

12 Dez. 1982 5,- DM

Sport fahrer

Autosport national - regional

Rallye-Vorschau
Monte-Carlo '83

SUPER-BMW

Im Renntrimm:
Über 260 km/h
schneller BMW M1
für die Straße



Für das Rennen:
Starker Porsche



Für das Herz:
Moderne Oldies
zum Träumen

Für den Spaß:
Leistungszulage



Lustprinzip

Wenn das Autofahren Spaß machen soll, ist der Golf GTI in der sportlichen Mittelklasse erste Wahl. Aber die Konkurrenz schläft nicht: Auch der Escort RS 1600i mit 115 PS und der Ritmo Abarth mit 125 PS lassen das Fahren zur Lust und nicht zur Last werden



Ford Escort RS 1600i



Der RS 1600i ist ein Auto, mit dem Ford in der Gruppe A Motorsport betreiben will. Der Einspritz-Motor verfügt über einen Leichtmetall-Zylinderkopf und Benzineinspritzung. 22 950 Mark



Ritmo Abarth 125 TC

Die sportliche Mittelklasse wird seit Jahren vom Golf GTI beherrscht. Andere Hersteller versuchen regelmäßig ein größeres Stück aus dem Kuchen herauszuschneiden, aber so richtig konnte bisher keiner dem Wolfsburger Musterknaben das Wasser reichen.

Nun sind wieder zwei Herausforderer angetreten, die zumindest auf dem Papier ebenbürtig, wenn nicht gar überlegen sind: Der Fiat Ritmo Abarth und der Ford Escort RS 1600 i. Der Ritmo verfügt über einen Zweinockenwellen-Motor, der

aus zwei Litern Hubraum 125 PS mobilisiert. Seinen Kraftstoff erhält der Motor nach guter alter Sitte durch einen Weber Doppel-Vergaser zugeleitet. Der stärkste Ritmo trägt den Beinamen Abarth, weil in dieser legendären PS-Schmiede sowohl der Motor als auch die komplette Vorderachse erstellt wird.

Der Escort RS 1600 i kann ebenfalls sportliche Eltern nicht verleugnen. Als wichtigste Änderung zum XR 3 sind die mechanische Bosch-Einspritzung mit Schubabschaltung sowie eine geänderte Vorderachse mit einstellbaren Fe-

derbeinen zu vermeiden. Die Motorleistung stieg auf 115 PS und reicht jetzt aus, auch den neuen GTI zu halten, wenigstens in der Höchstgeschwindigkeit.

VW nämlich sah nicht tatenlos zu, wie die Mitbewerber aufrüsteten. Der Golf GTI hat neuerdings einen 1,8-Liter-Motor, der zwar nur 2 PS mehr (112 PS) als vorher leistet, aber ein erheblich gesteigertes Durchzugvermögen im unteren Drehzahlbereich bietet.

Das Problem für jeden Herausforderer liegt aber noch an anderer Stelle: Der GTI ist zum Inbegriff eines sportlichen Au-

tomobilen Lustgewinn in dieser Klasse. Da dieses mit gebührender Zurückhaltung geschieht, konnte er ein klassenloses Auto und ein Statussymbol werden. Genau hier bekommen seine Gegner Probleme: Nach dem Lustprinzip funktionieren sie alle, das heißt, es macht Spaß, sie zu fahren. Aber die Ausgewogenheit des Golf, der Sportlichkeit bietet, ohne auf andere Dinge zu verzichten, ist nur schwer zu erreichen. Der Escort und der Ritmo Abarth sind dafür zwei gute Beispiele. **Harald Früssmann**

FORTSETZUNG SEITE 74

Foto: Jürgen Weichmann



VW Golf GTI 1800

Erfolgsauto mit neuem Motor und nunmehr 112 PS. Der elastische 1,8-Liter-Motor sorgt für abermals gesteigerte Fahrleistungen. Die Stärke des GTI liegt in seiner Ausgewogenheit. 19.726 Mark.



Fiat Ritmo Abarth 125 TC

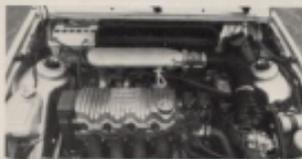
Mit 125 PS das stärkste Auto im Vergleich. Sehr gute Fahrleistungen und hervorragende Straßentage. Der Ritmo ist mit Sicherheit der sportlichste in diesem Trio. 19.500 Mark.



Escort RS 1600i

Der Sportsmann

Nachdem der normale Escort XR 3 ziemlich klar sein Ziel verfehlt hat, dem Golf GTI Kunden wegzunehmen, rüstet Ford jetzt kräftig auf. Die neue Waffe heißt Escort RS 1600i und wurde in den Hallen der Ford-Motorsportabteilung geschmiedet. Ford plant mit dem Einspritz-Escort in der Gruppe A Motorsport zu betreiben und baut deshalb ein Modell, das die im Sport benötigten Voraussetzungen erfüllt. Da ist zuerst der 115 PS starke Motor zu nennen, der sein Futter durch eine Bosch-K-Jetronic zugeleitet bekommt. Mechanische Ventiltrieb, Leichtmetallzylinderkopf, Hochleistungszündanlage (computergesteuert) sowie auf der Fahrerseite ein Aluminium-Vorderachsträger, einstellbare Federbeine vorn mit Zweirohrdämpfern und geländerter Federabstimmung zielen auf den späteren Sporteinsatz. Wuchtige Front- und Heckspoiler lassen keinen Zweifel aufkommen, daß hier Sportlichkeit groß geschrieben wird.



Der RS 1600i ist ein erfreulich gut ausgerüstetes Auto. *Alu-Räder sind Serie, der Einspritz-Motor leistet 115 PS. Das Cockpit verdient sich eine gute Note*

Lustprinzip

Motor
Hubraum cm ³
Bohrung x Hub mm
Leistung
bei 1/min
Max. Drehmoment
bei 1/min
Antrieb
Getriebe
Räder
Reifen
Beschleunigung (sek) 0 auf 100 km/h
1 km mit stehendem Start
Höchstgeschwindigkeit
Verbrauch (l/100 km)
Preis

Brasilien-Rallye 82: Der BOGE turbo ts war erfolgreich dabei!

Ein Team hat sich bewährt. Michèle Mouton, mit Fabrizia Pons und der Audi Quattro mit den BOGE Stoßdämpfern turbo ts.* Die 2.419 Kilometer der Brasilien-Rallye wurden erfolgreich beendet und dabei 18 von

25 möglichen Bestzeiten herausgefahren. Mit diesem überlegenen Sieg auf ihrem **330 PS starken Audi Quattro** stellten die schnellsten Damen der Welt erneut ihre Klasse unter Beweis. **Bewiesen hat sich dabei auch die Sonderklasse der BOGE turbo ts.** Ohne Stoßdämpferausfall durch die ganze Rallye. – Ein neuer Erfolg auf dem langen Weg von über 50 Jahren BOGE Erfahrung im Stoßdämpferbau. **BOGE weiß, wie man Qualität baut.** Das beweist sich nicht nur im Rallye-Einsatz,



sondern überall in Europa, wo Autos gefahren werden.

* BOGE turbo ts in Rallye-Ausführung

BOGE ist die Nr. 1 in Europa.

BOGE
Schwingungsdämpfung

nische Daten im Vergleich



Escort RS 1600i	Golf GTI	Ritmo Abarth
Vierzylinder in Reihe, vorne quer eingebaut		
1996	1781	1995
79,96 x 79,5	81,0 x 86,4	84,0 x 90,0
115 PS (85 kW)	112 PS (82 kW)	125 PS (92 kW)
6000	5800	5800
148 Nm	153 Nm	172 Nm
5250	3500	3500
Vorderrad		
Fünftang		
5 1/2 x 14 (Alu)	5 1/2 x 13	5 1/2 x 14 (Alu)
185/60 HR 14	175/70 HR 13	185/60 HR 14
9,7	8,8	8,6
31,1	30,0	30,0
190,6 km/h	191,2 km/h	186,4 km/h
8,8	9,2	12,0
22 950 Mark	19 725 Mark	19 500 Mark

Allerdings muß sich der Sport-Escort einige Kritik gefallen lassen: Grundlegende Schwachpunkte am Fahrwerk sind immer noch nicht beseitigt.

So ist das Auto außerstande, geradeaus zu fahren. Ford rüstet die Testwagen mit Serie-60-Reifen aus, die auf 5 1/2 x 14-Felgen montiert sind. Dieses brachte gegenüber der ursprünglich verwendeten Serie-50-Reifen zwar ein Plus, aber das Fahrverhalten ist immer noch unbefriedigend. Erschwerend kommt eine für Fronttriebler erstaunliche Windempfindlichkeit dazu, und auch in Kurven stellt sich Enttäuschung ein. Der Escort ist zwar imstande, sehr zügig alle Biegungen zu umrunden, stellt seinen Fahrer aber vor einige Probleme. So wechselt das Kurvenverhalten sehr schnell von Untersteuern in Übersteuern; und der Escort-Pilot muß häufig korrigieren.

Besseres kann man vom Motor vermeiden: Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h schafft das Auto in 9,7 Sekunden und rennt auf der Autobahn gut 190 km/h schnell. Dazu verfügt das Aggregat über sparsame Trinksitten: Gerade 8,8 Liter flossen im Test durch die Einspritzdüsen. Die Verarbeitung und die Ausstattung des auf dem Ghia-Modell basierenden RSi ist sehr

gut, was man bei einem Preis von 22 950 Mark auch erwarten darf.

Erwarten kann man aber auch ein besseres Fahrwerk, als es der Escort hat – hier bleibt noch einiges zu tun.

Golf GTI 1800

Der Alleskönner

Als anerkannter Klassenprimus hat sich der Golf GTI seit Jahren mit Autos auseinandergesetzt, die gezielt seine Kundschaft ansprechen sollen. Die meisten Angriffe konnte der Wolfsburg-Allerklärer mühselos abwehren, aber 1982 sahen sich die Techniker doch aufgefordert, mehr als nur Modell-Pflege zu betreiben. Ging es vorher darum, die geschwinde Rostbildung zu bekämpfen – was auch gelang –, war jetzt mehr Leistung gefragt.

Deshalb wanderte der langhubige 1,8-Liter-Motor, der sich im Audi-Coupe bereits bewährt hat, unter die Haube – allerdings mit einer Benzineinspritzung versehen. Die Leistung stieg durch diese Herz-Verpflanzung nur um zwei PS auf 112 PS, wichtiger war den VW-Technikern die Steigerung des Drehmoments: Statt wie bisher 140 Nm bei 5000/Min. beträgt

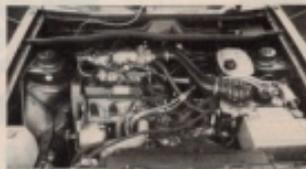
es beim 1800er jetzt 153 Nm und fällt bereits bei 3500/Min. an.

Die Praxis bestätigt die Theorie: Der neue GTI zieht auch im unteren Drehzahlbereich kräftig durch, er ist ein schaltfaul zu bewegendes Auto geworden. Und ein schnelles dazu: Den Sprint von 0 auf 100 km/h erledigt das Auto in 9,2 Sekunden, und die Höchstgeschwindigkeit beträgt gar 191,2 Sekunden. Besonders erfreulich ist der Umstand, daß dieser starke Golf im Test insgesamt mit einem Durchschnittsverbrauch von 9,2 Litern zufrieden war. Ebenso erfreulich ist die gute Verarbeitung und die reichhaltige Ausstattung des Wolfsburgers. Allerdings muß der GTI-Pilot auf Leichtmetallfelgen einen Aufpreis von 646 Mark kalkulieren, während Ritmo und Escort von Haus aus auf solchen Silberlingen rollen.

Bei Vollampf voraus erweist sich der Golf GTI als ein sehr

angenehmes Auto. Er ist noch ausreichend komfortabel, und die Entscheidung des VW-Werkes für Serie-70-Reifen zeigt sich als wohldurchdacht. Der Golf läuft nämlich gut geradeaus und zeigt sich im Grenzbereich leicht beherrschbar. Daß dabei die Geschwindigkeiten kaum niedriger als die des kompromißlos sportlichen Ritmo sind, stellt den Wolfsburg-Technikern ein gutes Zeugnis aus. Wer sich für den Golf GTI entscheidet, erhält mit Sicherheit das ausgereifteste Auto dieser Klasse. Der GTI liegt in der Summe seiner Eigenschaften immer noch klar vor der Konkurrenz, auch wenn diese vereinzelt Disziplinen inszenieren für sich entscheiden kann.

Der Golf bietet gepflegte Verarbeitung, sehr gute Leistung und sichere Strahlenlage – das gute Image nicht zu vergessen, um das ihn seine Gegner so beneiden. Der GTI 1,8 kostet 19 725 Mark.



Der Golf GTI setzt immer noch die Maßstäbe. Der neue 1,8-Liter-Motor leistet 112 PS, das Cockpit ist sehr gut. Die Alu-Räder kosten 646 Mark Aufpreis



Ritmo Abarth 125 TC

Die Fahmaschine

Der Ritmo Abarth ist ein Auto, über das PS-Aktivisten zweifellos in Verzückung geraten können. Fiat spendierte nämlich seinem Erfolgsmodell einige Zutaten, die aus dem kompak-

ten Familienauto eine wahre Bombe machen: Unter der Haube röhrt der Zwei-Liter-Motor, der in der PS-Schmiede von Carlo Abarth leicht überarbeitet wurde. Neue Kolben, geänderte Kurbelwelle, verstärkte Kopfdichtung, Leichtmetall-Ölwanne mit Schwallblechen, Ölkühler mit Thermostat, elek-

TEST & TECHNIK Fortsetzung

tronische Zündung und ein Weber-Doppelfallstrom-Vergaser sorgen für 125 PS (92 kW) bei 5800/min. Erweiterte Ansaugkanäle und eine erleichterte Schwingscheibe sorgen für zügiges Hochdrehen des Vierzylinders, und auch Freunde der Optik und der Akustik kommen nicht zu kurz: Der Zylinderkopf mit seinen zwei oberliegenden Nockenwellen bietet einen erfreulichen Anblick, und daß dieser Ritmo vernünftig aus seinem dicken Auspuff trompetet, ist bei seiner Herkunft klar. Aber nicht nur auf der Motorseite wurde der Ritmo aufgerüstet: Sein Fahrwerk mußte sich starke Eingriffe gefallen lassen. Die gesamte Vorderachse stammt aus dem Gruppe 2-Rallye-Auto, verstärkte Antriebswellen und Raddräger, innenbelüftete Scheibenbremsen mit 243 Millimeter Durchmesser, verstärkte Querlenker, geänderte Feder- und Dämpferabstimmung und verstärkter Stabilisator werden bei Abarth angefertigt und im Fiat-Werk in die Ritmo-Karosserie eingebaut. Auf der Straße wird schnell klar, daß der Ritmo-Sound keinesfalls Lärm um nichts ist: Das Zwei-Liter-Auto beschleunigt



Zu den Vorzügen des Ritmo gehören der bürstenstarke 125-PS-Motor und die hervorragende Straßenlage. Seine Nachteile liegen in der nachlässigen Verarbeitung und der unpraktischen Bedienung.

nigt in 8,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h und rennt 188,4 Stundenkilometer schnell. Die Höchstgeschwindigkeit ließe sich mit Sicherheit noch steigern, wenn der Ritmo etwas länger übersetzt wäre. Die Straßenlage ist hervorragend, das Frontantriebs-typische Untersteuern tritt nur sehr gemäßig auf, und Lastwechselreaktionen kennt der Italiener so gut wie überhaupt nicht.

Damit ist klar, daß die Stärken des Ritmo beim Motor und der Straßenlage zu suchen sind. Die Karosserie, obwohl sehr gut ausgestattet, kann mit den Konkurrenten nicht mithalten: Unpraktische Bedienelemente, teilweise schlampige Verarbeitung muß der Abarth-Pilot schon in Kauf nehmen. Dazu gehört auch, daß das Fünf-Gang-Getriebe singende Geräusche von sich gibt und mit Nachdruck bedient werden will.

Wer den Ritmo Abarth kauft, erhält eine Fahrmachine mit überlegenen Leistungen und sehr guter Straßenlage. Das Finish der deutschen Konkurrenten sucht er jedoch vergebens. Dafür ist der Ritmo mit 19 500 Mark der billigste.

Foto: Jürgen Meckmann, ADF/Ges

COUPON

Liefen Sie mir bitte Sportfahrer im Abonnement

ab sofort/ab Monat _____ zum Jahresabopreis von DM 48,- (im Ausland DM 56,- einschl. Versandkosten).

Vorname _____

Nachname _____

Straße/No. _____

PLZ/Ort _____

So soll der Abopreis erhoben werden:
 durch Abbuchung durch Rechnung

Bank/Sparkasse/Pfand _____

Ort _____

Bankleitzahl _____

Konto-Nr. _____

Konto-Inhaber _____

Ort, Datum _____

Unterschrift _____

Diese Bestellung kann ich innerhalb einer Woche beim Verlag schriftlich widerrufen.

Unterschrift _____

Sportfahrer, Vertriebsleitung,
 Postfach 30 46 30, 2 Homburg 36

Damit Sie kein Heft verpassen:

Abonnieren Sie doch den Sportfahrer - dann kommt er regelmäßig zu Ihnen ins Haus.

Erstens sparen Sie dabei Geld: Ein Jahres-Abo kostet DM 48,- einschl. Versandkosten. Und zweitens haben Sie die Garantie, jedes Heft zu bekommen. So können Sie den »Sportfahrer« sammeln. Und haben in Kürze ein stattliches Nachschlagewerk. Also: Gleich den Coupon ausfüllen, ausschneiden – und ab geht die Post.

