auto motor und sport

Belgien bfr 28.50, Dänemark dkr 4.70, Finnland Fmk 2.70, Frankreich FF 3.40, Griechenland Dr. 22.–, Großbritannien £ –.25, Israel I £ 2.20, Island iKr 55.–, Italien Lit. 400, Jugoslawien Din 11.–, Kanada can. $ –.75, Luxemburg lfr. 27.–, Niederlande hfl 2.–, Norwegen nkr. 4.50 (inkl. moms.), Österreich ö. S 15.–, Portugal Esc 22.50, Spanien Ptas 45.–, Südafrika R –.60, Schweden skr 3.50 (inkl. moms.), Schweiz sfr 2.20, Türkei TL 11.–, USA US $ –.90.

E1418D

Printed in Germany.

Heft 9 29. April 1972 DM 1.80

Benzinpreis-Report

Test Fiat 130

Großer Vergleichstest

Fiat 127

Ford Escort 1100

Opel Kadett 1100

Renault 6

VW 1302

Großer Farbbericht: East African Safari

auto motor sport Vergleichstest

Konsum

-Genossenschaft

auto motor und sport testete im Vergleich:

Fiat 127

Ford Escort 1100

Opel Kadett 1100

Renault 6

VW 1302

Von Klaus Westrup
Testteam: Helmut Eicker, Manfred Jantke, Michael Mehlin, Werner Schruf, Klaus Westrup
Fotos: Julius Weitmann

In einer Zeit fühlbarer Teuerungen haben die Autos, die preislich unterhalb der Mittelklasse rangieren, wieder mehr an Bedeutung gewonnen. Aber auch schon ohne die Preissteigerungen der vergangenen Jahre war diese Klasse, die man als untere Mittelklasse bezeichnen könnte, stark frequentiert: Viele Autokäufer, denen ein „richtiges" Mittelklasse-Auto wie etwa der Opel Rekord oder der Ford 17 M zu teuer oder nur unnötig groß erschien, begnügten sich mit einem gut ausgestatteten Kadett oder Escort – und selbstverständlich mit dem Käfer, dessen Spitzenposition in diesem Bereich bis heute nicht gebrochen ist. Aber auch solche Autos sind im Laufe der Zeit teurer geworden, nur blieben die Relationen gewahrt. Nachdem Opel Rekord II und ebenfalls Ford Consul samt Konkurrenten in der Preisregion um 10 000 Mark rangieren, mutet die darunter liegende Kaste mit Preisen zwischen 6000 und 7000 Mark vergleichsweise preiswert an und kann allein schon deshalb auf einen großen Kundenkreis hoffen.

Die Testwagen

Neu in der Testwagengruppe, die auto motor und sport für diesen Vergleichstest zusammenstellte, ist allein der Fiat 127, der hier erstmals seinen Konkurrenten direkt gegenübergestellt wurde. Obwohl er von der Statur her in den Kreis äußerlich ziemlich erwachsener Autos nicht hineinzupassen scheint, ist ein Vergleich dennoch angebracht: Er rangiert leistungsmäßig im Mittelfeld der Testwagen, und er braucht, wie sich noch zeigen wird, andere Vergleiche auch nicht zu scheuen. Etabliert ist er freilich noch nicht – das sind dafür die anderen Konkurrenten: Der Ford Escort, der inzwischen eine längere Periode der Reifung hinter sich hat, der Opel Kadett B, dessen Reifeprozeß bereits vor rund sechs Jahren begann, der auf dem deutschen Markt nur relativ selten in Erscheinung tretende Renault 6 und, nicht zuletzt, der VW Käfer – ständig aufgewertetes Wolfsburger Erfolgsmodell, das in seinen Grundzügen schon so alt ist, daß in dieser Zeit so mancher Säugling zum erfolgreichen Manager reifen konnte. Von den Konzeptionen her bietet die Testwagen-Crew höchst unterschiedliche Elemente: Fiat und Renault haben Frontmotor und Frontantrieb, Ford und Opel vertreten mit ihren Billig-Wagen die preiswerte Standard-Bauweise, den einzigen Heckmotor findet man im VW Käfer.

1. Wertung

Karosserie, Ausstattung

Obwohl kleinere Autos viel mehr den Charakter von Nutzfahrzeugen tragen als große, wird der Linienführung ihrer Karossen und damit einem reinen Geschmacksempfinden große Bedeutung zugesprochen. Tatsächlich werden Autos im 6000 Mark-Bereich ähnlich stark mit dem Auge gekauft wie größere und teurere Exemplare, was sowohl für Stylisten als auch für Konstrukteure schwierige Aufgaben bedeutet. Wenn diese Probleme gut gelöst werden und wenn dadurch eine ansprechende und in gewisser Weise modische Linienführung gefunden wurde, sind die gefundenen Formen dennoch nicht vor dem Veralten sicher, was in der Testwagen-Gruppe besonders deutlich ins Auge fällt: Sowohl Kadett als auch Escort wirken formal stark angestaubt und entsprechen nicht mehr dem Zeitgeschmack – die Karosse des Renault 6 ist zwar deutlich jüngeren Datums, aber betont schlicht und geradezu von bewußter Häßlichkeit. Der Käfer, der im Grunde genommen natürlich die am meisten veraltete

Fiat 127

Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, 903 ccm, 45 PS bei 6000 U/min, 6,3 mkg bei 3800 U/min, Frontmotor mit Vorderradantrieb, DM 5800,–.

Ford Escort 1100 XL

Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, 1098 ccm, 48 PS bei 6000 U/min, 7,5 mkg bei 3000 U/min, Frontmotor mit Hinterradantrieb, DM 7409,–.

Opel Kadett 1100 L

Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, 1078 ccm, 50 PS bei 5400 U/min, 7,6 mkg bei 3000 U/min, Frontmotor mit Hinterradantrieb, DM 7412,–.

Karosserie zu bieten hat, entzieht sich einer reellen Betrachtung durch sein klassenloses Erscheinungsbild, das sich im Verlauf vieler Jahre nicht mehr verändert hat: Obwohl die Karosse ungewöhnlich viele Nachteile hat, wirkt sie nach außen hin mehr als wandelndes Monument und Denkmal, womit sie sich ganz eindeutig von der des Fiat 127 unterscheidet. Ihm ist anzusehen, daß seine Geburt noch nicht allzu lange zurückliegt: Mit relativ großen Fensterflächen, einer niedrigen Gürtellinie und zierlichen Außenabmessungen deutet Fiats jüngstes Kind unmißverständlich an, wie man in der heutigen Zeit kompakte Autos entwirft und die Ästhetik dabei nicht vernachlässigt.
Dieser äußerliche Eindruck zeitgemäßer Modernität wird nach Betreten des Innenraums nachdrücklich manifestiert, denn ungeachtet der bescheidenen Gesamtlänge von knapp 3,60 Metern bietet der 127 den größten nutzbaren Innenraum. Am deutlichsten wird dieser Eindruck, von den Meßwerten abgesehen, wenn man auf der Rücksitzbank Platz genommen hat: Auch bei weit nach hinten geschobenem Frontmobiliar weist das kompakt bauende italienische Auto noch brauchbare Kniefreiheit für die Rücksitz-Passagiere auf und gestattet es deshalb,

Renault 6 TL

Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, 1108 ccm, 47 PS bei 5300 U/min, 7,7 mkg bei 3000 U/min, Frontmotor mit Vorderradantrieb, DM 6895,–.

VW 1302 L

Vierzylinder-Boxermotor, luftgekühlt, 1285 ccm, 44 PS bei 4100 U/min, 8,8 mkg bei 3000 U/min, Heckmotor mit Hinterradantrieb, DM 7050,–.

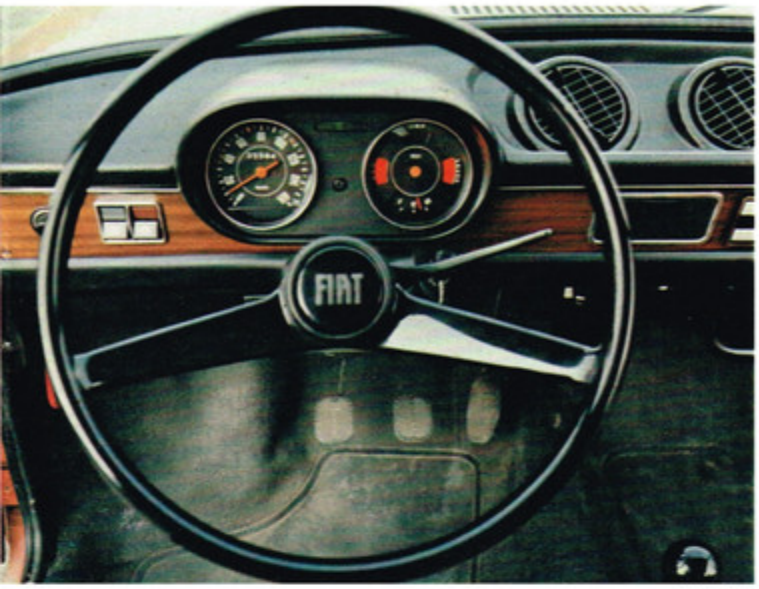
vier Leute selbst auf längeren Etappen zu transportieren. Die versammelte Fiat-Konkurrenz hat gerade in dieser Beziehung einwandfrei weniger zu bieten – die Knieräume hinten sind durchweg mager und degradieren diese Autos immer dann, wenn es auf den vorderen Plätzen bequem zugehen soll, zu reinen Dreisitzern.

Von der Sitzposition her hat der Fiat freilich keine sonderlichen Pluspunkte zu verbuchen: Das Lenkrad liegt ungewöhnlich flach, was zumindest gewöhnungsbedürftig ist. Eindeutig besser sitzt man im Renault 6, der auch von der Qualität der Polster her die günstigsten Voraussetzungen zu ermüdungsfreier Langstreckenfahrt bietet. Vom knappen Knieraum hinten abgesehen, kann über mangelnde Sitzbequemlichkeit nicht geklagt werden: Die vorderen Sessel fielen überdurchschnittlich breit aus und überzeugen auch in der Art der Polsterung. Weniger gut ist es da im Kadett bestellt, denn hier ist die Sitzfläche ziemlich klein – von Seitenführung in Kurven kann ebenfalls keine große Rede sein. Den Käfersitzen mangelt es an Verstellmöglichkeiten: Um geringe Reste an Knieraum hinten zu retten, wurde auf die Möglichkeit verzichtet, die Sitze ausgiebig zurückfahren zu können, was den Eindruck der Enge im Bereich des Cockpits weiter verstärkt. Die Sitze des Escort machen einen qualitativ guten Eindruck, doch stört auch nach längerer Gewöhnung die stark nach oben gerichtete Sitzfläche, die beim Fahrer eine Art Klappmesser-Effekt herbeiführt.

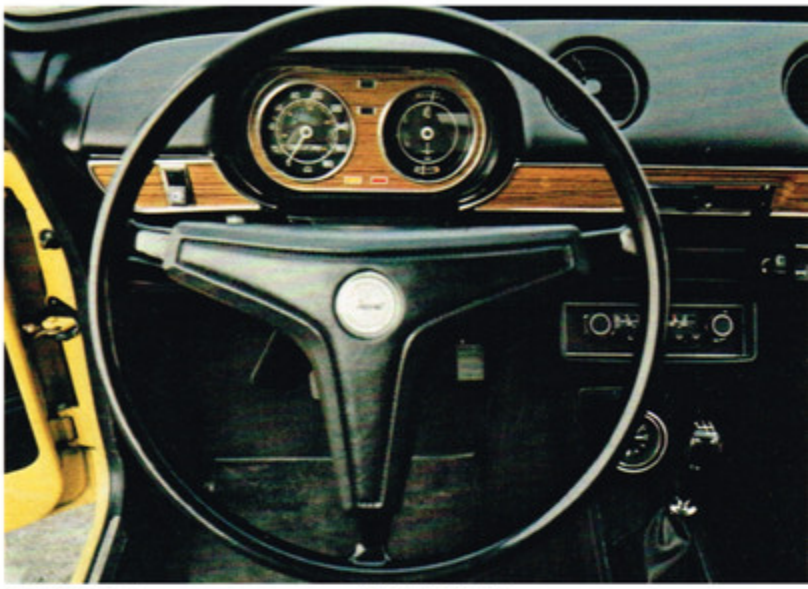
Durchschnittliches bietet der Escort auch nur, wenn es um die Bewertung der Sichtverhältnisse geht. Er besitzt relativ kleine Fensterflächen und wird in dieser Hinsicht vom Fiat 127 klar übertroffen, der als Musterbeispiel für gute Sichtverhältnisse gelten kann. Schlechtestes Beispiel im Sichtbereich ist traditionsgemäß der Käfer: Trotz stän-

Ausstattung	Fiat 127	Ford Escort 1100 XL	Opel Kadett 1100 L	Renault 6 TL	VW 1302 L
Grundpreis DM	5 800,–	7 051,–	7 125,–	6 895,–	6 739,–
Startautomatik	○	○	●	○	●
Drehstromlichtmaschine	●	○	●	●	○
Gürtelreifen	●	150,–	202,–	●	157,–
Scheibenbremsen vorn	●	208,–	240,–	●	154,–
Scheibenbremsen hinten	○	○	○	○	○
Bremsverstärker	○	○	○	○	○
Zweikreisbremse	●	●	●	●	●
Servolenkung	○	○	○	○	○
Automatisches Getriebe	○	○	○	○	535,–
Schiebedach	○	○	367,–	195,–[1]	325,–
Verbundglasfrontscheibe	○	122,–	123,–	○	68,–
4 Türen	○	290,–	350,–	●	○
Motorhaubenselbstarretierung	●	○	○	○	●
Liegesitze	●	○	○	●	○
Lehnenverstellung	●	●	●	●	●
Lehnenverriegelung	●	●	●	●	●
Mittelarmlehne vorn	○	○	○	○	○
Armlehnen hinten seitlich	○	●	●	○	○
Mittelarmlehne hinten	○	○	●	○	○
Beifahrerhaltegriff	●	●	●	○	●
Haltegriffe hinten	●	●	●	●	●
Ablagemöglichkeit vorn (außer Handschuhkasten)	●	●	○	●	○
Kartentaschen	○	○	○	○	●
Abblendbarer Innenspiegel	●	●	●	●	○
Heizgebläsestufen	1	2	2	2	○
Separate Belüftungsmöglichkeit hinten	○	●	○	●	○
Ausstellfenster vorn	●	●	●	○	●
Scheibenwischergeschwindigkeiten	1	2	2	1	2
Regelbare Instrumentenbeleuchtung	○	○	○	○	●
Elektrische Zeituhr	○	73,–	●	○	○
Lichthupe	●	●	●	●	●
Zigarettenanzünder	○	●	●	○	○
Handbremskontrollicht	○	○	○	○	○
Parkleuchten	○	○	34,–	○	○
Kofferraumbeleuchtung	○	●	○	○	○
Rückfahrscheinwerfer	○	●	●	○	●
Heizbare Heckscheibe	○	○	106,–	●	65,–
Halogen-Fernlicht	○	○	○	○	○
Halogen-Abblendlicht	○	○	○	○	○
Wischer- und Wascher-Kombination	○	●	○	○	●
Aschenbecher	3	3	3	1	3

● = vorhanden ○ = nicht vorhanden [1] Faltdach



Fiat 127

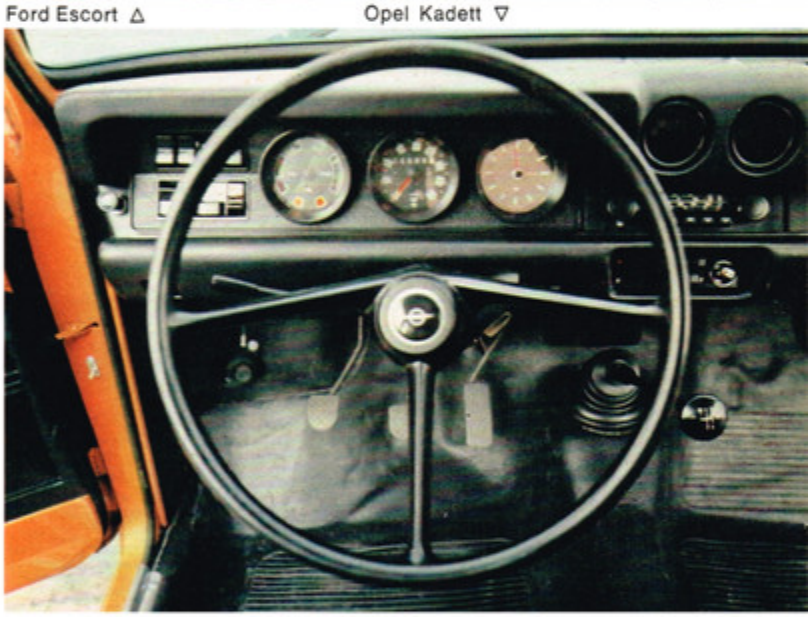


Ford Escort △

Opel Kadett ▽

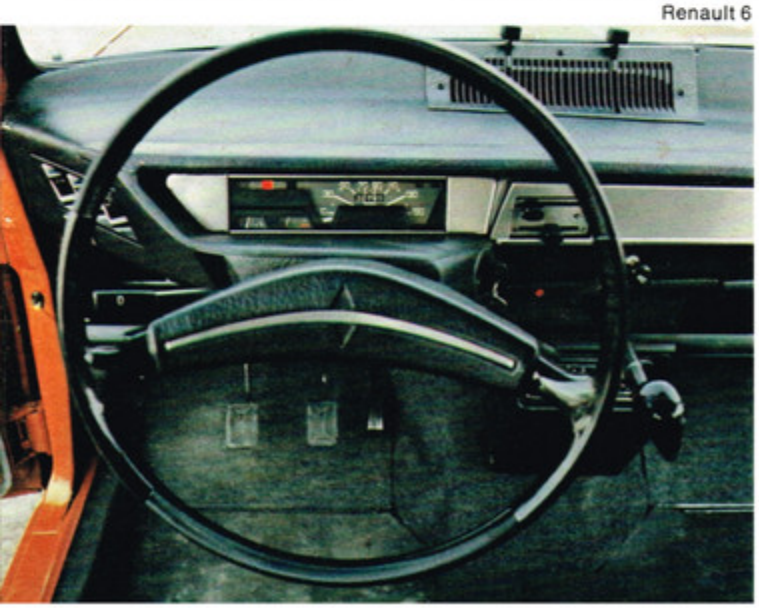
diger Vergrößerungen an Front- und Heckscheibe gelang es natürlich nicht, die wie eine Burg wirkende Alt-Karosse so zu verglasen, daß man den Vergleich mit moderner Konkurrenz aushalten könnte. Opel Kadett und Renault 6 bieten in diesem Bewertungspunkt guten Durchschnitt, was zumindest beweist, daß Opel im Jahr 1966, als der Kadett B auf den Markt kam, dieses Auto sehr großzügig mit Glas ausstattete: Auch rund sechs Jahre nach seinem Debüt kann man den Kadett in dieser Beziehung weniger vorwerfen als dem Escort, der erst viel später erschien.

Bei den Vergleichstest-Wagen überwiegen Rundinstrumente — allein der Renault 6 weist einen rechteckig geformten Tachometer auf. Durchweg rund sind klarerweise die Lenkräder, doch gibt es Unterschiede. Im Hinblick auf passive Unfallsicherheit sorgten nur VW, Ford und Renault mit gepolsterten Mittelteilen vor. Sinnfällig placierte Hebel zur Wischer-Betätigung bieten nur Fiat und VW: Bei ihnen wird direkt und sicher vom Lenkrad aus gewischt.



Renault 6

VW 1302



Opel Kadett ▽

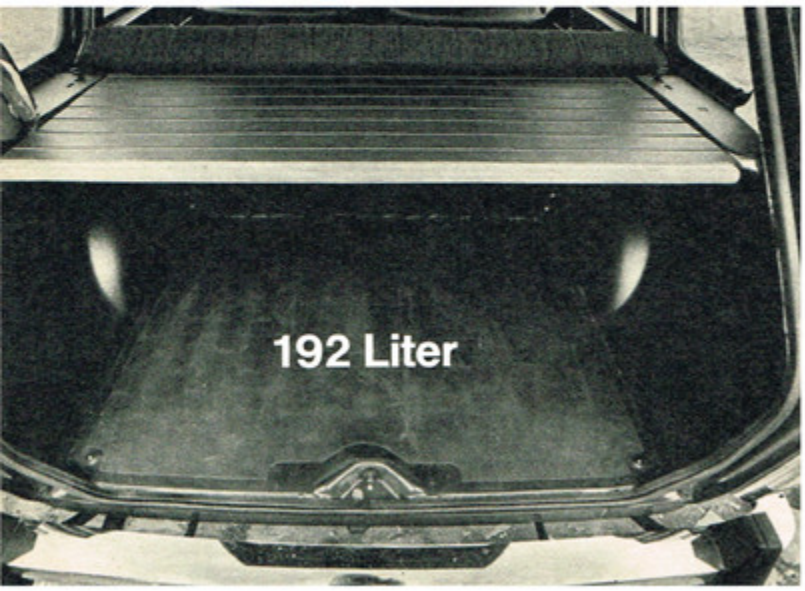
Ford Escort

△ Fiat 127

Im Kofferraum-Volumen ergeben sich teilweise erhebliche Unterschiede: Das mit Abstand größte Fassungsvermögen bietet hier der Opel Kadett, das kleinste Gepäckabteil hat der Renault 6 aufzuweisen — beim Käfer schließt die nach auto motor und sport-Norm ermittelte Literzahl zusätzlichen Raum hinter den Rücksitzen ein.

Renault 6

VW 1302



So sehr der Käfer in der Bewertung des Rundumblicks abfällt, so sehr tut er es auch, wenn es um seine Heizung geht. Zwar gibt es bei schneller Fahrt und ausreichend hoher Motordrehzahl nichts an der Wirksamkeit auszusetzen, doch fehlt es immer noch an der Möglichkeit zum feinfühligen Regulieren. Es wird entweder zu heiß im Wageninneren, oder aber zu kalt – das Gebläse, das in der L-Ausstattung angeboten wird, dient im Gegensatz zu den Luftumwälzern der Konkurrenz allein der Kaltluft-Darbietung. Sehr schnell und sehr wirksam heizen Fiat, Ford und Opel – der Renault fällt wegen seiner längeren Anlaufzeit geringfügig ab. Als typischer Vertreter französischen Automobilbaus steht er auch bezüglich der Verarbeitungsqualität zurück: Genaue Passungen sucht man in ihm meist vergebens, und es fehlt nicht an diversen Unsauberkeiten speziell im Armaturenbrett-Bereich. Die Bestnote in der Verarbeitungsqualität erhielt der Käfer – er bekommt sie seit vielen Jahren ebenso regelmäßig wie die Minuspunkte in manchen anderen Kriterien.

Eine gewisse Aufmerksamkeit ist nötig, um das Geschäft mit den Aufpreisen für teilweise notwendiges Zubehör und Ausstattungsdetails im Auge zu behalten (siehe auch Ausstattungstabelle). Denn die von auto motor und sport zum Vergleich herangezogenen Luxus-Versionen, die auch im effektiven Verkauf die dominierenden Rollen spielen, enthalten nicht unbedingt all die Dinge, die man zum guten Autofahren braucht. Am stärksten bieten Ford und Opel erwartungsgemäß zur Kasse: Im ansonsten mit vielen nützlichen Zutaten versehenen Escort XL gibt es serienmäßig weder Gürtelreifen, Scheibenbremsen noch eine Drehstromlichtmaschine – wichtige Accessoires, die der Fiat 127 beispielsweise bereits im Grundpreis enthält. Im Kadett fehlten von diesen Nützlichkeiten noch Gürtelreifen und vordere Scheibenbremsen – beim VW 1302 L sind Scheibenbremsen und Gürtelreifen ebenfalls nicht selbstverständlich.

Gut ausgestattet ist dagegen der Renault 6: Im TL-Preis sind sowohl Gürtelreifen, Scheibenbremsen vorne, Drehstromlichtmaschine als auch Liegesitze und eine heizbare Heckscheibe enthalten, allein mit den Aschenbechern hapert es im Vergleich zur Konkurrenz: Während hier stark rauchende Passagiere mit jeweils drei Auffanggefäßen rechnen können, gibt es im R 6 nur einen einzigen Aschenbecher am Armaturenbrett.

Karosserie	Fiat 127	Ford Escort 1100 XL	Opel Kadett 1100 L	Renault 6 TL	VW 1302 L
Form	10	7	7	6	8
Sitze, Sitzposition	6	7	7	9	7
Innenraumgröße	10	8	8	8	7
Kofferraumgröße	8	8	10	5	7
Zuladung	9	10	9	9	9
Raumausnutzung	10	7	7	7	6
Einstieg	7	7	7	9	6
Sicht	9	7	8	8	6
Heizung	9	9	9	8	6
Lüftung	8	7	8	8	6
Serienausstattung	9	7	7	9	8
Verarbeitung, Qualität	8	8	9	6	10
	103	92	96	92	86

2. Wertung

Motor, Leistung

Während in der untersten Region des Automobilbaues noch gelegentlich Zweizylindermotoren zu finden sind, trifft man in der Klasse zwischen 900 und 1300 Kubikzentimeter durchweg auf Vierzylinder-Aggregate, die unmißverständlich andeuten, daß man es mit ausgewachsenen Autos zu tun hat. Auch die Wasserkühlung herrscht in diesem Bereich eindeutig vor – allein der VW Käfer benutzt das Kühlelement Luft direkt und ohne größere Umwege. Von der Katalogleistung her paßt der Käfer mit 44 PS gut in die Gruppe, deren offiziell stärkster Vertreter der Kadett mit 50 Pferden ist. Sie werden aus einem Hubraum von 1100 Kubikzentimetern mobilisiert, und damit ist der Kadett vom Motorvolumen her genauso groß wie der Renault 6 und der Ford Escort. Allein der Fiat 127 besitzt noch einen typischen Kleinwagen-Hubraum: Sein quer eingebauter Vierzylindermotor liegt mit 903 ccm klar unter der Einlitergrenze, was ihn freilich nicht daran hindert, mit einer offiziellen Leistung von 45 PS auf dem Niveau der Konkurrenz zu liegen; Renault und Escort befinden sich mit 47 beziehungsweise 48 PS nur geringfügig darüber.

Wie wenig Katalogleistungen allerdings über den wahren Charakter eines Autos und auch über dessen effektive Fahrleistungen aussagen können, bewies gerade der Fiat 127 mit aller Eindringlichkeit: Ungeachtet der Tatsache, daß seine 45 PS aus dem kleinsten Hubraum resultieren, spielte er die Klassengenossen speziell in dieser Disziplin leichtfüßig an die Wand und demonstrierte sowohl bei den Leistungsmessungen als auch bei Vergleichsfahrten ungewöhnliche Überlegenheit. Mit einer Beschleunigungszeit von 15,8 Sekunden vom Stand auf 100 unterbot er den VW 1302 um runde 10 Sekunden und erreichte in der Höchstgeschwindigkeit fast 145 km/h – Bestwerte, die ihm selbst in der Hubraumklasse um 1,5 Liter noch gute Plätze gesichert hätten. Diesem Überschuß war nicht nur der Käfer nicht gewachsen – auch die übrigen Teilnehmer mußten trotz größerem Volumen und höherer Nennleistung eindeutig die Waffen strecken. Interessanterweise mußten sie das auch, als es um die Elastizität ging, denn auch hier war der kleinste Motor der Größte: Während der 127 von 40 bis 100 km/h im IV. Gang 24,9 Sekunden benötigte, brauchten R 6 30,9 s, Opel Kadett 33,4 und Ford Escort 37,9 s. Der Käfer benötigte sogar rund 20 Sekunden länger, nämlich 44,5 Sekunden.

Diese Zahlen zeigen deutlich, daß der Fiat-Motor nicht ausschließlich von hohen Drehzahlen leben muß. Er läßt sich zwar in den unteren Gängen bis über 7000 U/min ausdrehen, doch ist auch in den Bereichen weit darunter ausreichend Leistung vorhanden. Die Vergleichsfahrt, die auto motor und sport mit der Testkolonne durchführte, untermauerte diesen Eindruck: Selbst nach engen Spitzkehren ließ sich der 127 im III. Gang zügig beschleunigen und erreichte dennoch dieselben Beschleunigungsleistungen wie die durchweg an diesen Stellen im II. Gang operierende Konkurrenz. Zweitbester in der Elastizität war der Renault 6, dessen Elfhunderter-Motor sich in den unteren Regionen

Motor und Leistung	Fiat 127	Ford Escort 1100 XL	Opel Kadett 1100 L	Renault 6 TL	VW 1302 L
Motorgeräusch	7	8	7	6	7
Laufruhe	8	8	6	7	6
Elastizität	10	5	6	7	3
Drehvermögen	10	7	8	7	4
Kraftstoffverbrauch	10	7	7	8	5
Getriebeabstufung	9	8	9	9	8
Beschleunigung	10	7	7	7	4
Höchstgeschwindigkeit	10	7	7	7	5
	84	57	57	58	42

durch ein brauchbares Temperament auszeichnet. Relativ kraftlos wirkte, wie auch die Meßwerte bestätigen, der Escort, der zum flotten Vorankommen auf hohe Drehzahlen ziemlich angewiesen ist. Der Kadett ist in dieser Beziehung etwas besser, wenn auch von kraftvollem Antritt, wie man ihn im Fiat erlebt, keine Rede sein kann. Daß ausgerechnet der hubraumstärkste Wagen, der VW 1302, in der Elastizitätsprüfung gründlich versagte und an Phlegma kaum zu überbieten war, beweist, daß man VW-Kraft gemeinhin in völlig anderen Maßstäben mißt – großer Hubraum hat hier eine völlig andere Wirkung.

Zum Beispiel die eines insgesamt hohen Benzinverbrauchs. Obwohl der Käfer leistungsmäßig das Schlußlicht bildete, konsumierte er im Durchschnitt mit Abstand am meisten und erreichte einen Gesamtverbrauch von 11,6 Litern pro 100 km. Für Käfer-Fahrer, die unter Umständen Schlimmeres gewohnt waren, mag dies eine erfreuliche Mitteilung sein – tatsächlich aber trennen den sparsamsten Teilnehmer, den Fiat 127, ganze vier Liter vom durstigsten Konkurrenten. Mit einem Testverbrauch von nur 7,6 Litern/100 km verwies der Fiat auch alle übrigen Mitstreiter auf die Plätze – selbst den anerkannt sparsamen Renault 6, der auf einen Durchschnittswert von 9,2 Litern kam.

Eine geringe Punktzahl erreichte das französische Komfortauto bei der Bewertung des Motorgeräuschs, das in seiner Lautstärke schlecht zum kommoden Gesamtcharakter paßt. Abgesehen davon, daß der weit hinter der Vorderachse liegende Vierzylinder bei höheren Drehzahlen ein forsches Klanglied annimmt, störten vor allem die damit verbundenen Vibrationen und Klirrgeräusche, denen neben der effektiven Lautstärke ein hohes Maß an Lästigkeit eigen ist. Am leisesten war der Escort, und leiser als erwar-

Elastizität	Fiat 127	Ford Escort 1100 XL	Opel Kadett 1100 L	Renault 6 TL	VW 1302 L
Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h					
40 bis 60 km/h	8,0	11,9	10,0	9,9	13,5
40 bis 80 km/h	15,7	22,8	19,6	19,4	26,8
40 bis 100 km/h	24,9	37,9	33,4	30,9	44,5
1 km ab 40 km/h	41,4	46,5	44,4	44,2	48,8

Beschleunigung	Fiat 127	Ford Escort 1100 XL	Opel Kadett 1100 L	Renault 6 TL	VW 1302 L
Beschleunigung in s					
0 bis 40 km/h	3,1	4,1	3,9	4,0	4,5
0 bis 60 km/h	5,9	7,8	7,1	7,5	8,2
0 bis 80 km/h	9,9	13,5	12,1	13,0	14,7
0 bis 100 km/h	15,8	22,6	20,1	20,7	25,8
1 km mit stehendem Start	37,6	41,5	40,1	41,0	42,7
Höchstgeschwindigkeit km/h	144,0	130,8	132,3	133,3	126,3

Innengeräusch	Fiat 127	Ford Escort 1100 XL	Opel Kadett 1100 L	Renault 6 TL	VW 1302 L
Phon (dBA)					
Leerlauf im Stand	55	49	49	49	59
Bei 50 km/h	66	66	64	67	67
Bei 80 km/h	70	71	74	72	73
Bei 100 km/h	77	76	78	75	78
Bei 120 km/h	78	78	79	79	81
Bei 140 km/h	81	–	–	–	–

Abmessungen		Fiat 127	Ford Escort 1100 XL	Opel Kadett 1100 L	Renault 6 TL	VW 1302 L
Radstand	mm	2225	2400	2416	2401/2450**	2420
Spur vorn	mm	1280	1255	1252	1286	1379
hinten	mm	1295	1280	1282	1248	1350
Länge	mm	3595	3980	4182	3859	4080
Breite	mm	1527	1570	1614	1536	1585
Höhe	mm	1370	1405	1400	1475	1500
Innenbreite vorn	mm	1245	1270	1270	1238	1185
hinten	mm	1260	1255	1260	1255	1320
Innenhöhe vorn	mm	925	960	950	890	920
hinten	mm	840	860	980	870	850
Sitztiefe vorn	mm	470	530	480	455	460
hinten	mm	530	475	460	420	460
Knieraum hinten von/bis	mm	155–260	100–250	100–210	160–280	95–190
Wendekreis links	m	10,3	10,0	10,4	10,5	9,8
rechts	m	10,0	10,6	10,3	10,7	9,7
Lenkradumdrehungen		3¼	3½	3½	3⅓	3½

* gemessen über Sitzhinterkante ** links/rechts

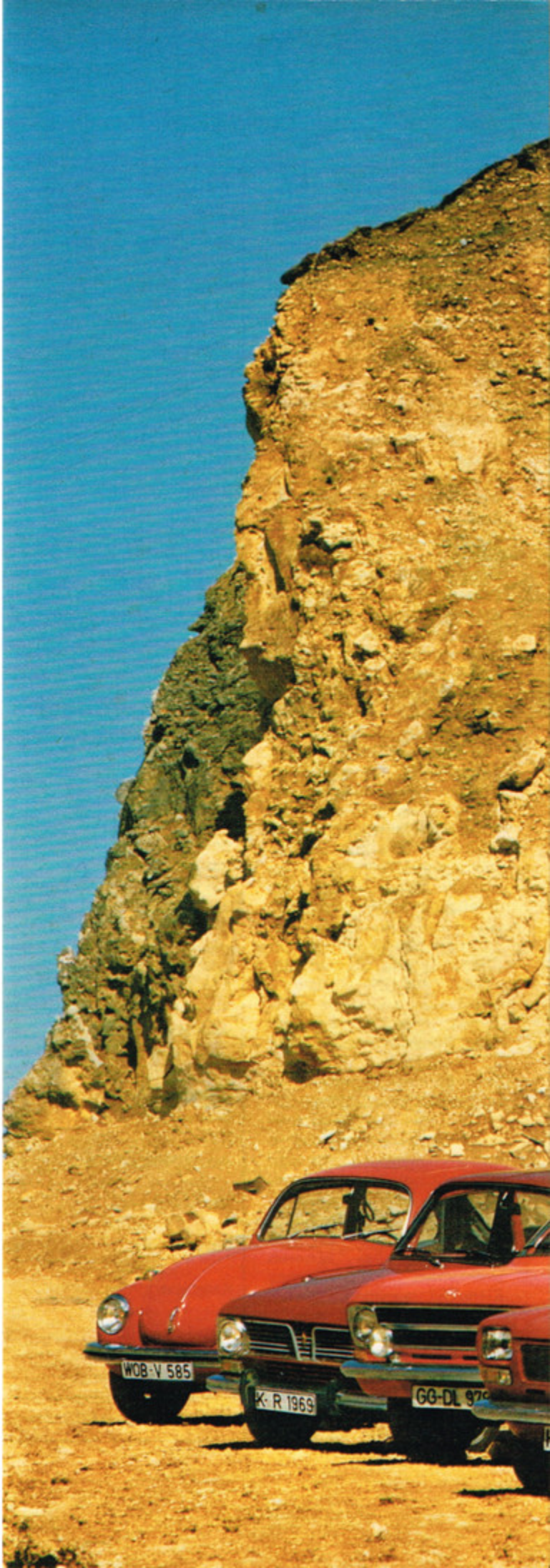
tet trat der kleine Fiat in Erscheinung. Zwar muß man sich bei ihm mit einem kräftigen Motorgeräusch abfinden, doch sind die unangenehmen Brummfrequenzen, durch die sich Autos der Anfangsserie auszeichneten, weitgehend verschwunden. Der Käfer erreichte bei Geschwindigkeiten über 120 km/h relativ hohe Phonwerte, und auch der Kadett kann – zügig bewegt – nicht unbedingt als Leisetreter gelten. Daß der Käfer Außenstehende von der Geräuschkulisse her mehr peinigt als seine Passagiere, hat sich im Laufe der Weiterentwicklung ebenfalls nicht geändert.

3. Wertung

Handlichkeit, Bedienung

Wenn kleinere Autos größeren Exemplaren grundsätzlich etwas voraus haben, dann ist es meist ein Plus an Handlichkeit. Aber Handlichkeit hängt nicht alleine von den Außenabmessungen ab – Einfluß darauf, ob sich ein Auto mühelos und exakt dirigieren läßt, hat in besonderem Maße die Lenkung. Dies ist auch der Grund dafür, daß der im Vergleich zum Fiat 127 wesentlich größere Opel Kadett bei der Bewertung dieses Kriteriums gleich gute Noten erzielte: Opels kleinstes Modell ist mit einer extrem leichtgängigen Lenkung versehen, die außerordentlich exakt reagiert und deshalb im Fahrbetrieb keine Probleme aufkommen läßt. Der Fiat 127, der ebenfalls über eine sehr gute Lenkung verfügt und trotz Frontantrieb nur geringe Lenkkräfte nötig hat, profitiert darüber hinaus von den bescheidenen Abmessungen, die ihn gerade im dichten Stadtverkehr nahezu unschlagbar machen. In beiden Autos herrscht jedenfalls Mühelosigkeit beim Fahren vor, was keineswegs für den Renault 6 zutrifft: Seiner Lenkung fehlt es zwar nicht an der notwendigen Exaktheit, doch sind bei ihm die höchsten Lenkkräfte erforderlich. Diese spezifische Eigenschaft des französischen Fronttrieblers konnte zwar im Laufe der Weiterentwicklung dieses Modells gemildert werden, doch zeigt der direkte Vergleich mit leichtgängigeren Objekten, daß eine absolute Verbesserung noch nicht gegeben ist: Zumal beim Rangieren und ebenso beim schnellen Kurvenfahren sind überdurchschnittliche Anstrengungen nötig, und es bedarf auch in langen, „schnellen" Kurven nennenswerter Haltekräfte. In der Lenkexaktheit fällt der Escort am meisten ab; man kann seine Lenkung zwar nicht unexakt nennen, doch

Handlichkeit und Bedienung	Fiat 127	Ford Escort 1100 XL	Opel Kadett 1100 L	Renault 6 TL	VW 1302 L
Lenkkräfte	9	8	10	6	8
Lenkexaktheit	10	7	10	9	9
Wendekreis	8	8	8	7	9
Handlichkeit	10	8	10	6	8
Schaltung	8	10	8	7	9
Schalter und Hebel	9	6	7	7	9
	54	47	53	42	52



HN-C 322
K-UE 701

stört ein etwas indifferentes Ansprechen um die Mittellage herum. Davon ist die Lenkung des Käfers völlig verschont geblieben: Sie arbeitet in allen Bereichen exakt, verlangt aber höhere Kräfte, als sie beim Fiat oder Opel nötig sind.

An Exaktheit fehlt es dem VW 1302 auch nicht, wenn es um die Getriebeschaltung geht. Alle Gänge lassen sich mit Hilfe des kurzen und griffgünstig placierten Mittelschalthebels sicher auffinden, und es ist in diesem Zusammenhang erfreulich, daß das Käfer-Getriebe mit kurzen Schaltwegen zu dirigieren ist. Einen nochmals größeren Schaltkomfort bietet der Escort, dessen Schaltführung an Genauigkeit schwerlich zu übertreffen ist. Der kurze Mittelschalthebel, mit dem beim Escort die einzelnen Fahrstufen eingelegt werden, begünstigt zweifellos die Exaktheit, die beim Opel Kadett durch einen überdimensionalen Schalthebel etwas verlorengeht. Sicherlich ließe sich das Kadett-Getriebe mit direkterem Eingriff besser schalten, aber so, wie die Dinge liegen, ist das nicht ganz der Fall: Bei jedem Schaltvorgang entsteht dank des langen Krückstocks der Eindruck größerer Flexibilität, die vom Getriebe her überhaupt nicht vorhanden ist. Wenn schon der lange Kadett-Schalthebel in dieser Runde als ungewöhnlich gelten muß, so gilt das in noch größerem Maße für das Schaltelement des Renault 6: Bei ihm werden die Gänge direkt am Armaturenbrett mit Hilfe eines handlichen, deutlich herausragenden Knaufes gewechselt, der – in der Verlängerung – geradewegs den gesamten Motorraum durchquert und erst vor der Vorderachse im Getriebe mündet. Obwohl von der Idee her gut gemeint, kann die R 6-Schaltung einen Vergleich mit guten Knüppelschaltungen nicht ganz aushalten: Der Kraftaufwand zur Betätigung ist relativ hoch, und manchmal kommt es zu kleinen Ungenauigkeiten, zumal beim Herunterschalten vom III. in den II. Gang.

Ein größtenteils unerfreulicher Anblick tut sich bei der Betrachtung von Schaltern und Hebeln auf. Obwohl man längst weiß, wie sinnvolle Lösungen aussehen müssen, ist die praxisgerechte Unterbringung wichtiger Bedienungselemente noch lange kein Allgemeingut geworden. Lobenswerte Ausnahmen innerhalb der Fünfergruppe stellen lediglich Käfer und Fiat 127 dar – mit einer kleinen Einschränkung zu Lasten des Fiat: Bei ihm sitzt zwar der Schalter für den Scheibenwischer in unmittelbarer Nähe des Lenkrades, doch mangelt es an einer vernünftigen Bedienungsmöglichkeit für den Wascher; er wird hier noch über einen primitiven Gummiknopf betätigt. Beim Käfer macht sich die Modernisierung in Details sehr wohl bemerkbar, denn den Zugschalter für den Scheibenwischer am Armaturenbrett gibt es bei den 1302-Modellen nicht mehr. Man wischt nun vergleichsweise komfortabel und sicher an einem vor dem Lenkrad postierten Hebel, der sich unsinnfälligerweise nach oben regulieren läßt, mit dem aber auch – in horizontaler Richtung – pneumatisch verspritztes Waschwasser in Marsch gesetzt werden kann. Sowohl beim Kadett als auch beim Escort und Renault 6 fehlt es an solch praktischen Zutaten – die Scheibenwischer-Schalter sind durchweg am Armaturenbrett untergebracht, wo sie teilweise sehr schlecht erreicht werden können. Am besten geht das noch beim Kadett, dagegen bedeutet das Auffinden des zuständigen Organs beim R 6 und beim Escort stets neue Anstrengungen. Dabei gebührt dem Ford der Preis für die absolut schlechteste Lösung: Man versteckte den zuständigen Schalter in den unteren Regionen des Armaturenbretts so geschickt, daß die Suchaktionen selbst nach längerer Gewöhnung nichts von ihrem Reiz verlieren.

4. Wertung

Fahrkomfort

Daß der Fahrkomfort auch bei kleineren Autos ein sehr wichtiges Kriterium ist, kann kaum bezweifelt werden. Tatsächlich nämlich spielen die Autos der Preisklasse um 6000 Mark viel mehr eine Erstwagen- als eine Zweitwagen-Rolle, was in der Praxis insofern Konsequenzen hat, als sie häufiger selbst auf längeren Strecken eingesetzt werden. Hier zeigen sich dann auch die Unterschiede, die speziell in der Fünfergruppe teilweise sehr gravierend ausfielen. Denn den mit Abstand besten Gesamtkomfort boten zwei Autos: der Renault 6 und der VW 1302. Sie erreichten auch nahezu die gleiche Punktzahl bei der Endbewertung der Komfortprüfung, wobei es wichtig ist anzumerken, daß der Käfer das französische Komfort-Mobil R 6 in einzelnen Komfort-Disziplinen klar schlagen konnte. Dazu zählen vorrangig die Rubriken Fahrgeräusche und Vibrationen, in denen der Renault nur relativ schlechte Beurteilungen bekam: Er ist insgesamt ein nicht gerade leises Auto und leidet unter Vibrationen und gelegentlich auch unter merklichen Karosseriegeräuschen. Dennoch kann er dieses Minus durch gute Noten auf dem übrigen Komfort-Sektor wettmachen: Das Schluckvermögen seiner mit extrem langen Wegen operierenden Federung sorgt sowohl auf langen als auch auf kurzen Bodenwellen für eine bestmögliche Placierung, und ähnlich gut ist es mit dem Abrollkomfort und dem Langsamfahrkomfort bestellt. Zweifellos ist der Renault 6 vor allem deshalb und nicht zuletzt auch wegen seiner komfortablen Sitze ein sehr gutes Langstrecken-Auto inmitten dieser Preisklasse – erstaunlich ist nur, daß ihm der VW Käfer in dieser Disziplin dicht auf den Fersen folgt. Zwar kann man im 1302 nicht mit einem gleichguten Schluckvermögen auf schlechten Straßen rechnen, immerhin aber reicht es auch ihm zu guten Noten: Harte Stöße erreichen die Passagiere so gut wie niemals – störende und den Gesamt-Komfort beeinträchtigende Vibrationen treten nicht auf. Das Komfort-Plus, das der Käfer verbuchen kann und das ihn in der Nähe des betont komfortabel ausgelegten Renault 6 rangieren läßt, sorgt denn auch für eine

Fahrkomfort	Fiat 127	Ford Escort 1100 XL	Opel Kadett 1100 L	Renault 6 TL	VW 1302 L
Schluckvermögen auf langen Wellen	6	5	4	10	8
Schluckvermögen auf kurzen Wellen	6	5	3	10	8
Langsamfahrkomfort	6	5	4	9	8
Abrollkomfort	8	7	7	7	8
Komfort vollbeladen	7	6	5	9	9
Gesamteindruck der Federung	7	6	5	10	8
Fahrgeräusche	8	8	7	6	8
Vibrationen	7	8	7	6	9
	55	50	42	67	66

größere Distanz zu den übrigen Teilnehmern des Vergleichstests. Am größten und am meisten spürbar wird dieser Unterschied zum Opel Kadett, dessen Einfachfahrwerk effektiv nur so lange Zufriedenheit hinsichtlich der Bequemlichkeit aufkommen läßt, wie die Straße wirklich völlig eben ist. Sobald sich dieser Zustand ändert – und das ist in der Praxis ja sehr häufig der Fall –, wird aus dem Kadett ein unangenehm hartes Auto, das vor allem vor kurz aufeinanderfolgenden Bodenwellen in aller Deutlichkeit kapituliert. Den Insassen bleibt diese Degradierung selbstverständlich nicht ver-

Im Kurvenverhalten unterscheiden sich die Konkurrenten zum Teil erheblich voneinander: Während der Escort am nachdrücklichsten untersteuerte, bot der Renault 6 die entschieden größte Seitenneigung. Der Käfer zählt inzwischen zu den besonders fahrsicheren Autos: Die Zeiten klassischen Übersteuerns sind vorbei. Mühelosigkeit beim Kurvenfahren herrscht vor allem beim Fiat 127 vor – der Opel Kadett vermochte nur auf glatten Pisten zu überzeugen.

borgen: Sie werden von der kurzwegigen und schlecht auf Unebenheiten ansprechenden Federung in heftige Bewegungen versetzt, und es fehlt auch nicht an kurzen, trockenen Stößen. Die Fahrgeräusche sind im Kadett ebenfalls relativ hoch, so daß ihm der letzte Platz innerhalb dieser Wertung nicht erspart bleibt.

Obwohl der Ford Escort ebenfalls nicht sonderlich viel Komfort zu bieten hat, rangiert er bei dieser Bewertung spürbar über dem Kadett. Zwar ist daß er von den Klassenbesten noch deutlich entfernt ist. Etwas weniger weit entfernt von den Komfort-Leitbildern Renault 6 und VW 1302 ist der Fiat 127, der zwar auf dem Bequemlichkeitssektor eine kleinwagenmäßige Figur macht, dank guter Federungsabstimmung jedoch Pluspunkte gegenüber dem Escort und erst recht gegenüber dem Kadett verbuchen kann. Bemerkenswert gut und auf gleichem Niveau mit dem Käfer ist der 127 bezüglich des Abrollkomforts: Auch bei sehr geringen Geschwindigkeiten benimmt sich das kleine Auto kultiviert und bleibt auch auf Kopfsteinpflaster von Dröhneigungen verschont. Dennoch ist der Fahrkomfort nicht die Stärke des 127; zumal auf schlechten Autobahnpassagen kommen, verstärkt durch den kurzen Radstand, fühlbare Stöße durch – wenn auch in geringerem Maße als beim Escort oder Kadett.

Verbrauch	Fiat 127	Ford Escort 1100 XL	Opel Kadett 1100 L	Renault 6 TL	VW 1302 L
Autobahn Schnitt ca. 100 km/h	7,0	9,1	9,2	8,7	10,4
Autobahn Schnitt ca. 120 km/h	7,6	10,7	9,9	9,3	11,9
Landstr. Schnitt ca. 70 km/h	8,3	11,5	10,8	9,8	11,8
Stadtverbrauch	7,5	11,8	11,2	8,9	12,1
Gesamtverbrauch	7,6	10,8	10,3	9,2	11,6

Gewichte		Fiat 127	Ford Escort 1100 XL	Opel Kadett 1100 L	Renault 6 TL	VW 1302 L
Eigengewicht vollgetankt	kg	730	845	800	835	900
zulässiges Gesamtgewicht	kg	1110	1265	1180	1200	1270
Zuladung	kg	380	420	380	365	370
Personenindexzahl		4,5	5,0	4,5	4,3	4,4
Gewichtsverteilung						
Vorderachse	%	61,0	52,1	51,3	55,7	41,7
Hinterachse	%	39,0	47,9	48,7	44,3	58,3
zulässige Anhängelast						
gebremst	kg	600	560	700	500	500
ungebremst	kg	–	450	415	400	400
Leistungsgewicht						
vollgetankt	kg/PS	16,2	17,6	16,0	17,8	20,5
mit 340 kg (4 Pers. mit Gepäck)	kg/PS	23,8	24,7	22,8	25,0	28,2

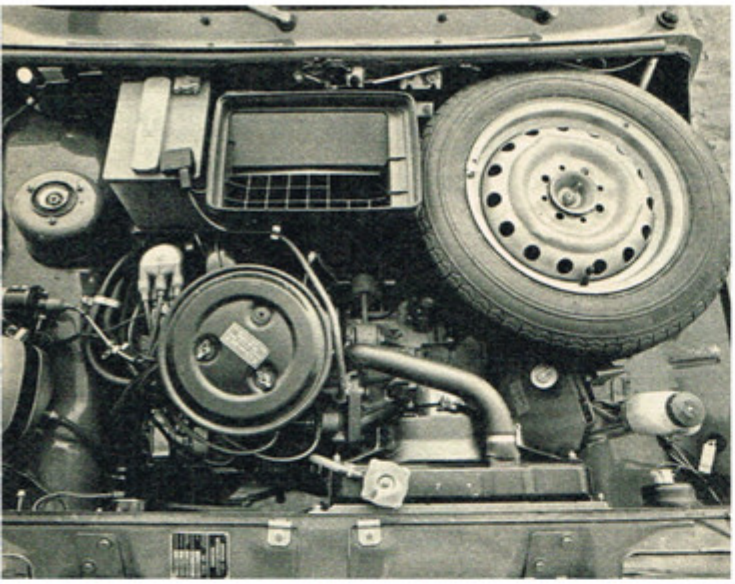
auch bei ihm das Schluckvermögen insgesamt unzureichend, doch kommt es im praktischen Fahrbetrieb nicht zu einer solchen Dauerbelästigung während der Überquerung schlechter Straßen, wie sie beim Kadett registriert wurde. Zweifellos muß dem Escort erhebliche Weiterentwicklungsarbeit und daraus resultierende zusätzliche Reife zugesprochen werden, die freilich nichts daran ändert,

5. Wertung
Fahrsicherheit

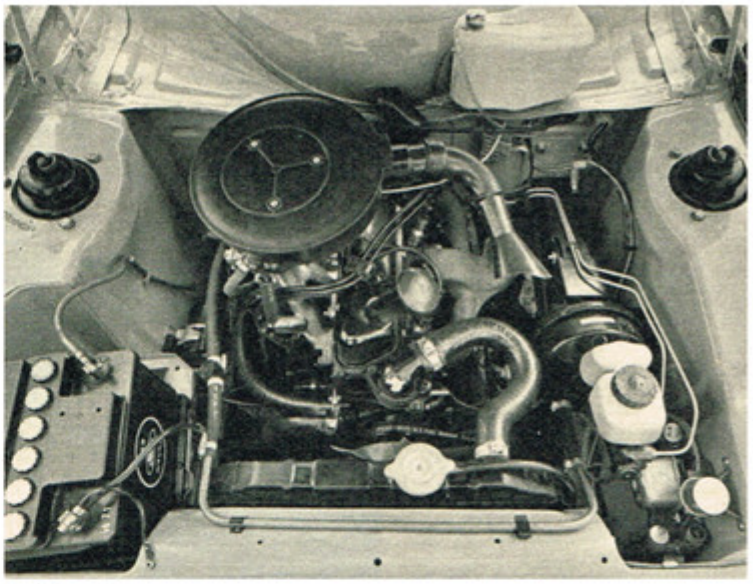
Daß man mit dem Erwerb eines kleinen und preiswerten Autos nicht zwangsläufig auf Fahrsicherheit verzichten muß, bewies gerade dieser Vergleichstest sehr eindeutig. Er bewies aber darüber hinaus auch, daß sich billige Autos in diesem Punkt sehr wesentlich voneinander unterscheiden können – und das allein schon deshalb, weil sie von den Konzeptionen her bestimmte technische Ideologien vertreten. So sind innerhalb der Fünfergruppe sämtliche automobiltechnischen Bauprinzipien vorzufinden – Autos mit Frontmotor und Frontantrieb, konventionelle Wagen mit vornliegendem Motor und angetriebenen Hinterrädern, und man findet ebenfalls einen Vertreter jener Konzeption, der im Automobilbau mittlerweile die unbedeutendste Rolle spielt, den Heckmotor-Wagen.

Daß gerade der Käfer innerhalb dieser Bewertungsgruppe mit insgesamt guten Noten aufwarten konnte, spricht freilich nicht grundsätzlich für die Richtigkeit des Heckmotor-Prinzips, das speziell in unüblichen Fahrsituationen Probleme bereiten kann. Beim 1302 allerdings konnten diese Probleme, mit denen alle Käfer bis vor kurzem leben mußten, gut gelöst werden: Eine moderne Schräglenker-Hinterachse, in der Doppelgelenk-Antriebswellen die Kraft zu den Hinterrädern befördern, sorgt nicht nur für guten Fahrkomfort, sondern genauso für gute Fahrsicherheit. In der Praxis bedeutet das, daß der modernste Vertreter der Käfer-Baureihe ein Ur-Übel langer Generationen, nämlich plötzliches und relativ früh einsetzendes Übersteuern in Kurven, fast endgültig abgelegt hat. Auch bei sehr schneller Fahrt überwiegt im Käfer nun ein fühlbares Untersteuern, das sich bei zunehmenden Kurventempo in wachsender Neutralität verliert – plötzlich ausschwenkende Heckbewegungen können selbst durch provozierende Maßnahmen kaum mehr in Aktion beobachtet werden. So bleibt festzustellen, daß man es im 1302 mit einem gutmütigen Auto zu tun hat, an dessen fahrwerkstechnisch unglückliche Vergangenheit nur noch eine merkliche Seitenwindempfindlichkeit erinnert.

Dieses durchweg harmlose und gutmütige Gebaren wird innerhalb der Vergleichstest-Konkurrenz nur vom Fiat 127 übertroffen, der geradezu beispielhaft demonstriert, wie gut sich moderne Frontantriebsautos fahren lassen. Die Kurvengeschwindigkeiten, die mit ihm erzielt werden können, liegen deutlich höher als beim Käfer, und nahezu unüber-



Fiat 127

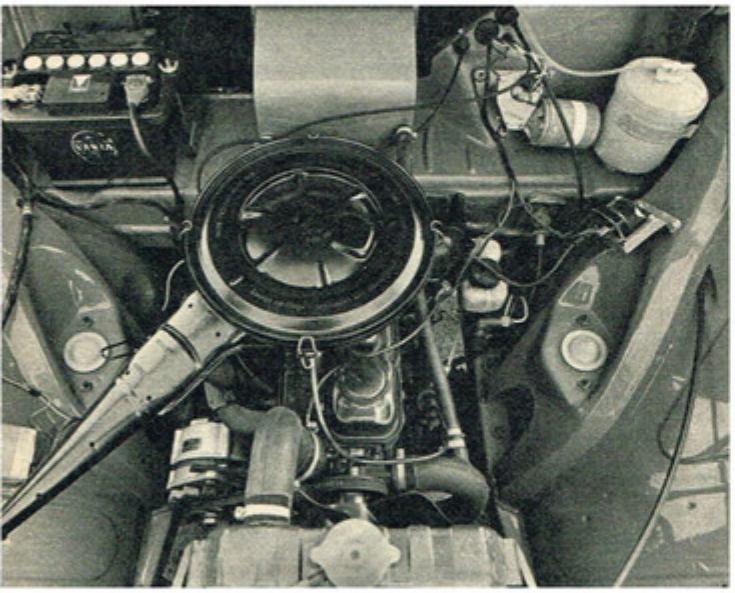


Ford Escort

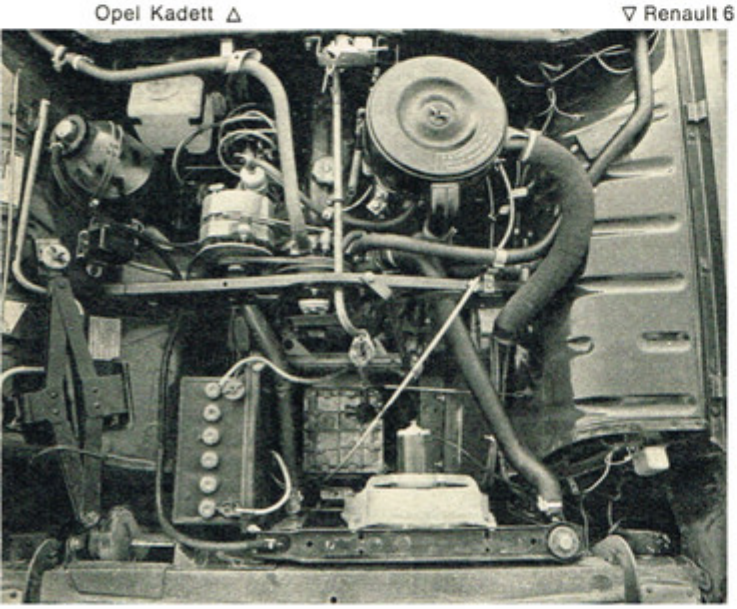
Es gibt in der Vergleichstest-Gruppe nur zwei Normalverbraucher: Sowohl der Motor des Opel Kadett als auch der des VW 1302 kommen mit preiswerterem Benzin aus — die anderen drei Konkurrenten verlangen Super. Daß sich die grundsätzliche Mehrausgabe lohnen kann, bewies vor allem der quer eingebaute Fiat-Vierzylinder: Er war gleichermaßen sparsamster und temperamentvollster Teilnehmer und unterschied sich damit deutlich von dem sehr viel durstigeren und phlegmatischeren VW-Aggregat.

trefflich ist seine Beherrschbarkeit in kritischen Situationen. Obwohl viele Fronttriebler unter spürbaren Lastwechselreaktionen beim Gaswegnehmen in schnell gefahrenen Kurven neigen, ist beim 127 kaum etwas Derartiges zu beobachten. Und nicht minder erfreulich ist die Tatsache, daß Fiats jüngster Kleinwagen-Beitrag trotz Frontantrieb ein nur maßvoll untersteuerndes Auto ist.

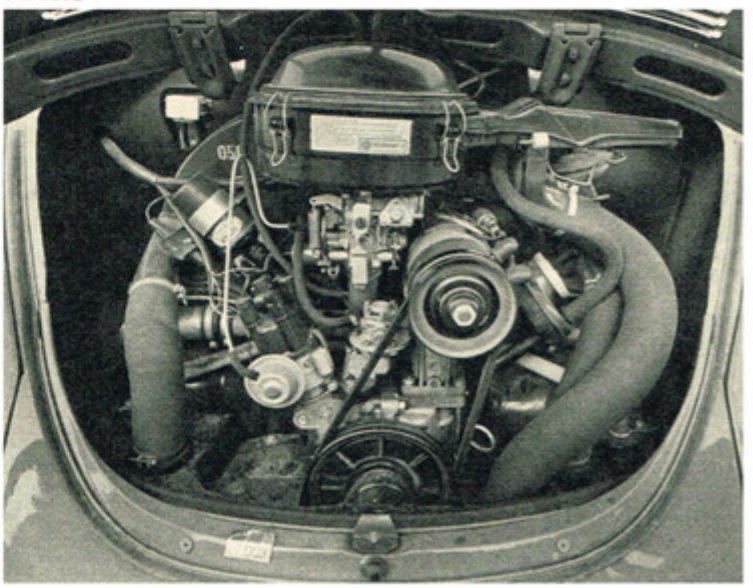
Von solchem Maßhalten ist beim Ford Escort nicht viel zu spüren: Obwohl konventionell gebaut, untersteuert dieser kleinste Ford ähnlich stark wie schlechte Fronttriebler und macht dadurch keine besonders günstige Figur. Enge



Opel Kadett △



▽ Renault 6



VW 1302

Kurven, die schnell durchfahren werden, verlangen umfangreiche Lenkradkurbelei, und sobald die Straße schlecht wird, muß mit stark verminderter Bodenhaftung gerechnet werden. Auch in dieser Beziehung fallen Fiat und VW angenehm auf; selbst auf sehr welligen Passagen macht es keine Mühe, sämtliche Räder auf dem Boden zu halten und nach Spitzkehren zügig zu beschleunigen. Der Opel Kadett erweist sich in diesem Punkt als überdurchschnittlich anfällig: Abgesehen davon, daß von Komfort nicht mehr viel zu spüren ist, leidet auch die Fahrsicherheit insofern, als Vorder- und Hinterachse mitunter spürbar den Kontakt zur Straße verlieren und zu größeren Versetzern neigen. Auf glatten Pisten muß man dem Kadett dagegen ein weitgehend unproblematisches Fahrverhalten bescheinigen; er verhält sich üblicherweise völlig neutral und ist zusammen mit seiner leichtgängigen Lenkung mühelos auf Kurs zu halten. Minuspunkte sammelten Kadett und Escort auch bei der Bewertung der Winterfahreigenschaften: Dank schlecht belasteter Antriebsräder sind sie auf die Verwendung guter Winterreifen fast zwingend angewiesen.

Fahrsicherheit	Fiat 127	Ford Escort 1100 XL	Opel Kadett 1100 L	Renault 6 TL	VW 1302 L
Kurvenverhalten	10	7	7	6	8
Beherrschbarkeit in kritischen Situationen	10	8	8	5	7
Stabilität bei Richtungsänderungen, leer	10	9	8	6	8
Stabilität bei Richtungsänderungen, beladen	9	8	7	4	8
Geradeauslauf bei hohen Geschwindigkeiten	9	7	6	10	8
Stabilität bei Seitenwind	9	7	6	10	5
Winterfahrverhalten	10	5	5	9	9
Bodenhaftung auf schlechter Fahrbahn	9	6	3	8	10
Spursicherheit beim Bremsen	10	9	9	10	8
Bremswirkung bei normaler Beanspruchung	9	9	9	8	9
Bremswirkung bei hoher Beanspruchung	9	8	8	7	9
	104	83	76	83	89

Daß der Renault 6 im Kapitel Fahrsicherheit nicht so gut abschnitt, wie man erwarten mochte, liegt in erster Linie daran, daß er seine normalerweise gutmütigen Fahreigenschaften gründlich ändert, sobald schneller gefahren wird. Dabei ist es nur mehr ein Schönheitsfehler, daß sich seine Karosserie aufgrund langer Federwege in Kurven stark verneigt – nachdrücklicher muß ihm angekreidet werden, daß er das üblicherweise stark untersteuernde Fahrverhalten bei Lastwechselreaktionen urplötzlich aufgibt und seinen Fahrer mit spontanstem Übersteuern erschreckt, das mit Hilfe der schwergängigen Lenkung nicht einfach unter Kontrolle zu bringen ist. Kritische Situationen können im R 6 auch bei voller Belastung und plötzlichen Richtungswechseln entstehen: Das knieweiche Auto neigt zum Aufschaukeln und verlangt bei solchen Anlässen mehr als alle anderen Konkurrenten besondere Aufmerksamkeit. Was das Winterfahrverhalten betrifft, so ist dem R 6 nur Lobendes nachzusagen: Dank Frontantrieb und gut belasteter Antriebsräder kommt das französische Auto meist ohne Winterreifen aus, ohne an Traktionsvermögen nennenswert einzubüßen. Eine hohe Punktzahl erreichte der Renault auch bei der Bewertung des Geradeauslaufs: Er ist darin kaum zu schlagen und läßt sich auch von Seitenwind nicht sehr beeindrucken. Wenn man von einer gewissen Fadingneigung der Renault-Bremsanlage bei starker Belastung einmal absieht, kann über die Verzögerungsleistungen der gesamten Vergleichstestkonkurrenz nicht geklagt werden. Dieser Hinweis hat allerdings nur insoweit Gültigkeit, als er Scheibenbremsen an den Vorderrädern voraussetzt. Serienmäßig gibt es sie nur beim Fiat 127 und beim Renault 6 TL – VW 1302, Escort und Kadett bremsen selbst in Luxusversion noch mit vorderen Trommelbremsen und verlangen beim Wunsch nach größerer Sicherheit Aufpreise. Daß diese Aufpreise effektiv bezahlt werden sollten, steht außer Frage: Mit Trommelbremsen bremst es sich mittlerweile unzumutbar schlecht – die Pedaldrücke sind hoch, die Bremswirkung ist oft ungleichmäßig, und Fadingneigung ist überreichlich vorhanden.

Schlußwertung

Es gibt in diesem auto motor und sport-Vergleichstest einen ganz klaren Sieger: Der Fiat 127, neuestes Auto innerhalb der Gruppe, erreichte in den Wertungen Karosserie, Motor und Leistung, Handlichkeit und Bedienung und Fahrsicherheit die höchste Punktzahl und mußte sich ausschließlich in der Rubrik Fahrkomfort mit dem dritten Platz begnügen. Das reichte aus, um die hubraumstärkere und durchweg teurere Konkurrenz nachdrücklich auf die Plätze zu verweisen – den Renault 6 auf den zweiten, den VW 1302 auf den dritten, den Escort 1100 auf den vierten und den Kadett 1100 schließlich auf den letzten Platz. Daß der Renault 6 trotz deutlichem Punktabfall in puncto Fahrsicherheit an zweiter Stelle landete, hängt vor allem damit zusammen, daß er den insgesamt besten Fahrkomfort aufweist und auch im Kapitel Motor und Leistung relativ gut abschneidet. Für eine Überra-

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

Preisindex	Preis DM	Punktzahl	Preisindex
Fiat 127	5800,–	400	512
Renault 6 TL	6895,–	342	369
VW 1302 L	7050,–	335	353
Ford Escort 1100 XL	7409,–	329	329
Opel Kadett 1100 L	7412,–	324	324

schung sorgte der Käfer: Er schlug die Feinde aus Köln und Rüsselsheim – den Ford zwar nur knapp, den Opel dafür um so klarer. Er hätte es nicht geschafft ohne seine technisch aufwendige Hinterachse: Sie verhalf ihm zum Punktesammeln bei der Bewertung des Fahrkomforts und der Fahrsicherheit, was zur Beschönigung des Endresultats auch sehr notwendig erschien; sein kraftloser, unelastischer Motor brachte ihm Minuspunkte ein, seine altmodische Karosse nicht minder. Daß der Opel Kadett erst an fünfter Stelle rangiert, läßt auf seine allgemeine Durchschnittlichkeit schließen: Er konnte sich ausschließlich in der Karosseriewertung gut placieren, im übrigen gab es wenig Grund zur Freude. Am wenigsten vermochte sein Fahrkomfort zu erfreuen: Er war das mit Abstand härteste und unkomfortabelste Auto, ohne deshalb an Fahrsicherheit im Vergleich zur Konkurrenz gewinnen zu können.

Gesamtwertung	Fiat 127	Ford Escort 1100 XL	Opel Kadett 1100 L	Renault 6 TL	VW 1302 L
Karosserie	103	92	96	92	86
Motor und Leistung	84	57	57	58	42
Handlichkeit und Bedienung	54	47	53	42	52
Fahrkomfort	55	50	42	67	66
Fahrsicherheit	104	83	76	83	89
	400	329	324	342	335

Fiat 127 — 400 Punkte

Kompakt bauender Viersitzer mit sehr guter Raumausnutzung. Dank günstiger Relation von Wagengewicht und Motorleistung sehr gute Fahrleistungen und sehr gute Elastizität. Unproblematische Fahreigenschaften mit geringer Untersteuerneigung, geringe Windempfindlichkeit, gute Winter-Fahreigenschaften. Nur durchschnittlicher Gesamtkomfort.

Renault 6 TL — 342 Punkte

Durchschnittlich geräumige Viersitzer mit reichhaltiger Ausstattung und vier Türen serienmäßig. Ordentliche Fahleistungen, gute Elastizität. Normalerweise gutmütige Fahreigenschaften, bei scharfer Fahrweise jedoch aufgrund ausgeprägter Lastwechselreaktionen plötzlicher Wechsel vom Untersteuern zum Übersteuern. Sehr guter Fahrkomfort.

VW 1302 L — 335 Punkte

Qualitativ hochwertige Karosserie mit sehr begrenztem Raumangebot. Trotz relativ großem Hubraum unbefriedigende Leistungen in Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit, schlechte Elastizität. Gutmütige Fahreigenschaften mit leichter Neigung zum Untersteuern. Insgesamt guter Fahrkomfort dank technisch aufwendiger Hinterradaufhängung.

Ford Escort 1100 XL — 329 Punkte

Wenig kompakt bauender Viersitzer mit begrenztem Raumangebot. Gute Serienausstattung, durchschnittliche Fahrleistungen, geringe Motor-Elastizität. Stark untersteuerndes Kurvenverhalten, schlechtes Winterfahrverhalten und nachlassende Fahrsicherheit auf welligen Straßen. Nur mäßiger Gesamtkomfort.

Opel Kadett 1100 L — 324 Punkte

Viersitzer mit geringer Kompaktheit. Sehr großer Kofferraum, jedoch magerer Rücksitz-Raum. Durchschnittliche Fahrleistungen und durchschnittliche Motor-Elastizität. Auf glatten Straßen unproblematische Fahreigenschaften, bei Unebenheiten jedoch stark nachlassende Fahrsicherheit. Schlechtes Winterfahrverhalten, ungenügender Gesamtkomfort.