche Limousine gelten. Die Zutaten, die dieses Auto zu einem Wesen mit Charakter gemacht haben: eine kompakte Karosserie mit unverwechselbarem Styling, ein auch optisch ein-



Fotos: Seufert



Alfas klassischer Zweinockenwellen-Motor, in der Giulia mit 103 PS ausgestattet, prägt den Charakter der kompakten Sportlimousine, die trotz ihrer langen Bauzeit kaum etwas von ihrem Reiz eingebüßt hat und noch heute zu den meistverkauften Alfa-Modellen zählt.

druckvoller Vierzylindermotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen, ein vergnüglich zu schaltendes Fünfgang-Getriebe und eine Innenausstattung, die sportlich im besten Sinne ist.

So präsentiert sich die Giulia noch heute. Und wer mit ihr unterwegs ist, erkennt schnell, daß dieser Alfa mehr als andere Autos von seinem Triebwerk beherrscht wird. Die 103 PS, die aus 1570 cm³ stammen und bei zivilen 5500/min frei werden, beschleunigen den viertürigen 1,1-Tonner auf 175 km/h und erzeugen zusammen mit den fünf Vorwärtsgängen eine Lebhaftigkeit, die in dieser Klasse nicht alltäglich ist. In 11,5 Sekunden kommt die Giulia Super vom Stand auf 100 km/h, und ihr vierter Gang reicht schön weit: bis 150. Dann kann man noch einmal hochschalten.

Dies alles läßt sich ohne extremen Benzinverbrauch (Testmittel: 10,6 Liter Super/100 km) und mit insgesamt guten Allroundeigenschaften realisieren. Der mit zwei Doppelvergäsern bestückte Vierzylinder hat gute Kaltlaufzeiten

und erfreut des Giulia-Kenners Ohr durch ein brummiges Auspuffgeräusch, das ihn ebenso kennzeichnet wie die Leichtmetall-Bauweise oder sein beträchtlicher Ölinhalt (fast sechs Liter).

Es lohnt sich, das edle Stück sorgfältig zu behandeln. Das viele Öl will langsam erwärmt werden, aber Giulia-Besitzer haben dann auch etwas davon. In guten Händen erreichen die Motoren Laufzeiten, die weit über 100 000 Kilometer liegen.

Und sonst? Die Giulia bietet keinen musterhaften Komfort, aber sie ist fahrsicher, mit gutem Geradeauslauf und einem unproblematischen Kurvenverhalten. Und sie ist beispielhaft kompakt und handlich – so, als sei ihr Entwurf noch tafrisch.

Doch das ist er gerade nicht mehr. Um so mehr darf man aber Alfa Romeo zur Giulia gratulieren. Denn offensichtlich hat man es verstanden, mit einem einzigen Modell 15 Jahre lang attraktiv zu bleiben.

K. W. ▾

Die Unvergleichlichen

Der Geräumige: Ford Granada 2.0

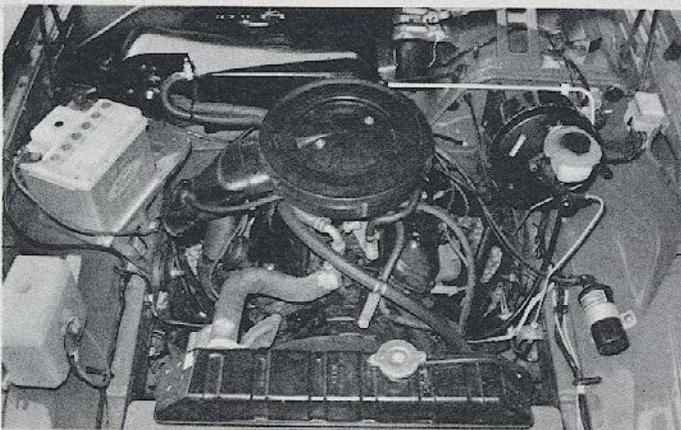
Hubraum 1999 cm³;
Leistung 90 PS;
Höchstgeschwindigkeit
157,2 km/h;
Preis 13 950 Mark.

Der Ford-Devisen „Viel Auto fürs Geld“ verdankt der Granada seine Teilnahme an diesem Vergleich. Denn nirgendwo erhält man ein Auto dieser Größe mit einem kleinen, leise laufenden Sechszylindermotor zu einem so günstigen Preis. Daß in dem Preis (knapp 14 000 Mark) noch ein anständiges Fahrwerk und auch eine ziemlich komplette Ausstattung enthalten sind, erhöht den Reiz dieses Angebotes. Selbst die zweitürige Schlicht-Version des Granada präsentiert sich als ein Auto, das in keinem Punkt unvollständig oder gar ärmlich wirkt.

Die bequemen, groß bemessenen Sitze und die auch im Fond großzügigen Platzverhältnisse lassen vielmehr ein behagliches Raumgefühl aufkommen. Daran ändert auch der exakt passende Bodenbelag aus Gummi nur wenig. Dank besonders breiter Türen vollzieht sich der Einstieg nach hinten mühelos. Schließlich rundet das mit 404 Litern (nach auto motor und sport-Norm) üppige Kofferraumvolumen das Bild der großräumigen und bequemen Familien- und Reiselimousine ab.

Daß sich das Granada-Image in der letzten Zeit spürbar verbessern konnte, liegt zum großen Teil an der wahlweisen Ausrüstung mit den bewährten Sechszylinder-V-Motoren. Speziell das mit zwei Liter Hubraum und 90 PS kleinste Triebwerk dieser Bauart ergibt in Verbindung mit dem für Ford typischen, leicht schaltbaren Getriebe eine reizvolle Einheit.

Dabei sind es weniger die effektiven Fahrleistungen, die diesen Reiz ausmachen, als vielmehr die charakteristischen Laufeigenschaften des leisen Sechszylinders, die gut zum komfort-



Der Ford Granada 2.0 mit Grundausstattung ist ein bemerkenswertes Angebot: Für weniger als 14 000 Mark gibt es sonst nirgends eine so bequeme und geräumige Familien-Limousine mit einem weich und geschmeidig laufenden Sechszylinder-Motor.

betonten Gesamtbild des Granada passen.

Obwohl sich der kleine Stoßstangenmotor mit dem rund 1300 kg wiegenden Auto nicht gerade leicht tut, macht er einen durchaus lebhaften Eindruck und reagiert willig auf jede Gaspedalbewegung. Daß bei vorwiegend zügiger Fahrweise mit einem Verbrauch bis zu 13 Litern Super pro 100 Kilometer gerechnet werden muß, kann angesichts der beachtlichen Transportleistung akzeptiert werden.

Wesentlichen Anteil am ausgeprägten Komforteindruck des Granada hat die im Gegensatz zur Anfangsserie nunmehr recht gute Fahrwerksabstim-

mung. Bodenunebenheiten werden von den vier einzeln aufgehängten Rädern in Verbindung mit den langen Federwegen und dem langen Radstand erfreulich gut absorbiert. Dabei zeigt der Granada ein problemloses, leicht untersteuerndes Fahrverhalten, geringe Seitenwindempfindlichkeit und stabilen Geradeauslauf bei hohen Geschwindigkeiten.

Unter dem Strich präsentiert sich gerade der Zweiliter-Sechszylinder-Granada in Schlicht-Ausführung als ein Auto, dessen Konzept auch dem Nachfolger gut zu Gesicht stehen wird – besonders dann, wenn der Preis von 13 950 Mark nicht nennenswert steigt.

H. E. ▷

Die Unvergleichlichen

Der Sanfte: Peugeot 504 L

Hubraum 1796 cm³;
Leistung 79 PS;
Höchstgeschwindigkeit
154,5 km/h;
Preis 13 875 Mark.

Eine biedere Familien-Limousine mit hinterer Starrachse und Vierzylinder-Motor, eine alltägliche Erscheinung auf bundesdeutschen Straßen, nach der sich niemand umdreht – man könnte mit Recht fragen, was gerade an der Sparversion des Peugeot 504, dem seit knapp vier Jahren gebauten 504 L, unvergleichlich sein soll. Und doch hat gerade dieser Peugeot einen Platz in der Individualisten-Runde verdient. Denn er beweist wie kaum ein anderes Auto, daß Sparsamkeit beim Autokauf nicht gleichzeitig auch Verzicht bedeuten muß.

Sichtbar nämlich wird das Bemühen um einen niedrigen Preis, das bei der Entwicklung des 504 L im Vordergrund stand, erst auf den zweiten Blick. Äußerlich unterscheidet er sich nur unwesentlich von seinen teureren Schwestermodellen 504 GL und TI und daß er in technischer Hinsicht schlichter geriet als diese, erweist sich bei näherer Bekanntschaft kaum als Nachteil. Anstelle der hinteren Schräglenker-Aufhängung der übrigen 504-Typen besitzt der L die Starrachse des heute nicht mehr gebauten 404, der entscheidend mit zum guten Ruf der Firma Peugeot in Deutschland beigetragen hat.

Wegen des größeren Platzbedarfs dieser Achse schrumpfte zwar der Kofferraum etwas, doch blieb, was in der Praxis sicher wichtiger ist, der überdurchschnittlich gute Federungskomfort annähernd erhalten. Tatsächlich läßt sich der 504 auch von groben Unebenheiten nicht aus der Ruhe bringen – er gleitet bemerkenswert sanft darüber hinweg und erweist sich schon deshalb als sehr angenehmes Reise-Auto.

Sanftheit prägt ebenfalls den Charakter seines Motors, der 1,8 Liter Hub-



Trotz einfacher Ausstattung wirkt der Peugeot 504 L im Innenraum keineswegs ärmlich. Sein guter Federungskomfort und sein leiser Motor machen den Spar-504 zu einem sehr komfortablen Alltags-Auto.

raum hat, 79 PS (58 kW) leistet und dank der milden Verdichtung von nur 7,5 : 1 mit Normalbenzin vollauf zufrieden ist. Der Vierzylinder läuft weich und leise, reagiert auch bei niedrigen Drehzahlen geschmeidig aufs Gas und verbraucht zudem relativ wenig Benzin – alles Eigenschaften, die den Fahrer schnell darüber hinwegtrösten, daß 79 PS für eine über 1100 Kilogramm schwere Limousine eine ziemlich bescheidene Antriebskraft darstellen.

Allerdings nicht so bescheiden, daß von regelrechter Behäbigkeit gesprochen werden könnte: Beim Beschleunigen zeigt der 504 L ein recht befriedigendes Temperament, und seine über 150 km/h liegende Höchstgeschwindigkeit sichert auch auf der Autobahn ausreichend zügiges Vorwärtskommen.

Die Einsparungen an Motor und Fahrwerk braucht man also nicht zu bedauern, und auch die übrigen Merkmale der Mager-Version lassen nicht den Eindruck von Dürftigkeit entstehen. Eine altmodische Lenkradschaltung ist sicherlich kein Nachteil, wenn sie sich so spielerisch betätigen läßt wie beim 504 L, und ein gleichfalls

längst aus der Mode gekommener Bandtacho bietet heute beinahe schon wieder den Reiz des Besonderen.

Ohnehin läßt sich, schon angesichts des relativ niedrigen Preises, an der Ausstattung des 504 L wenig aussetzen. Man vermißt nichts Wichtiges – am wenigsten wohl noch das bei den teureren 504-Modellen vorhandene Schiebedach, dessen primitive Ausführung ohnehin nie so recht befriedigen konnte, weil sie die Quelle lästiger Windgeräusche darstellt.

Daß im Gegensatz zu den Schlichtversionen deutscher Automobilhersteller schon von Haus aus vier Türen geboten werden, daß im Innenraum reichliche Platzverhältnisse herrschen und daß sich zu der komfortablen Federung auch noch ein gutmütiges Fahrverhalten gesellt, macht den Peugeot 504 L immer noch zu einem besonders attraktiven Angebot in der Mittelklasse. Denn obwohl er im Lauf seiner Bauzeit um immerhin 3700 Mark teurer wurde, hat sich an seiner Unvergleichlichkeit nichts geändert. Eine so kultivierte, geräumige und komfortable Limousine stellt auch beim heutigen Preis noch einen Sonderfall dar. G. L. ▶

Die Unvergleichlichen

Der Nostalgische: Saab 96 L

Hubraum 1498 cm³;
Leistung 68 PS;
Höchstgeschwindigkeit
160,0 km/h;
Preis 12 750 Mark.

Wenn von jenem rundlichen Auto-Gebilde die Rede ist, das auf die Bezeichnung Saab 96 hört, dann drängt sich der vielstrapazierte Begriff Nostalgie geradezu auf. Denn das Blechei aus Schweden hat individuell denkenden Automobilisten, die der stilistischen und technischen Uniformität vieler moderner Auto-Kreationen überdrüssig sind, einen ganz speziellen Reiz zu bieten: Es ist ein echter Auto-Veteran – aber eben einer, der noch gebaut wird und den man im Laden kaufen kann.

Der Saab 96, der durch Gesamtsiege bei der Rallye Monte Carlo in den Jahren 1962 und 1963 sogar zu sportlichen Lorbeeren kam, wird nämlich schon seit 1949 gebaut, und in dieser langen Zeit hat sich das eigenwillig geformte Gefährt zumindest äußerlich nicht grundlegend verändert. Daß man es mit einem ausgesprochen altmodischen und objektiv häßlichen Karosserie-Entwurf zu tun hat, ist für den kleinen Kreis der Saab-Kunden kein Nachteil. Denn natürlich sorgt in erster Linie die eigenwillige Form des Schweden-Autos dafür, daß sich sein Besitzer als ausgeprägter Individualist fühlen darf, dem das Lächeln der Umwelt keineswegs Minderwertigkeitsgefühle beschert.

Zumal die vielen Jahre, die der Saab 96 schon auf seinem runden Buckel hat, nicht nur sachliche Nachteile brachten. Zwar geht es im Saab-Inneren, verglichen mit neuzeitlichen Autos, ziemlich eng zu, und auch die hohe Gürtellinie ist ganz von gestern, aber gerade dieser Umstand ist andererseits dafür verantwortlich, daß bei den Passagieren Gefühle von Gemütlichkeit und Geborgenheit aufkommen.

Und was wichtig ist, wurde auch beim Saab vernünftig und zeitgemäß gestal-



Im Innenraum präsentiert sich der Saab 96 weniger altmodisch, als es seine äußere Erscheinung vermuten läßt. Ein Requisit aus früheren Tagen ist lediglich die Lenkradschaltung – ansonsten entsprechen die Bedienungshebel und die Rundinstrumente dem heute üblichen Standard.

tet: die Armaturen sind übersichtlich, die Bedienungshebel leicht erreichbar angeordnet und die Sitze äußerst bequem; der Fahrersitz verfügt sogar über eine elektrische Beheizung, die in der kalten Jahreszeit für wohlige Wärme an den hinteren Körperpartien sorgt.

Zum insgesamt guten Gefühl trägt gleichfalls der brauchbare Federungskomfort bei – ebenso wie der brummige V 4-Motor, der von Ford stammt und schon deshalb gut zum Saab paßt, weil ihm moderne Konstruktionsmerkmale ähnlich fremd sind wie dem ganzen Auto.

Dies bedeutet allerdings nicht, daß der Saab unter Berücksichtigung heutiger Maßstäbe unzureichend motorisiert wäre. Das kompakte 1,5 Liter-Aggregat, das es bei 5500/min auf 68 PS (50 kW) bringt, gefällt ganz im Gegenteil durch kräftigen Antritt und versorgt den Saab mit durchaus zeitgemäßen Fahrleistungen: Die Höchstgeschwindigkeit des Testwagens lag immerhin bei 160 km/h.

Doch trotz des befriedigenden Temperaments und der ruhmreichen Rallye-Vergangenheit des schwedischen Veteranen – ein Auto zum Schnellfahren ist der Saab 96 eigentlich nicht. Wer mit ihm unterwegs ist, hat es meist nicht besonders eilig, obwohl zu forcierter Gangart keineswegs das Talent des schwergewichtigen Erik Carlsson gehört, der als einstiger Saab-Werksfahrer bei Rallyes die Konkurrenz das Fürchten lehrte und die Robustheit der blechernen Rundungen mit zahllosen Überschlagen dokumentierte.

In Kurven verhält sich der frontlastige Saab stark untersteuernd, gibt seinem Fahrer aber keine Probleme auf, solange dieser nur kräftig genug an der Lenkung zerrt und es vermeidet, den Fuß vom Gaspedal zu nehmen. Dann nämlich demonstriert der Saab, welchen Charakter Fronttriebler vor 20 Jahren aufwiesen: Er übersteuert gründlich, und man begreift, daß es gerade diese Eigenschaft war, die ihn in der Hand geübter Piloten bei Rallyes so schnell machte.

G. L. ▶

Die Unvergleichlichen

Der Noble: VW 1303 Cabriolet

Hubraum 1584 cm³;
Leistung 50 PS;
Höchstgeschwindigkeit
135,3 km/h;
Preis 13 255 Mark.

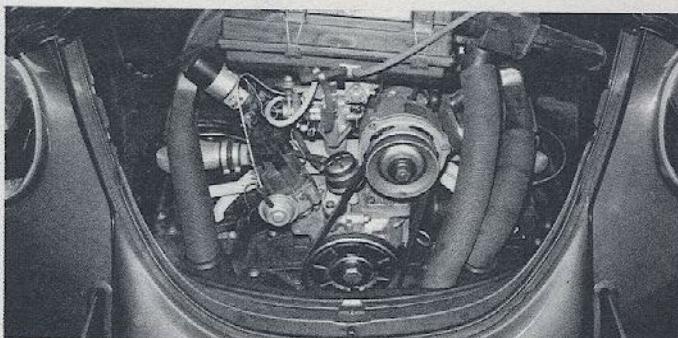
Das VW Cabrio ist das einzige offene Auto in der Gruppe der Unvergleichlichen. Dies ist jedoch nur eine von vielen Besonderheiten, die dieses Auto bietet. Neben dem Rolls-Royce Corniche ist der Frischluft-Käfer auch das einzige echte viersitzige Cabriolet, das heute noch gebaut wird.

Daß es dennoch rund 170 000 Mark billiger als sein englisches Pendant angeboten wird, schmälert zwar etwas die Exklusivität, auf keinen Fall jedoch die übrigen Reize, mit denen der offene Viersitzer aufwarten kann.

Hierzu zählt beispielsweise die Tatsache, daß die Form zwar weitgehend dem VW-Käfer entspricht, durch das Faltdach aber eine ganz besondere Note erhält. Denn es ist keine Frage: Auch in geschlossenem Zustand bietet das Cabrio einen äußerst appetitlichen Anblick. Und es gilt auch in feinen Kreisen durchaus nicht als Fauxpas, mit diesem Auto in Abendgarderobe zum Theater zu fahren.

Dabei laufen die Insassen keineswegs Gefahr, mit den Unbilden der Witterung direkt in Berührung zu kommen, sofern sie nur Türen, Fenster und das Verdeck geschlossen halten. Neben der absoluten Dichtheit und der anheimelnden Innenverkleidung bietet das flexible Dach noch den Vorzug einfacher Bedienbarkeit. Zwei Handgriffe genügen, um es zu öffnen, zwei weitere fixieren es in der klassischen Endklapplage. Das Schließen ist ebenso unproblematisch.

Allerdings empfiehlt es sich, beim Offenfahren die Abendgarderobe abzuliegen, da – je nach Geschwindigkeit – mehr oder weniger starker Luftzug die Insassen und deren Kleidung beutelt. Professionelle Cabrio-Fahrer erkennt



Die 50 PS des luftgekühlten Boxermotors verhelfen dem VW Cabrio zwar nicht gerade zu überschäumendem Temperament, doch kann man, speziell bei geöffnetem Verdeck, mit der gebotenen Leistung zufrieden sein.

man daher leicht an wirrem Haupthaar oder an einer Kopfbedeckung, die sie ständig mit sich herumtragen.

Der äußerliche Reiz des Cabrio-Käfers läßt sich freilich noch durch allerlei Zutaten steigern. Hier rangieren Sonderlackierungen und voluminösere Räder an erster Stelle, die bereits ab Werk gegen Aufpreis erhältlich sind. Wer noch mehr investiert, läuft freilich Gefahr, jenes vornehme Understatement zu zerstören, das zu den besonderen Eigenschaften gerade dieses Autos gehört.

Was das Fahrwerk angeht, so können sich Cabrio-Fahrer ebenso exklusiv bedient fühlen, denn es ist der einzige Käfer, der noch mit Federbein-Vorderachse und hinteren Schräglenkern ausgestattet ist. Diese aufwendige Kombination sorgt nicht nur für gute und problemlose Fahreigenschaften, auch der Federungskomfort ist überzeugend. Die Vorderachse beschert dem Heckmotorauto zudem einen akzeptablen Frontkofferraum, der – und das zählte seinerzeit zum „Lastenheft“ dieser Konstruktion – sogar einen ausgewachsenen Bierkasten faßt.

Im Heck tut jener luftgekühlte Boxermotor Dienst, der in Millionenstückzahl

zur Motorisierung der Erdbevölkerung beigetragen hat. Seinen Nachteilen, wie schlechter Elastizität und geringer mechanischer Laufruhe, stehen die Vorzüge der Zuverlässigkeit und Anspruchslosigkeit gegenüber.

Die Leistung des 1,6 Liter-Aggregates ist mit 50 PS (37 kW) nicht berauschend. Immerhin reicht sie aus, um angemessene Fahrleistungen zu erzielen, die besonders dann als voll ausreichend empfunden werden, wenn das Verdeck geöffnet ist. So ist der Motor des Cabrios eigentlich kein Thema. Wer sich nicht damit abfinden mag, muß ihn entweder bei einer der zahlreichen Tuningfirmen einer Leistungskur unterziehen oder eben einen Rolls-Royce Corniche kaufen.

Letztere Entscheidung führt freilich zum Verlust des wichtigen Faktors „Wirtschaftlichkeit“, der den Erfolg des VW-Cabrios ganz wesentlich mitbestimmt hat. Denn es ist heute kaum mehr möglich, auf vier Rädern preiswerter offen zu fahren als mit dem Cabrio von VW. Und die einmalige Vereinigung von Wirtschaftlichkeit, Nostalgie und Noblesse wird diesem Auto auch in Zukunft einen Käuferstamm sichern, der im Moment ständig wächst.

G. H. ▷

Die Unvergleichlichen

Der Sparsame: VW Golf GLD

Hubraum 1471 cm³;
Leistung 50 PS;
Höchstgeschwindigkeit
144,4 km/h;
Preis 13 174 Mark.



Eines der sparsamsten Autos der Welt: VW Golf Diesel

Mit seinem ersten Diesel, dem Golf GLD, ist dem Volkswagenwerk ein ganz besonderes Automobil gelungen. Denn unter seinen Artgenossen ist dieser Diesel nicht nur der Temperamentvollste, sondern auch der Sparsamste.

Der Diesel-Antrieb, der den Golf GLD in so eigenwilliger Weise prägt, wurde aus dem genauso großen VW-Ottomotor entwickelt, der schon dem Passat und Golf als Antriebsquelle diente. Er ist mit einer obenliegenden Nockenwelle ausgerüstet und besitzt eine mechanisch geregelte Einspritzpumpe, die dafür sorgt, daß der Selbstzündler in allen Drehzahlbereichen spontan auf Gaspedalbewegungen reagiert.

Im Fahrbetrieb ist von den häufig als unangenehm empfundenen dieseltypischen Merkmalen deshalb so gut wie nichts zu spüren. Hat die Drehzahl den Leerlaufbereich überschritten und die Maschine damit die Nagelphase verlassen, wartet sie mit gutem Durchzugsvermögen und einer für Triebwerke dieser Art ungewöhnlichen Drehfreudigkeit auf, die ansprechende Fahrleistungen und zügige Fortbewegung garantieren. Im Vergleich zum gleich starken Benzin-Golf wirken die 50 Diesel-PS sogar etwas fülliger, was aus dem höheren Drehmoment (8,2 mkg gegenüber 7,9 mkg) resultiert.

Dabei geht das Triebwerk äußerst genügsam mit Kraftstoff um. Bei zügiger

Landstraßen- und Autobahnfahrt, wobei häufig Drehzahlreserven mobilisiert wurden, liefern durchschnittlich 7,1 Liter Diesel durch die Einspritzpumpe. Wer etwas zurückhaltender fährt, kommt leicht auf Werte, die 2 CV 4-Format haben – auf 5,5 bis sechs Liter pro 100 Kilometer. Damit ist der Golf in dieser Gruppe mit sehr deutlichem Abstand das sparsamste Auto.

In Anbetracht der hohen Wirtschaftlichkeit garantierenden Genügsamkeit wiegt ein dieselbedingtes Handikap beim Tanken nicht schwer. Wegen der Schaumbildung des Kraftstoffs will der Golf-Tank sorgsam und mit Geduld vollgezapft werden – wie ein gutes Pils. W. S.

Wie sie laufen, was sie leisten

Technische Daten und Meßwerte		Alfa Romeo Giulia Nuova 1.6	Ford Granada 2.0	Peugeot 504 L	Saab 96 L	VW 1303 Cabriolet	VW Golf GLD
Anzahl der Zylinder		4 R ¹⁾	6 V ²⁾	4 R ¹⁾	4 V ²⁾	4 B ³⁾	4 R ¹⁾
Bohrung x Hub	mm	78,0 x 82,0	84,0 x 60,1	84,0 x 81,0	90,0 x 58,86	85,5 x 69,0	76,5 x 80,0
Hubraum	cm ³	1570	1999	1796	1498	1584	1471
Verdichtungsverhältnis		9,0 : 1	8,75 : 1	7,5 : 1	9,0 : 1	7,5 : 1	23,5 : 1
Art der Ventilsteuerung		2 ohc ⁴⁾	ohv ⁵⁾	ohv ⁵⁾	ohv ⁵⁾	ohv ⁵⁾	ohc ⁴⁾
Leistung	PS bei 1/min	103/5500	90/5500	79/5100	68/5500	50/4000	50/5000
	kW bei 1/min	76/5500	66/5000	58/5100	50/5500	37/4000	37/5000
Maximales Drehmoment	mkg bei 1/min	13,5/2900	15,2/3000	14,5/2500	11,5/3000	10,8/2800	8,2/3000
	Nm bei 1/min	132/2900	149/3000	142/2500	113/3000	106/2800	80/3000
Leergewicht	kg	1080	1280	1140	930	940	860
Beschleunigung in s	0– 40 km/h	2,7	3,0	3,2	3,2	3,8	3,6
	0– 60 km/h	4,9	5,6	6,2	6,2	7,2	6,9
	0– 80 km/h	7,6	9,0	10,1	10,0	13,4	11,7
	0–100 km/h	11,5	14,1	16,3	15,5	21,6	18,4
	0–120 km/h	16,3	21,6	25,2	24,4	38,1	30,3
	1 km mit stehendem Start	33,3	35,9	37,2	37,1	40,8	38,9
Höchstgeschwindigkeit	km/h	175,6	157,2	154,5	160,0	135,3	144,4
Durchschnittsverbrauch	L/100 km	10,6 S	11,8 S	11,6 N	9,7 S	11,0 N	7,1 D
DIN-Verbrauch	L/100 km	– ⁶⁾	11,1 S	10,7 N	8,8 S	9,2 N	6,5 D
Tankinhalt	L	46	66	56	38	42	45
Preis	DM	13 990,—	13 950,—	13 640,—	12 750,—	13 255,—	13 174,— ⁷⁾

¹⁾ Reihenmotor, ²⁾ V-Motor, ³⁾ Boxermotor, ⁴⁾ obenliegende Nockenwelle, ⁵⁾ hängende Ventile, ⁶⁾ nicht ermittelt, ⁷⁾ viertürig mit Bremskraftverstärker