

auto motor und sport



E 1418 D

Heft 1 3. Januar 1970 DM 1.50

Belgien FB 29.—, Dänemark dkr 4.50, Finnland Fmk 2.30, Frankreich FF 3.—, Italien L 320, Kanada c \$ —.60, Luxemburg lfr 23.—, Niederlande hfl 2.—, Norwegen nkr (inkl. moms.) 3.60, Österreich S 13.—, Portugal esc 15.—, Schweden skr (inkl. moms.) 3.—, Schweiz sfr 1.90, Spanien Ptas 30.—, USA/Übersee US \$ —.60, Printed in Germany.

Neue Gebrauchtwagenpreise

Vergleichstest Schlusswertung

Alfa · Audi · BMW · Ford · Mercedes · Opel

Mercedes
immer
noch vorn



Vergleichstest: Zweiter Teil und Schlußwertung

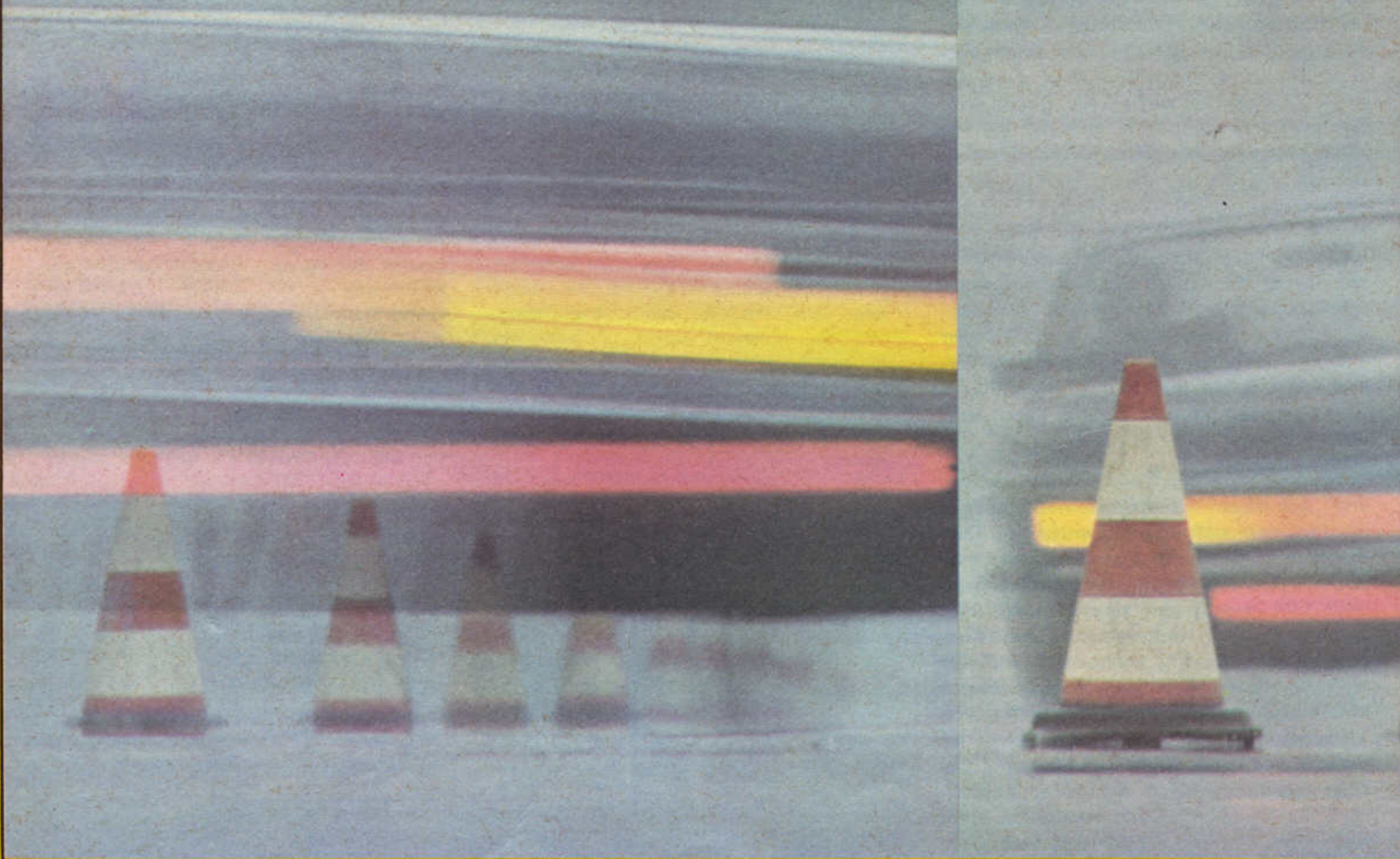
PREIS- WUNDER

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

Die Testwagen:

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

*) Preis für Ausführung mit Schaltgetriebe
und Servolenkung



Es berichtet:
Reinhard Seiffert

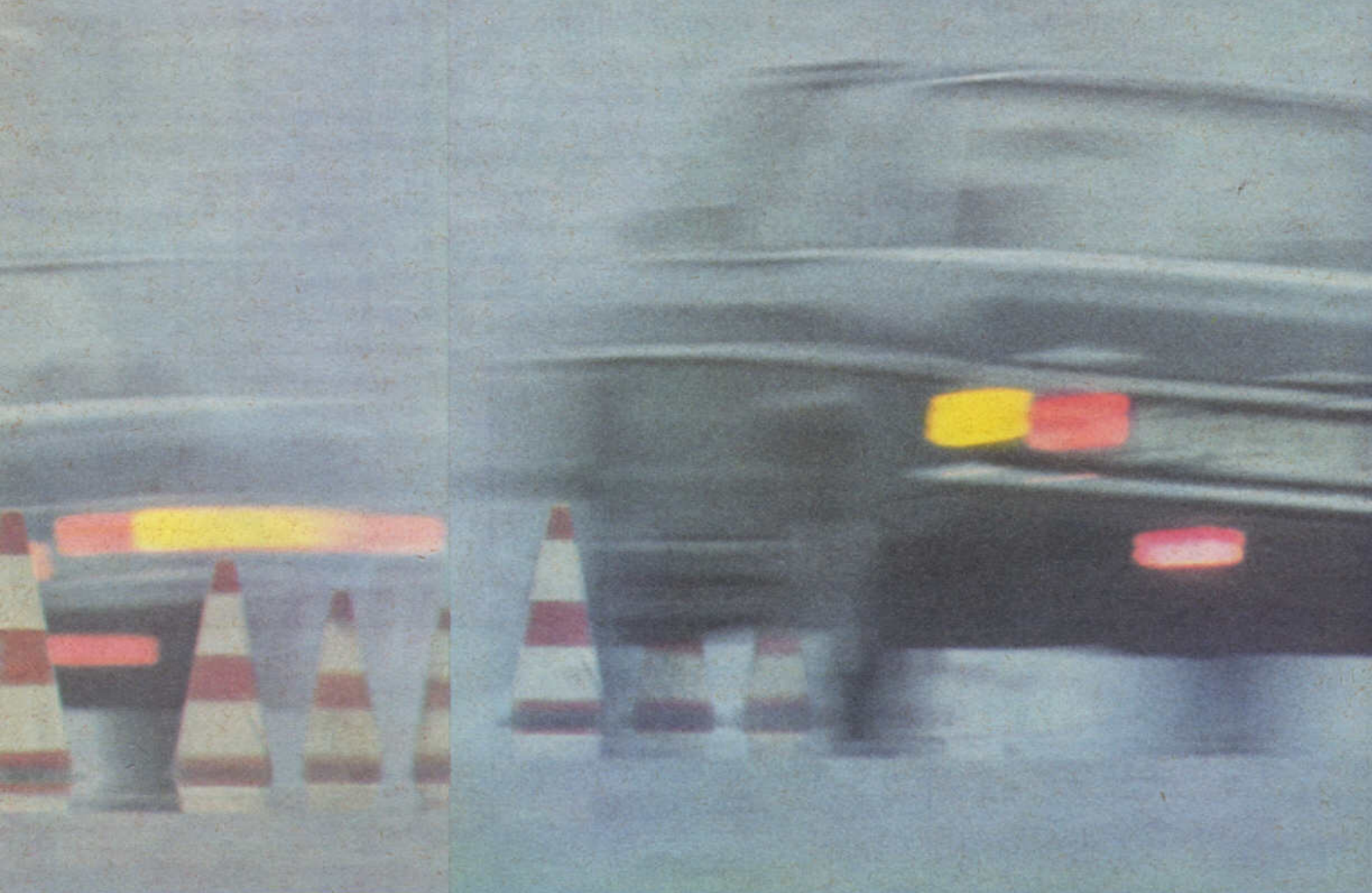
Es fotografierten:
Julius Weitmann,
H. P. Seufert

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

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

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

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



Handlichkeit und Bedienung

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

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

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

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

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

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

Vergleichstest

FORTSETZUNG

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

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



Fahrkomfort

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

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

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

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

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

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

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

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

Fahrsicherheit

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

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

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

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



Vergleichstest

FORTSETZUNG

Fahrsicherheit

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

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

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

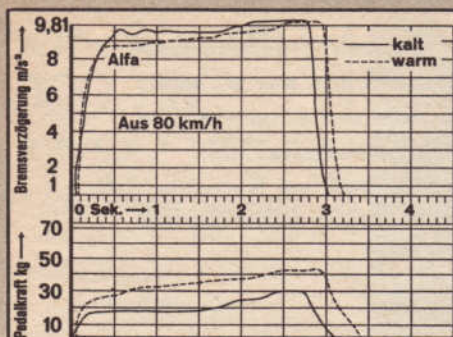
Fahrsicherheit

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

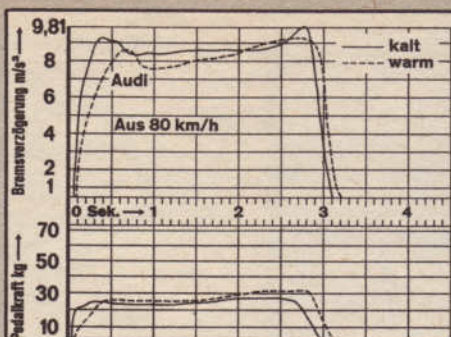


Bei den Fahrtests geht es nicht um sportliches Fahren, sondern um extreme Fahrsituationen, wie sie beim plötzlichen Ausweichen oder in falsch eingeschätzten Kurven entstehen können. Richtungsstabilität, leichte Beherrschbarkeit und gutmütiges Kurvenverhalten sind unentbehrliche Bestandteile der Fahrsicherheit.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

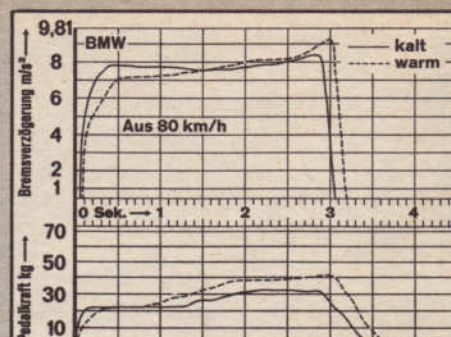




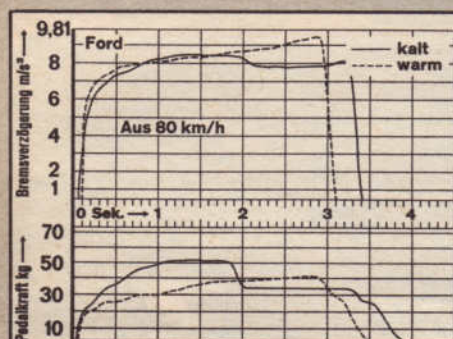
Bremsverzögerung und Pedalkraft



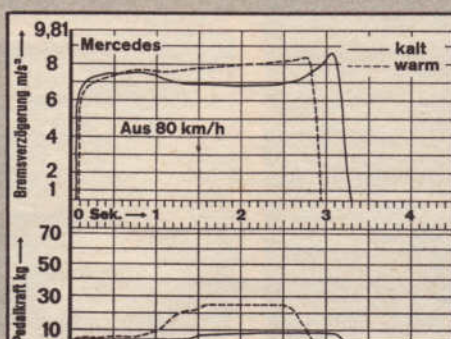
Bremsverzögerung und Pedalkraft



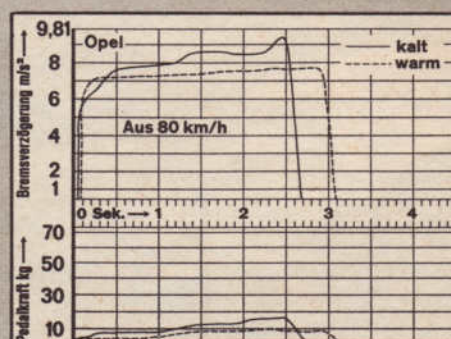
Bremsverzögerung und Pedalkraft



Bremsverzögerung und Pedalkraft



Bremsverzögerung und Pedalkraft



Bremsverzögerung und Pedalkraft

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

Slalom

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

Kreisbahn

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

Vergleichstest

FORTSETZUNG

Wartung

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

Betriebskosten

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

Fahr-sicherheit

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



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

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

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

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

Gesamtwertung

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

Vergleichstest

FORTSETZUNG

Gesamtwertung

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

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

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

Mercedes 200 373 Punkte

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



Audi 100 LS 356 Punkte

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



Alfa Romeo 1750 352 Punkte

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



Preisindex

Im Preisindex werden die Punktzahlen in Beziehung zum Preis gesetzt. Als Basis dient der Preis des teuersten der sechs Testwagen: des Ford 26 M. Seine Punktzahl bleibt im Preisindex unverändert, die übrigen erhöhen sich.

Die Preise von Alfa Romeo, BMW, Ford, Mercedes und Opel sind bereits erhöht worden, bei Audi sind noch Preiserhöhungen von ca. 5 Prozent zu erwarten. Die Zahlen in Klammern geben den geschätzten neuen Preis und den entsprechenden Preisindex an.

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

Preis und Gegenwert

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

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

und der Audi übernimmt mit Abstand die Spitze.

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

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



Ford 26 M 336 Punkte

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



Opel Commodore 333 Punkte

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



BMW 2000 332 Punkte

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