

Sport auto

Nr. 1/Januar 1982 DM 4,50 E 3883 E

Belgien 01 - Danmark 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000

Kadett 1.6 SR

Erster Vergleichstest gegen
Ford Escort XR 3
und Fiat
Ritmo 105 TC



Zwei Motoren, sechs Räder, 330 PS:

Wolfrace Sonic



port:

Der seltsame GP von Dubai
Formel 1: Deutschland kommt
WM-Entscheidung: RAC-Rallye
Rallye Monte Carlo: So läuft sie

Test und Technik:

Audi Coupé: vom Serienmodell
zur Wettbewerbs-Version
Fiat Ritmo Abarth mit 125 PS
Mazda RX-7 mit Turbo-Wankelmotor



Ford Escort XR 3



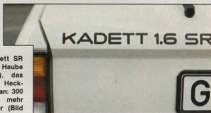
Fiat Ritmo 105 TC



Kraft - Sportler mit ausgeprägtem Familiensinn

QUAL DER WAHL

Es bedarf beinahe eines Nachdenkpartners, wie ihn der Künstler Hans Jörg Limbach aus Bronze angefertigt hat: Wer mit dem Gedanken spielt, sich ein kleines sportliches Auto zu kaufen, kommt an der vielgestaltigen 1,6 Liter-Kompaktklasse nicht vorbei. Hier kämpfen der neue Opel Kadett SR, der gleichfalls taufrische Fiat Ritmo 105 TC und der Ford Escort XR 3 um die Gunst der Käufer ▶



Was der Opel Kadett SR jetzt mehr unter der Haube hat (oben rechts), das zeigt auch sein Heckschriftzug deutlich an: 300 Kubikzentimeter mehr Hubraum als bisher (Bild darunter). Ein scharfkantiges Abarth-Volant und Zusatzinstrumente zieren das Ritmo-Cockpit (rechts), darunter die gegen Aufpreis erhältliche Scheinwerferdusche des Ford Escort. Sport-Appeal und seine Normen: Die Innenräume von Ford Escort XR 3 (oben links) und Opel Kadett (links), 105 PS stark ist der Ritmo-Motor (unten)



Normalerweise geraten Werbetexter der Automobilindustrie nicht ins Schwärmen. Meistens ist dafür auch kein Grund gegeben: Denn die Herren von der kreativen Zunft müssen ihr wortreiches Talent häufig an Texte über Fortbewegungsmittel verschwenden, die sich der Durchschnittskunde ganz emotionslos zur Überwindung anfallender Wegstrecken zulegt. Dementsprechend bieder lesen sich dann auch die Prospekte über solche Autos.

Doch hin und wieder begannen jene verdienten Meister des Worts zu jauchzen, sie wühlten im uner-schöpflichen Reservoir ihrer Reizvokabeln, um dem Kunden jenen unwiderstehlich-dynamischen Sportwagen zu verkaufen, der meist das Topmodell einer bestimmten Serie darstellt.

Im Fall Opel ist es der „Opel-Initiative in ihrer sportlichsten Form“, Ford behauptet von seinem Escort XR 3, er sei zwar ein „ungewöhnlich aufregendes Auto“, aber auch „Kraft ist nicht seine einzige Stärke“. Und die italienischen Fiat-Marketing-Macher, einmal ganz temperaments-untypisch, sprechen nur von der „sportlichen Linie“ ihres Ritmo 105 TC.

Was immer Werbemenschen oder Ingenieure unter Sportlichkeit verstehen, der Trend zum agilen, stark motorisierten Kompaktwagen mit Familientauglichkeit, sprich viel Platz im Innenraum, hält unvermindert an. Eigentlich ist dieser neue Zug erfreulich: Warum soll Sportlichkeit

stets nur zu haben sein in einer meist kompromißlos gestylten Coupé-Karosserie und nicht auch in einem kleinen, handlichen Alltagsauto?

Dabei ist dieser Trend gar nicht so neu. Schon vor zwanzig Jahren gab es sogenannte Gran Turismo-Wagen, Autos, die den praktischen Nutzen einer Limousinenform mit dem temperamentvollen Aggregat eines sportlichen Pendants zu verbinden wußten.

Seit der Internationalen

Version mit 75 PS gleich 55 kW wird weiterhin angeboten) und der Fiat Ritmo 105 TC, 105 PS (77 kW) stark, aus ebenfalls 1,6 Liter Hubraum.

Neben dem VW Golf GTI, der allerdings leistungsmäßig eine Klasse höher einzustufen ist, gehört die Aufmerksamkeit auf dem deutschen Markt neben dem Ford Escort XR 3 hauptsächlich dem erstärkten Opel Kadett SR, dessen 1,6 Liter-Motor auch im neuen Ascona SR zu finden ist.

weit herunterreichende Heckklappe, die ein unnötiges Aussehen jener Güter abschließt, die im Hinterteil der Kompaktautos verschwinden sollen.

Auch was die Breite der Sitze vorn und hinten angeht, bietet der Kadett SR am meisten Platz von den dreien. Im Escort und im Ritmo hingegen kommen sich die Fondgäste etwas eingeklinkt vor, ihr Bewegungsspielraum genügt nur für kürzere Strecken.

Fahrer und Beifahrer nehmen in allen drei Autos auf sportlich gestyltem Gestühl Platz, „richtige“ Sportsitze hingegen hat nur der Kadett, während im Escort und im Ritmo sich die vermeintliche Sportlichkeit in unzureichend seitlicher Polsterung und teilweise unbefriedigender Sitzposition äußert.

In sportlichen Autos, so verlangt es anscheinend das landläufige Klischee unserer Autoindustrie, haben zudem ein mehr oder weniger sportlich dreieckiges Lenkrad und mehr oder weniger sinnvolle Zusatzinstrumente eingebaut zu sein. Kein Wunder, daß sich die Bedienungszentralen solcher Autos sehr ähneln.

Die Unterschiede werden nur in wenigen Details sichtbar, doch gerade hier scheiden sich Spieler und Funktionalität voneinander. Und richtig gut gemacht wurde das Cockpit eigentlich nirgendwo.

So verdeckt das sehr kleine Sportlenkrad im Escort XR 3 teilweise den Blick auf Tachometer und Drehzahlmesser, man sucht den Licht-



Bei schneller Kurvenfahrt untersteuert der Fiat Ritmo 105 TC recht deutlich

Automobil ausstellung 1981 in Frankfurt hat sich der Kreis jener „neuen“ Gran Turismo-Autos im Kleinformat merklich erweitert. Zum bisher schon recht erfolgreichen Ford Escort XR 3 mit 96 PS (71 kW) Leistung gesellten sich vor kurzem der stärker gewordene Opel Kadett SR mit nun auch 90 PS (66 kW) unter der Haube (die 1,3 Liter

Wie seine beiden Konkurrenten von Ford und Fiat besitzt der Kadett SR eine ausschließlich zweitürige Karosserie mit großer Klappe im Heck und vorklappbare Fondsitze. Diese Variabilität macht alle drei Konkurrenten enorm zuladefreudig. Besonders gefällt in dieser Disziplin der Opel, denn als einziger hat er eine bis zu den Stoßstangen

Erfreulich

Fiat Ritmo 105 TC: Drehfreudiger Motor, sehr gute Ausstattung, gute Fahrleistungen, übersichtliche Instrumente, variabler Innenraum, wirksames Heizungs- und Belüftungssystem.

Ford Escort XR 3: Gutes Temperament, sehr gute Verarbeitung, prägnante Details aus der Oberklasse, übersichtliche Instrumente, attraktive Karosserie, gut geformte Sitze.

Opel Kadett 1.6 SR: Neutrales Fahrverhalten, geliebene Ausstattung und ordentliche Verarbeitung, viel Platz im Innenraum, sparsamer Motor.

Ärgerlich

Fiat Ritmo 105 TC: Schwammiges Fahrwerk, zu harte Federung, hakeliges Getriebe, unpraktische Schalter, Vorderitze ohne genügenden Seitenhalt, nur durchschnittliche Verarbeitung.

Ford Escort XR 3: Kritisches Fahrverhalten im Grenzbereich, fehlendes Fußgängerge triebe, Aufpreispolitik, zu hart gedämpft, zu weiche Motorlagerung, Vergaser-„Löcher“.

Opel Kadett 1.6 SR: Fehlendes Fußgängerge triebe, halbstarke Äußerer, Fahrleistungen enttäuschend, Tank zu klein, hart gefedert, lautes Motorgeräusch.

schalter, tastet nach der Hupe. Andererseits kann der Kunde in diesem Auto eine Digitaluhr mit Datum- und Stoppuhrfunktion bedienen oder sich – gegen Aufpreis – über ein Glasdach mit verschiebbarer Sonnenblende und elektrischer Fensterheber freuen.

Der Fiat Ritmo 105 TC zeigt zwar Drehzahl und gefahrenes Tempo einigermaßen übersichtlich an, dagegen sind seine seitlichen Kippschalter überall am Armaturenbrett verstreut und teilweise nur schlecht zu erreichen. Im Gegensatz zur Konkurrenz ist auch das Heizungs- und Klimasystem erst nach genauem Studium der Bedienungsanleitung zu verstehen.

Ganz verrückt geht's schließlich im Opel Kadett SR zu, wo die Hebel und Schalter anscheinend überhaupt keiner erkennbaren Zuordnung unterliegen. Überall kann der Fahrer etwas drücken, schieben oder ziehen, darf mal drehen und mal tippen – Ergonomie der Zukunft? Dabei fühlt er sich sonst ganz wohl, wäre nur nicht diese tiefe Sitzposition.

Ein Kadett SR-Fahrer sollte ein selbstsicherer Kerl sein: So bescheiden der Innenraum ausgestattet wurde, so sehr klotzten die Opel-Leute bei der Außenhaut ihres „Sport-Kadett“. Man sollte sich also nicht wundern, wenn man beim Aussteigen von Passanten als Halbstarke oder Angeber eingestuft wird. Oder man bestellt den Opel Kadett SR nur einfarbig.

Denn die Mischlackierungen Gelb-Schwarz oder Weiß-Schwarz verleihen dem eigentlich sehr braven Kadett SR eine Aggressivität, wie sie weniger gar nicht zu diesem Auto passen könnte. Da gefallen die serienmäßigen Leichtmetalleigen schon besser, bestückt mit Breitreifen der Dimension 185/60.

Wie sportlich angehauchte Autos gut aussehen können, hat Ford mit dem Escort XR 3 bewiesen. Hier drängt sich dem Auge des Betrachters kein störendes Detail auf, Alufelgen mit vier großen Rundöffnungen, dicke Spoiler vorne und hinten sowie an den Radeinf-

Daten und Messungen im Vergleich

	Fiat Ritmo 105 TC	Ford Escort XR 3	Opel Kadett SR 1.6
Motor:	Vierzylinder, Reihe, quer 1595 ccm 84 x 71,5 mm 77 kW (105 PS) bei 6100/min 86,2 PS/l 9,3:1	Vierzylinder, Reihe, quer 1596 ccm 80 x 79,5 mm 71 kW (96 PS) bei 6000/min 80,2 PS/l 9,5:1	Vierzylinder, Reihe, quer 1598 ccm 80 x 79,5 mm 66 kW (90 PS) bei 5800/min 86,3 PS/l 9,2:1
Hubraum Bohrung x Hub Leistung			
Literleistung Verdichtung max. Drehmoment Gemisch- aufbereitung Leistungsgewicht Getriebe	130 Nm bei 4000/min Fallstrom- Doppelvergaser 9,04 kg/PS Fünfgang	133 Nm bei 4000/min Registor- Doppelvergaser 9,32 kg/PS Viergang	126 Nm bei 3800/min Fallstromver- gaser Varajet 10,44 kg/PS Viergang
Fahrbauwerk:	vier einzeln aufgehän- gerte Räder, vorne McPherson-Federbein- e, Querlenker, Stabilisator; hinten Querlenker und Querblattfeder. Schraubenfedern.	vier einzeln aufgehän- gerte Räder, vorne McPherson-Federbein- e, Querlenker, Stabilisator; hinten Querlenker mit Längslenker und Dämpferbein- e, Schraubenfedern.	vier einzeln aufgehän- gerte Räder, vorne McPherson-Federbein- e, Stabilisator; hinten Verbundlenker mit Miniblockfedern, Stabilisator.
Bremsen Felgen Reifen	Scheiben/Trommeln 5/8 J x 14 165/65 SR 14 (Pirelli P 8)	Scheiben/Trommeln 5/8 J x 14 185/60 HR 14 (Pirelli P 6)	Scheiben/Trommeln 5/8 J x 14 185/60 HR 14 (Pirelli P 6)
Maße und Gewichte:	3937 mm 1650 mm 1400 mm 2448 mm 1415/1417 mm 950 kg	4052 mm 1640 mm 1400 mm 2360 mm 1380/1430 mm 850 kg	3998 mm 1656 mm 1380 mm 2514 mm 1400/1406 mm 940 kg
Messungen:	Gangbereiche 50/81/117/155 km/h Schaltdrehzahl 6800/min	60/102/147 km/h 7050/7050/6900/min	53/86/132 km/h 6700/6700/6500/min
Beschleunigung:	0-40 km/h 2,5 sec 0-60 km/h 4,3 sec 0-80 km/h 6,9 sec 0-100 km/h 10,3 sec 0-120 km/h 15,1 sec 0-140 km/h 22,5 sec	2,9 sec 4,4 sec 6,9 sec 9,9 sec 14,7 sec 20,4 sec	2,8 sec 4,3 sec 7,9 sec 12,3 sec 18,4 sec 31,8 sec
400 m mit steh. Start 1 km mit steh. Start	17,0 sec 31,9 sec	17,0 sec 31,7 sec	18,1 sec 34,2 sec
Elastizität (ab 50 km/h im 4. Gang):	50-60 km/h 3,4 sec 50-80 km/h 8,9 sec 50-100 km/h 14,2 sec 50-120 km/h 20,1 sec 50-140 km/h 27,8 sec	3,3 sec 8,8 sec 14,1 sec 20,3 sec 27,4 sec	3,4 sec 10,1 sec 17,5 sec 26,8 sec 41,3 sec
Höchstgeschwindigkeit: Werksangabe	190,9 km/h 175,0 km/h	181,8 km/h 182,0 km/h	171,4 km/h 170,0 km/h
Verbrauch (Superbenzin):	Durchschnitt 11,86 l/100 km maximal 15,17 l/100 km minimal 10,39 l/100 km	10,75 l/100 km 14,31 l/100 km 8,92 l/100 km	10,16 l/100 km 12,09 l/100 km 7,61 l/100 km
Preise:	Grundpreis 15.500,- DM Fünfganggetriebe serienmäßig Leichtmetalleigen n. lieferbar serienmäßig Heckscheibenwischer serienmäßig Halogenscheinwerfer serienmäßig Nebelschlussleuchte serienmäßig Ausfallstreifen hinten serienmäßig gelöste Scheiben serienmäßig variables Dach n. lieferbar	17.505,- DM n. lieferbar*) serienmäßig serienmäßig 230,- DM 57,- DM 173,- DM 285,- DM 715,- DM	16.103,- DM n. lieferbar*) serienmäßig serienmäßig 223,- DM 59,- DM 111,- DM 158,- DM 478,- DM

*) Fünfganggetriebe serienmäßig ab Februar.

sungen dokumentieren das Anderssein in der großen Escort-Palette. Die Karosserie des Escort entspricht äußerlich auch am ehesten der Vorstellung von Understatement und gerader Linie, nirgendwo scheint etwas „aus dem Guß“ geraten zu sein.

Richtiggehend aufgemotzt wurde hingegen der stramme Fiat Ritmo 105 TC. Alles, was bella Italia an sportlichem Zubehör aufzutreiben imstande ist, findet Verwendung am zweitstärksten Ritmo. Vergessen wurden in der langen Ausstattungsliste des Ritmo, die gegenüber seinen Kontrahenten von Ford und Opel erfreulich arm an Zusatzpreisen ist, nur noch Aluminiumfelgen. Aber diese Ausgabe schenken sich die Tuner Autobauer vermutlich zugunsten eines sehr günstigen Verkaufspreises von 15 500 Mark; gleich ausgerüstet, kosten Opel und Ford rund einen Tausender mehr.

Wer ist nun der sportlichste Vertreter im buntgemischten Dreierverbund? Die Fahrleistungen bringen es zweifellos an den Tag – es ist der Ford Escort XR 3. Mit einer Beschleunigungszeit auf 100 km/h in unter zehn Sekunden und einer Höchstgeschwindigkeit von über 180 km/h setzt er eindeutig den Maßstab.

Der Fiat Ritmo 105 TC, angetrieben von der modifizierten Maschine des Fiat 131 Supermirafiori, mit modifizierten Ansaug- und Auspuffkanälen, erhöhter Verdichtung, neuem Weber-Doppelvergaser und Abarth-Auspuffanlage, kann es fast genauso gut wie der Ford Escort. In 10,3 Sekunden zeigt seine Tachonadel echte 100 km/h an, sein Vorwärtsschub endet bei ziemlich exakt 180 km/h.

Für den Einsatz im Ritmo 105 TC wurde der Mirafiori-Motor in einigen Details grundlegend geändert. So entstand eine bessere Schmierung durch eine größere Ölwanne, die Ölwanne besitzt Prallbohle, so daß auch bei hohen Querschleunigungen zuverlässig Öl angesaugt wird. Der Wasserpumpe hat Lamellen aus Kupfer statt aus Stahl, und die Zündung geschieht über



Eigenwillig und Spoiler-bewehrt: das Heck des Escort XR 3



Sehr geräumig und gut zu beladen: das Heck des Kadett SR

eine wartungsfreie elektronische Marelli-Zündanlage.

Im Kreise solcher Leistungs-Fetischisten fällt der – vom Preis her eigentlich sehr interessante – Opel Kadett SR doch ganz deutlich zurück. Eine Höchstgeschwindigkeit von nur 171,4 km/h und eine Spritzeit von 12,3 Sekunden, drei Sekunden mehr als etwa der Fiat Ritmo 105 TC benötigt, sind Werte, die weder mit Sportlichkeit noch mit flotter Fortbewegung etwas zu tun haben. Würden die reinen Beschleunigungszeiten noch verziehen werden können, so zeigen doch auch die Elastizitätswerte, daß der Opel Kadett SR nur sehr mühsam zu Gange geht.

Ob sie gut oder weniger gut „gehen“, eine schlechte Eigenschaft haben sie alle

drei: Sie sind zu laut. Besonders Escort und Kadett drehen bei Vollgas stets im roten Bereich und an der Schmerzschwelle des menschlichen Hörorgans, der Fiat hat zwar ein leicht geräuschminderndes Fünfganggetriebe, macht aber dennoch kräftig von sich hören. Apropos Getriebe: Ford bietet demnach das schon längst übliche Fünfganggetriebe im Escort XR 3 serienmäßig an, Opel hat es auch in nächster Zukunft noch nicht einmal in der Aufpreisliste.

Die schnelle Fahrt in den drei poppigen Fronttrieblern gerät ansonsten zur zwar hart gedämpften, aber relativ problemlosen Angelegenheit. Fiat Ritmo 105 TC und der Opel Kadett 1.6 SR schieben im Grenzbereich deutlich, aber gut zu kontrollieren, aus

der neutralen in die untersteuernde Phase, beim Escort folgt auf ein langes Untersteuern oftmals ein unangenehmes und manchmal töckisches Heck-Schwänzen, hervorgerufen durch instabile Längsbewegungen der Karosserie und Lastwechsel bei schneller Kurvenfahrt.

Wenn sportliche Limousinen erfolgreich im Trend der Zeit liegen wollen, dann müssen sie auch artige Trinksitzen an den Tag legen. Diese Forderung der Vernunft erfüllen die drei Testprobanden einigermaßen zufriedenstellend, einschränkend muß gesagt werden, daß beispielsweise ein VW Golf GTI bei höherer Leistung und gleichfalls 1,6 Liter Hubraum auch mit diesen Mengen auskommt.

Der Grund, weshalb bei den dreien unter zehn Liter Superbenzin fast nichts geht, liegt an zwei Faktoren. Erstens sind alle drei Autos keine ausgesprochenen Leichtgewichte – Fiat installierte sogar ein altes Armaturenbrett gegenüber dem Ritmo 85, um Gewicht zu sparen –, zweitens fielen überall Einspritzanlagen dem Roststift der Kalkulation zum Opfer und mußten Vergasern weichen, die sich zwangsläufig etwas mehr genehmigen.

Lobend bleibt zu erwähnen, daß sich alle Konstrukteure der drei Firmen bemüht haben, ihren jeweiligen Top-Modellen innerhalb bestimmter Serien nicht nur mehr Leichtigkeit, sondern auch mehr Sicherheit einzuverleihen. So sind die Bremsen den Fahrleistungen der kleinen Autos vollkommen gewachsen. Fiat verwandte sogar größere Bremscheiben und gleich lange Halbachsen an der Vorderachse, um den Vorderwagen ruhiger zu bekommen.

Ob sich der Kompromiß zwischen Sportlichkeit und hohem Alltagsnutzen letztlich auszahlt bei jener Mixtur von Automobilen, muß sich zeigen. Doch der Optimismus aller Beteiligten ist groß: Bis in zwei Jahren soll der Anteil dieser Autospezies in Europa bei insgesamt zehn Prozent liegen.

Friedbert Holz

Foto: Zebra

Wenn es um ihr derzeit schnellstes Auto geht, haben die Fiat-Oberen markante Sprüche auf den Lippen. Meint beispielsweise Fiat-Sportleiter Cesare Fiorio: „Dieser Wagen hat eine klare Botschafter-Funktion für unser ganzes Programm, im Stil eines echten Gran Turismo-Autos zeigt er die Möglichkeiten für den Rennsport auf.“

Gut gesagt, Signore Fiorio. Tatsächlich gab der Sport die Impulse für das neue Auto, das sowohl in Italien als auch in der Bundesrepublik Freunde finden soll. 5000 Exemplare dieses Typs Ritmo Abarth 125 TC, wie das Produkt im Langtext heißt, sind an den Mann zu bringen, bevor es entsprechend den FISA-Normen als Fahrzeug der Gruppe N (entspricht etwa bisheriger Gruppe 1/Seriorentourwagen) homologiert werden kann und damit reif ist für Motorsporteinätze.

Fiat hat große Pläne mit dem neuen Auto

Der Fiat Ritmo Abarth 125 TC repräsentiert eine neue Generation sportlicher Automobile – von Abarth kommt die langjährige Rennsporterfahrung, von Fiat auf Ritmo-Basis das robuste Großserienmodell. Beides zusammen soll schließlich in ein Hochleistungsauto münden, das nicht nur in puncto Leistung hohe Ansprüche erfüllt, sondern auch hinsichtlich Komfort, Platz und Ausstattung.

Also ist der neue Ritmo ein Pendant zum VW Golf GTI, der in der Bundesrepublik diese Marktnische immer noch klar beherrscht? Nein, weit gefehlt: Die Fiat-Manager haben viel mehr vor mit ihrem muskulösen Zwerg – er soll eine Alternative sein zu sportlichen Modellen in höheren Hubraum- und Preisklassen. Ganz ungeniert nennen sie ihr deutlich umrissenes „Feindbild“ – Porsche 924, Alfa Romeo GTV 2.0 oder BMW 323i heißen die potentiellen Gegner des Ritmo Abarth 125 TC aus Fiat-Sicht.

Wer über solch hohe Ansprüche schmunzelt, wird von Cesare Fiorio sofort eines

Der schnellste Fiat kommt von Abarth

Pilot-Projekt

Karriere im Rennsport soll er machen, jener kleine quirliche Kerl aus der Corso Matteotti in Turin. Doch zuerst müssen sich 5000 Fans für den nagelneuen Fiat Ritmo Abarth mit 125 PS Leistung begeistern, einen VW Golf GTI-Gegner



Untersteuerndes Fahrverhalten prägt den neuen Fiat Ritmo Abarth 125 TC (oben). Der Motor des Abarth leistet 125 PS aus zwei Liter (rechts). Abarth-Heck: Einriesiger Gummispoiler sorgt für Abtrieb



Besseren belehrt: „Wenn wir wollen“, so weiß der Fiat-Kämpfer nicht ohne Stolz in der Stimme, „dann können wir bis zu 200 PS aus der Zweiliter-Ritmo-Maschine kitzen; bei den Rallyeautos sind wir heute schon bei 175 PS angelangt.“

Diese Erwartungen spiegeln sich zum Glück nicht am Karosseriekleid des schnellen Ritmo wider. Bis auf Leichtmetallfelgen, einen Heckspoiler, breitere Reifen und einen dezenten seitlichen Schriftzug unterscheidet sich der Abarth 125 TC optisch nicht von seinem schwächeren Bruder Ritmo 105 TC (siehe auch Vergleichstest auf den vorangehenden Seiten).

Das Fahrwerk wurde komplett modifiziert

Weniger bescheiden sind die Veränderungen unter dem Blech. Die Vorderradaufhängung vom Typ McPherson hat neue Federbeine aus dem Rallye-Ritmo der Gruppe 2 erhalten, ihre Charakteristik besteht in einem leicht negativen Lenkrollradius. Neue progressive Vorderradfedern vergrößern den Komfort bei niedrigem Tempo, ein kräftigerer Stabilisator als im Ritmo 105 TC hält die Seitenneigung in Kurven gering.

Der größeren Belastung angepaßt sind auch die Radlager; an der Hinterachse verwenden die Fiat-Ingenieure statt der serienmäßigen Querblattfeder mit zwei Blättern eine solche mit nur einem Blatt. Ebenfalls modifiziert präsentieren sich die Bremsen: Vorne werden innenbelüftete Brems Scheiben eingesetzt, Radzylinder und Bremskraftverstärker sind stärker dimensioniert.

Basis für das Triebwerk des Fiat Ritmo Abarth 125 TC ist der Zweilitermotor des 131 Sport mit zwei obenliegenden Nockenwellen und Zahnriemenantrieb. Er bekommt allerdings von Abarth eine nachhaltige PS-Kur. Dieses überarbeitete Triebwerk enthält zum Beispiel neue Nockenwellen, eine spezielle Zylinderkopfdichtung, neue Kolben und eine neue Kurbelwelle mit aufwendigen Trimmetall-Pleuelagern.

Die Leichtmetall-Ölwanne stammt aus dem Ritmo 105 TC, neu hingelen ist der Abarth-Ölkühler mit besonderem Thermohäutchen: Bei kaltem Öl wird Wärme vom Kühlwasser auf das Öl übertragen, so daß es sich schneller erwärmen kann, bei heißem Öl wird umgekehrt Wärme an das Kühlwasser abgegeben.

Weitere Modifikationen am Abarth-Motor sind eine elektronische Zündanlage mit geänderter Verstellkurve, ein Abarth-Auspuffkrümmer mit niedrigerem Gegendruck, ein Doppelvergaser (Weber 34 DMTR 51/250), ein größeres Luftfilter, erweiterte Ansaugkanäle, ein leichteres Schwungrad, eine verstärkte Kupplung sowie stärkere Antriebswellen und ein ZF-Fünfganggetriebe.

Als Ergebnis dieser Abarth-Kur kommen schließlich 125 PS (92 kW) Leistung bei einer Drehzahl von 5800/min heraus, zehn PS mehr, als etwa die Maschine des 131 Sport leistet. Dementsprechend herausragende Fahrleistungen nennt Fiat für das neue Sportauto: Die Höchstgeschwindigkeit soll 190 km/h betragen, der Sprint von Null auf 100 km/h soll nach 8,7 Sekunden beendet sein.

Damit wirt der Ritmo Abarth dem Golf GTI und anderen Konkurrenten den Fehdehandschuh ordentlich vor die Räder – nirgendwo bekommt man derzeit so viel Leistung in einem solch kompakten Auto.

Abarth-Motor: Kraft in allen Situationen

Doch nicht nur die absolute Leistung des Ritmo Abarth soll die Fans begeistern, auch die Elastizität. Was sich beim Betrachten der Drehmomentkurve zeigt, wird auch im Straßenbetrieb deutlich: Selbst aus niedrigen Drehzahlen heraus ist ein kräftiger Antritt garantiert. Fiat maß genau 17 Sekunden für den Sprint auf 400 Meter Distanz, wenn man aus 40 km/h im vierten Gang Gas gibt.

Wäre nicht das arg hakelige Fünfganggetriebe aus der Zahnradfabrik Friedrichs-

Technische Daten

Motor: Vierzylinder, Frontantrieb, Bohrung x Hub 84 x 90 mm, Hubraum 1995 ccm, Verdichtung 9,45:1, Leistung 125 PS (92 kW) bei 5800/min, maximales Drehmoment 172 Nm bei 3500/min, Literleistung 62,85 PS/l, zwei obenliegende Nockenwellen, Weber-Doppelpfalsstromvergaser, Fünfganggetriebe.

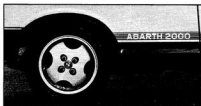
Fahrwerk: vorne und hinten einzeln aufgehängte Räder an unteren Querlenkern, vorne Schutzstreben und Stabilisator, hinten stabilisierende Querblattfeder; vorne innen-

belüftete Scheiben, hinten Trommelbremsen; Leichtmetallfelgen 5 1/2 J x 14, Reifen Pirelli P6 185/80 HR 14.

Maße und Gewichte: Radstand 2432 mm, Länge 3907 mm, Breite 1587 mm, Höhe 1370 mm, Leergewicht 980 kg, Leistungsgewicht 7,8 kg/PS.

Fahrlleistungen: Höchstgeschwindigkeit 190 km/h, Beschleunigung 0-100 km/h 8,7 sec, 1 km mit stehendem Start 31,6 sec (Werksgangbahn).

Preis: 18.000 DM



Kennzeichen des stärksten Ritmo: Abarth-Feige und Signet

Im Zeichen des Skorpion: Abarth

Nicht mehr viel ist übriggeblieben von dem, was der Österreichler Carlo Abarth einst auf heißen Rädern gestiftet hat – ein paar Sportauspuffanlagen und diverses Autozubehör. Carlo Abarth gründete 1949 in Turin die Firma, die seinen Namen und den Skorpion im Wappen trägt. Das Unternehmen Abarth entstand nach der Auflösung der einst ruhmreichen Firma Cisitalia, deren Sport- und Rennwagen einst einen sehr guten Ruf genossen. Carlo Abarth versuchte sich schon früh auf sportlichem Gebiet, hauptsächlich mit Fiat- und Simca-Fahrzeugen. So verbuchte der Abarth 1100 schon im ersten Jahr 18 Siege, viele Erfolge folgten in den 50er und 60er Jahren. Außerdem stellte Abarth mit seinem Autos insgesamt 131 Geschwindigkeitsrekorde auf, die zum Teil noch heute gültig sind. Seit dem 1. August 1997 gehört Abarth zur Fiat-Gruppe, dieses Unternehmen leitet heute der gesamte sportliche Bereich des italienischen Autokonzerns. Beginnend mit dem Fiat 124 Sport Spider tragen alle Rallyversionen von Fiat – auch nach dem Tod von Carlo Abarth – seine Handschrift. Seit 1972 baut Abarth den Monoposto für die Italien-Formel (heute: Fiat-Abarth-Formel). Mit dem Lancio A 112 Abarth begann im selben Jahr eine neue Aktivität: die Produktion von Motoren sportlicher Charakteristik. Das Werk Abarth in Turin zählt heute 450 Arbeiter, die Arbeit hat folgende Schwerpunkte: Entwicklung von Sport- und Rennwagen (Fiat 131 Rallye, Ritmo Rallye, Lancia Beta Montecarlo etc.), Produktion von Sportmotoren und von deren speziellen Teilen (Lancia A 112 Abarth, Fiat Ritmo Abarth 125 TC, Fiat 131 Abarth mit Kompressor), Produktion von Sportauspuffanlagen, Nockenwellen und Abarth-Lenkern sowie der Vertrieb von Produkten, die andere Firmen nach Spezifikationen von Abarth herstellen (Zündkerzen, Zündanlagen, Ventile etc.). Darüber hinaus kümmert sich die Abarth-Abteilung um den Einsatz von Renn- und Rallyefahrzeugen, präpariert Autos im Kundenauftrag und organisiert die Erprobung der sportlichen Fiat-Objekte.

hafen (ZF), dann würde das schnelle Fahren mit dem stärksten Fiat Ritmo noch mehr Spaß bereiten, als es bereits jetzt der Fall ist. Wesentlichen Anteil am forschen Dahingleiten haben gleichfalls die fest packenden Bremsen, die den Ritmo Abarth wirksam verzögern und nahezu fadingsfrei arbeiten.

Auch das Fahrverhalten kann gefallen: Mäßig in Richtung Kurvenausenrad schiebend, umrundet der Ritmo Abarth Radien aller Art, Lastwechsel tauchen kaum auf und sind im Falle eines Falles gut zu beherrschen. Die Federung ist angenehm straff, doch die Federwege dürften eine Idee länger sein, um speziell den beiden Fondgästen etwas mehr Komfort zu bieten. Außerdem sehr störend ist das zu laute Innengeräusch, das arg an den Nerven der Insassen zerrt.

Der Preis des Abarth ist fast sensationell

Stramme Motorleistung soll und darf nicht gleichzeitig mit hohen Verbrauchswerten einhergehen. Der Fiat Ritmo Abarth 125 TC gibt hier ein gutes Beispiel: Nach ECE-Norm beträgt sein Verbrauch bei 90 km/h, bei 120 km/h und im Stadtverkehr 7,1, 9,3 beziehungsweise 12,4 Liter Superbenzin auf 100 Kilometer; das ergibt einen ECE-Durchschnittsverbrauch von 9,5 Litern pro 100 Kilometer; in der Fahrpraxis sind jedoch im Schnitt ein bis zwei Liter mehr zu erwarten.

Nicht erwarten sollte der Abarth-Fahrer hingegen eine optimale Sitzposition – die serienmäßig installierten Polster bieten zu wenig Seitenhalt und eine zu kurze Schenkellaufgabe. Aber dieses Manko läßt sich leicht verschmerzen, wenn man den Kaufpreis des Fiat Ritmo Abarth 125 TC erst einmal kennt.

Glätte 18 000 Mark nur wollen die Fiat-Leute für ihr attraktives und gut ausgestattetes Spaßmobil. Das ist ein Preis, bei dem sich die deutsche Konkurrenz auch dann noch warm anziehen muß, wenn der Winter vorbei ist: im Frühjahr ist der Verkaufstart des flotten Italieners. fez