

Auto

ZEITUNG

sfr 3,80 öS 28,-
7.6.82
Nr.12
DM 3,50

● **Vergleichstest:**
VW Golf GTI gegen
Fiat Ritmo Abarth



Fiat Ritmo Abarth

VW Golf GTI

● **Fahrbericht:**
Der neue Datsun Sunny

● **Neu:** Rover 3500,
Bentley Mulsanne Turbo

Gefährliche Baustellen, überlastete
Autobahnen. Trotzdem:

Ohne Stau in den Urlaub

- So vermeiden Sie Engpässe und Wartezeiten
- So sparen Sie Zeit beim Fahren und Geld beim Tanken

Corsa

Exklusiv:
Erste
Fotos
vom
kleinen Opel
(Seite 16)



Opels Waffe
gegen
VW Polo,
Fiesta und
Renault 5

Porsche wacht endlich auf

Die neue Karriere des 911

(Seite 48)



911 Targa

911 Cabrio

www.transitmo.nl

AUTO
ZEITUNG
TEST

Golf GTI contra Fiat Ritmo 125 TC

Golfspiel in einem neuen Rhythmus

Der Ritmo Abarth verbindet moderne Technik mit konservativer Fahrphilosophie und macht dem Golf GTI damit zu schaffen



Fiat Ritmo Abarth
125 TC: 2 Liter Hubraum; 125 PS;
186 km/h Spitze;
11,6 Liter Super pro 100 km

www.interwheels.nl

WWW.TRANSRITMO.NL

Jahrelang konnte Wolfsburgs Golf GTI ungefährdet in der Klasse der sportlichen Kompaktwagen ein nahezu monopolistisches Dasein führen. Bis die Konkurrenz aus dem Hause Ford, Opel und Renault versuchte, mit einem, wie sie hoffen, mindestens gleichrangigen Modell aus der Schaar der GTI-Käufer einige für ihr Produkt zu begeistern.

Nach dem Renault 5-Turbo (Heft 7/82), den der geriffelte Golf GTI im ersten Anlauf – wenn auch knapp – noch distanzieren konnte,

nimmt nun Fiat mit dem Ritmo Abarth 125 TC Maß. Schon die ausführliche Modellbezeichnung des kleinen Italieners deutet daraufhin, daß die Fiat-Techniker dem schnellsten Modell aus der Ritmo-Familie von Haus aus alles mitgaben, um den flinken Golf in Gefahr bringen zu können.

Abarth, seit gut zehn Jahren zum Fiat-Konzern gehörig, bürgt für das notwendige sportliche Image und den Motor, 125 TC gibt Auskunft über die Leistung (= 125 PS), und TC kenn-

zeichnet den Zweinockenwellen-Motor, den die Angelsachsen traditionsgemäß als TwinCam titulieren.

Ein Kompliment gebührt Fiat schon vorweg: Dieser 125 TC dürfte eine ganz bestimmte Fahrernatur ansprechen. Und zwar jene, denen es auch heute noch Spaß macht, anstatt einer kultivierten zahmen Stute, manchmal einen wilden, unverdorbenen Hengst zu reiten.

Da es sich bei diesen beiden Flitzern geradezu anbietet – bleiben wir noch ein wenig bei



VW Golf GTI:
110 PS aus 1,6 Liter Hubraum;
181 km/h Spitze;
9,2 Liter Super pro 100 km

www.interwheels.nl
WWW.TRANSRITMO.NL

den Vergleichen mit den rasigen Vierbeinern.

Einen Golf holt man aus dem Stall, schwingt sich in den Sattel, will sagen in den Fahrersitz, dreht den Zündschlüssel und gibt ihm die Sporen. Ganz anders da schon der Ritmo: Bereits beim Sattel und Zaumzeug gibt es deutliche Unterschiede. Ist er beim Golf wohlgeformt und gewährt auch ungeübten Aufsitzern ausreichend Halt und Sicherheit, so läßt sich das Gestühl im Ritmo eher mit einer Pferdedecke vergleichen, denn der Seitenhalt ist gleich Null und die Sitzposition trotz verstellbarem Zaumzeug, sprich Lenkrad, unbefriedigend.

Golf-Motor: Sparsam und zuverlässig

Ja, und mit dem Wegfahren ist das auch so eine Sache: Der Golf GTI dürfte mit seinen Insassen schon einige Meter weit verschwunden sein, während der Betreiber des 125 TC noch versucht, mit Choke und vorsichtigem Gasfuß einen halbwegs korrekten Rundlauf des Triebwerks hinzukriegen. Um diese Übung beim allmorgendlichen Start zu einem befriedigenden Ergebnis zu führen, bedarf es längerer Trainings – zumindest bis Fiat dem Ritmo-Abarth-Motor eine Einspritzanlage spendiert.

Hat der Hengstärmer den Abarth-Gaul auf Betriebstemperaturen gebracht, darf er endlich die Zügel schießen lassen. Und nun legt er, entsprechend seinem Naturell, zügig los, erreicht, wenn es denn sein muß, aus dem Stand die 100-km/h-Marke nach 8,8 Sekunden, greift sich den vorausgeeilten Golf, der im gleichmäßigen Tempo sanft schaukelnd seine Spur über die Autobahn zieht, und geht mit einer letzten Kraftanstrengung vorbei.

Triumph? Wohl kaum, denn ein Blick auf den meist von der rechten Hand verdeckten Drehzahlmesser läßt einem das triumphierende Grinsen gefrieren: Bei Höchstgeschwindigkeit steht die Anzeigenadel stramm im roten Bereich. Bei einer Tachoanzeige von 205 km/h

Golf GTI

Seit fast sieben Jahren auf dem Markt, ist der Top-Golf immer noch der Maßstab für die Klassen-Konkurrenz

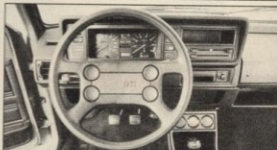


Pluspunkte

- Günstiger Benzinverbrauch
- Gute Verarbeitung
- Ausgereifte Technik
- Komfortables, sicheres Fahrwerk
- Guter Wiederverkauf

Minuspunkte

- Viele Ausstattungsdetails nur gegen Aufpreis
- Nachlassende Bremsen bei harter Beanspruchung
- Falsche Platzierung der Zusatzinstrumente
- In der Wirkung zu schwache Belüftung und Heizung
- Hoher Geräuschpegel, 84 dB(A), bei Höchstgeschwindigkeit



Golf-Cockpit

Instrumente, Bedienung und Zusatzkontroll-Anzeigen sind wenig sportlich gestaltet

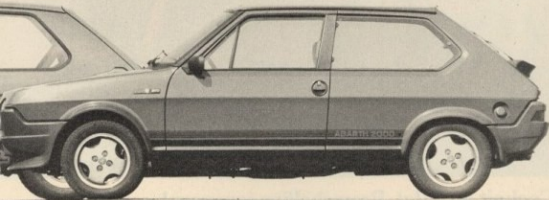


Golf-Motor

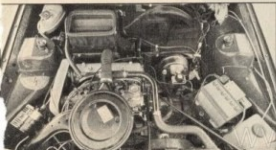
Der 1,6-l-Einspritzmotor gehört bezüglich Leistung, Kultiviertheit und Verbrauch zum Besten

Ritmo 125 TC

Mit seinen guten Anlagen kann sich der Fiat-Abarth gegenüber dem Golf Respekt verschaffen



Ritmo-Cockpit Dreispeichen-Lenkrad und eine wenig konsequente Armaturenbrett-Gestaltung



Ritmo-Motor 2-1-Vierzylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen: Agil, aber schlucktrüdig



Pluspunkte

- Sehr gute Fahrleistungen
- Durchweg unproblematische Fahreigenschaften
- Serienmäßig fast komplette Ausstattung
- Gutes raumangebot
- Vorzügliches Handling
- Ausgezeichnete Bremsen

Minuspunkte

- Benzinverbrauch
- Armaturenbrett
- Kaltstartprozedur
- Formgebung der Vordersitze mangelhaft
- Spitze nur bei Drehzahlen im roten Bereich zu erzielen
- Hoher Geräuschpegel 84 dB(A) bei Höchstgeschwindigkeit

liegen 6500/min an – in Wahrheit rennt der Fiat dann übrigens nur 188 km/h. Noch einmal gut 300 Touren mehr sind bei längerem Anlauf problemlos möglich.

Der markierte Wertebereich ist dabei schon um reichlich 800 Umdrehungen pro Minute überschritten. Wer schummelt da? Fiat, der Drehzahlmesser-Hersteller oder der Cavalli-Züchter? Jedenfalls ist ein GTI nur zu halten, wenn der 125-TC-Motor – laut Fiat – eigentlich schon im existenzbedrohenden Bereich werkt.

Dabei brauchten die Italiener gar nicht so zaghaft mit diesem Triebwerk umgehen, denn der Basis-Motor hat seine Bewährungsprobe – in verschiedenen Ausführungen – in den haus-eigenen Modellen 131, Argenta und Lancia Beta schon längst bestanden. Zudem nahm sich PS-Zauberer Abarth den 2-1-Vierzylinder vor und trimmte ihn mit aufwendigen Modifikationen (Nockenwellen, Zylinderkopf, Kolben, Kurbel-

welle, Ölwanne, Auspuff und anderes mehr) sowie einer Weber-Doppelvergaseranlage in eine sportliche Richtung, die dem Motor gut bekommen ist. Daß sich dabei die beweglichen Teile des Aggregats zwischen 4000 und 7000/min recht nachdrücklich zu Wort melden, stört nicht sonderlich. Auch der Golf tönt insgesamt bei Höchstgeschwindigkeit nicht leiser. Beide Kandidaten lärmen dann mit 84 dB(A) im Innenraum.

Ritmo-Motor geeignet für Sporeinsatz

Der betriebene Aufwand am Fiat-Motor deutet zudem darauf hin, daß mit einem dem Ritmo Abarth verwandten Aggregat auch motorsportliche Ziele angestrebt werden. In der Rallyeversion des Fiat 131 lieferte das Ritmo-Basistriebwerk schon standfest 240 PS. Fiat-Deutschland sollte sich - ernsthafter als in der Vergangenheit - bemühen, diesbezüglich am Ball zu bleiben, um ernsthaften Sportfahrern eine heiße Rallyeversion möglichst bald anbieten zu können.

Trotz der insgesamt betont sportlichen Auslegung blieb der Motor elastisch genug, die gut 1000 Kilogramm Leergewicht auch aus niedrigen Drehzahlen zügig in flottere Gangart umzusetzen. Allerdings ließ sich der 130 Kilo leichtere Golf bei den Elastizitätsmessungen nicht abhängen. Obwohl mit 400 cm³ Hubraum und 15 PS im Nachteil, differenziert die üblichen Standardwerte der AUTO ZEITUNG-Messungen nur selten zuungunsten des Wolfsburgers (siehe Tabellen Seite 30).

Während sich der Ritmo-Abarth-Fahrer müht, einen Gleichklang zwischen seinen Bewegungen auf dem Sitz und dem vom sportlichen Fahrwerk weitergegebenen Fahrbahnunebenheiten herzustellen, lächelt darüber ein GTI-Lenker nur müde. Das von Volkswagen im Vergleich zu Fiat komfortbetonter abgestimmte Fahrwerk hat unbestritten auf schnellen Autobahn-Etappen seine Vorteile. Dieser Eindruck ändert

Preise und Kosten		
	Golf GTI	Fiat Ritmo
Basispreis	19.305,-	19.500,-

Das kostet die Sicherheits-Ausstattung		
Halogen-Scheinwerfer H4	●	●
Kopfstützen im Fond	-	-
Automatikgurtel im Fond	●	-
Heizbare Heckscheibe	●	●
Verbundglas-Frontscheibe	●	●
Außenspiegel rechts	47,-	-
Heckscheibenwischer	●	-
Nebelschlußleuchte	420,-*	●
Rückfahrleuchte	●	●
Zweikreis-Bremsystem	●	●

Soviel kosten sonstige Aufpreis-Extras ab Werk		
5-Gang-Getriebe	●**)	●
Schiebedach	551,-	-
Metallic-Lackierung	340,-	380,-
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	282,-	-
Wärmeschutzglas	343,-	●
Sportsitze	●	-
Sportlenkrad	●	●
Leichtmetalleigen	646,-	-
Zweitellige Rücksitzbank, umklappbar	-	●
Frontspoiler	●	●
Heckspoiler	-	●
Azustellfenster hinten	-	●
Antenne	●***)	●
Lenkrad höhenverstellbar	-	●

● = serienmäßig / - = nicht lieferbar / *) nur in Verbindung mit dem Schließweller-Paket (Nebellampen + starke Batterie) / **) 414-E-Sichtgetriebe oder Sportgetriebe wahlweise ohne Aufpreis / ***) nur in Verbindung mit einem Radio

Das kostet ein Satz Reifen		
Reifengröße	175/70 HR 13	185/60 R 14 B2H
Reifenpreis pro Stück	165,-	240,-

Unterhaltskosten ¹⁾		
Kfz-Steuer	230,40	288,00
Hauptpflicht ²⁾	1.029,00	1.212,80
Teilkasko	276,20	276,20
Kraftstoffkosten ³⁾	1.794,00	2.262,00
Gesamtkosten	3.329,60	4.039,00
Kosten pro Kilometer	0,222	0,269
Neupreis	19.305,00	19.500,00
Wertverlust ⁴⁾	3.861,00	3.900,00
Gesamtkosten + Wertverlust	7.190,60	7.939,00
Kosten pro Kilometer	0,479	0,529

¹⁾ Kosten pro Jahr bei 15.000 km Fahrleistung / ²⁾ Tarifgruppe 3, 100% / ³⁾ 2 Millionen Mark Pauschal / ⁴⁾ Preis: Superbenzin 1,30 DM pro Liter / ⁵⁾ 20% von Basispreis pro Jahr

sich jedoch zugunsten des Italiener, wenn die gemeinsame Testfahrt über kurvenreiche Landstraßen führt. Nach wenigen Kilometern drängt sich wieder hartnäckig der Vergleich zwischen diesen beiden Wagen und Rassepederen auf.

Die „Stute“ GTI läßt sich zwar dank der Gesamtharmonie zwischen Sitzposition, Schaltung, Motor und Fahrwerk auch von Jungreitern fast auf Anhieb schnell und problemlos bewegen. Doch etwas geübtere Reiter werden bald bemängeln, daß der VW unter anderem bei härteren Anforderungen in der Bremswirkung nachläßt und auch ein wenig zu schaukelig über den Asphalt traut.

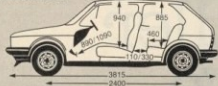
Der „Hengst“ Ritmo agiert da ganz anders. Mal abgesehen von der Pferdedeckensitzposition, verlangen die 125 PS zwar permanent kräftig zupackende Hände. Jedoch können die ziehenden Cavalli sehr exakt dirigiert werden und aufgrund der gelungenen Kombination zwischen Reifen, Felgen und Fahrwerk gerät millimetergenaues Anpöhlen von Kurven und Ecken zum Vergnügen. Wozu auch das recht flott zu schaltende Fünfganggetriebe seinen Teil beiträgt, das, ebenso wie beim VW Golf GTI, im Basispreis schon enthalten ist.

Der Ritmo-Abarth überzeugt im Handling

Die Arbeit der Fiat-Techniker am Fahrwerk des Ritmo sowie die Anpassung der Vorder- und Hinterachse an die hohe Motorisierung haben sich durchweg bezahlt gemacht. McPherson-Federbeine vorn und Einzelradaufhängung hinten - jeweils mit unteren Querlenkern und hinten mit noch einer verbliebenen Quersattelblende - bildeten dafür die Voraussetzungen.

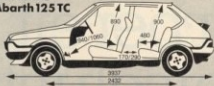
Die Fahreigenschaften sind demnach eher gutmütig zu nennen, mit einer wahrnehmbaren Tendenz zum Untersteuern, was der Fahrer aber durch Lastwechsel leicht neutralisieren kann. Die Zweikreis-Bremsanlage mit innenbelüfteten Scheiben-

VW Golf GTI



Der gegenüber dem Fiat Ritmo um 32 mm kürzere Radstand fehlt dem Golf GTI im Innenraum

**Fiat Ritmo
Abarth 125 TC**



Der Fiat Ritmo Abarth ist länger und breiter als der Golf GTI, dafür aber um 40 mm niedriger

MOTOR

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vier im Bug des Fahrzeuges eingebaut, Motorblock aus Grauguss, Zylinderkopf aus Leichtmetall, fünffach gelegerte Kurbelwelle, eine oberegehende Nockenwelle über Zahnriemen angetrieben, parallel hängende Ventile über Tassenstößel betätigt, ein Falstrom-Regelgestänge, kontaktlose Transponder, thermostatlos gesteuerte, elektrische Kühlerventilator, Druckluftaufschmierung, Bohrung/Hub 78,5/80,0 mm, Motorleistung 89,3 PS/Liter, Hubraum eff. 91, 1968/1577 cm³, Verdichtungsverhältnis 9,5:1, Kühlsystem/Behälter 6,5/Liter, Lichtmaschine 630 Watt bei 6100/min, Batterie 12 V/36 AH, Max Drehm. 140 Nm/14,3 kmp, Ölwechsel/Wartg. alle 7500 km bei 5000/min, Kraftstofforte Superbenzin

**SPARSAHM
und Kultiviert
ist der
1,6-L-Motor
aus den
VW-Konzern
auch heute
noch ein
großer Wurf**

KRAFTÜBERTRAGUNG

Mechanisch betätigte Einschleib-Trockenkupplung, vollsynchroisiertes Fünfganggetriebe, Mittelschaltung, Antrieb auf die Vorderräder, Übersetzungsverhältnisse 1. Gang 3,45:1, 2. Gang 2,12:1, 3. Gang 1,44:1, 4. Gang 1,13:1, 5. Gang 0,91:1, R.-Gang 3,17:1, Achsantrieb 3.89:1

FAHRWERK

Vom Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen mit unteren Dreiecksquerlenkern, Stabilisator, hinten Verbundlenkerstrahlen, Stabilisator und Feder-Dämpfer-Einheit, Zahnstangenlenkung mit 3¼ Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Zweikreis-Bremsensystem mit Bremskraftverstärker und regler, vom Scheibenbremsen, innenbetätigt, hinten Trommelbremse, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Stahlräder Radgröße 5¼ x 13, Refrengröße 175/70HR 13

**KOMFORTABEL
ist die
Fahrwerks-
abstimmung
und daher den
meisten Fahrern
zu recht**

KAROSERIE-ABMESSUNGEN-GEWICHTE

Selbsttragende Stahlblechkarosserie mit zwei Türen und Heckklappe, fünfstellige Kombiheck-Limousine		auf Gesamtgewicht 1230	
Länge	3815	effektive Zuladung	350
Breite	1610	Achslastverteilung leer	
Höhe	1410	vorn	550 = (62,5%)
Radstand	2400	hinten	330 = (37,5%)
Spurweite vorn	1404	Leistungsgewicht	
Spurweite hinten	1372	leer	6,0 kg/PS
Wendekreis-Ø	10,40 m	beladen	11,2 kg/PS
Gewichte (kg)		Anfangslast	1200 kg
Leergewicht FZ, Schein	840	gebremst	400 kg
Leergewicht Test	880	ungelastet	400 kg

**PROBLEME
gibt es
schon
sehr harte
Belastungen
mit der Stand-
festigkeit der
Bremsen**

MESSWERTE

Beschleunigung (s)		Innengeräusche dB(A):	
0-40 km/h	2,7	im Stand	90
0-60 km/h	4,4	bei 50 km/h im 3. Gang	90
0-80 km/h	6,5	bei 80 km/h im 3. Gang	75
0-100 km/h	9,4	bei 100 km/h im 4. Gang	75
0-120 km/h	13,2	bei 130 km/h im 4,5. G.	80/78
0-140 km/h	18,4	bei 140 km/h im 4,5. G.	78/77
0-160 km/h	23,2	bei 160 km/h im 5. Gang	81
0-200 km/h	36,9	bei Höchstgeschw. im 5. G.	84
0-1000 m	31,3	Testverbrauch n. DIN 70030 s	
Beschleunigung im 4,5. G. (s):		bei 90 km/h	6,2/1100 km
90-80 km/h	4,7/ 5,8	bei 120 km/h	7,8/1100 km
90-100 km/h	8,5/11,3	Städtyklus	11,0/1100 km
90-120 km/h	13,3/17,3	"1+4E"-Schaltgetriebe	
60-140 km/h	19,3/25,2	Testverbrauch	9,2/1100 km
Höchstgeschw.	181 km/h	Tankinhalt	40 Liter
		Theoret. Reichweite	434 km

MOTOR

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, vier im Bug des Fahrzeuges eingebaut, Motorblock aus Grauguss, Zylinderkopf aus Leichtmetall, fünffach gelegerte Kurbelwelle, zwei oberegehende Nockenwelle über Zahnriemen angetrieben, V-förmig hängende Ventile über Tassenstößel betätigt, ein Falstrom-Regelgestänge, kontaktlose Transponder, thermostatlos gesteuerte, elektrische Kühlerventilator, Druckluftaufschmierung, Bohrung/Hub 84,0/90,0 mm, Motorleistung 82,7 PS/Liter, Hubraum eff. 91, 1995/1981 cm³, Verdichtungsverhältnis 9,5:1, Kühlsystem/Behälter 6,5/Liter, Lichtmaschine 770 Watt bei 5800/min, Batterie 12 V/36 AH, Max Drehm. 172 Nm/17,5 kmp, Ölwechsel/Wartg. alle 10000 km bei 3500/min, Kraftstofforte Superbenzin

**SPORT-Motor mit
vielfältigen
Möglichkeiten
zu später
folgenden
Leistungs-
steigerungen**

KRAFTÜBERTRAGUNG

Mechanisch betätigte Einschleib-Trockenkupplung, vollsynchroisiertes Fünfganggetriebe, Mittelschaltung, Antrieb auf die Vorderräder, Übersetzungsverhältnisse 1. Gang 3,58:1, 2. Gang 2,23:1, 3. Gang 1,54:1, 4. Gang 1,15:1, 5. Gang 0,96:1, R.-Gang 3,66:1, Achsantrieb 3,57:1

FAHRWERK

Vom Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen mit unteren Querlenkern, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an unteren Querlenkern und einer Querbalken, Teleskopdämpfer, Zahnstangenlenkung mit 3,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Zweikreis-Bremsensystem mit Bremskraftverstärker und regler, vom Scheibenbremsen, innenbetätigt, hinten Trommelbremse, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Radgröße - Au 5¼ x 14 H2 Refrengröße 185/60HR 14

**PRÄZISE,
sogar mit
kräftigen
Bremsen
zu lenken**

KAROSERIE-ABMESSUNGEN-GEWICHTE

Selbsttragende Stahlblechkarosserie mit zwei Türen und Heckklappe, fünfstellige Kombiheck-Limousine		auf Gesamtgewicht 1360	
Länge	3937	effektive Zuladung	350
Breite	1690	Achslastverteilung	
Höhe	1370	vorn	640 = 63,4%
Radstand	2432	hinten	370 = 36,6%
Spurweite vorn	1455	Leistungsgewicht	
Spurweite hinten	1420	leer/ beladen	8,1/10,9 kg/PS
Wendekreis-Ø	10,90 m	Anfangslast	1100 kg
Gewichte (kg)		gebremst	500 kg
Leergewicht FZ, Werk	980	ungelastet	500 kg
Leergewicht Test	1010	Dachlast	80 kg

MESSWERTE

Beschleunigung (s)		Innengeräusche dB(A):	
0-40 km/h	2,5	im Stand	88
0-60 km/h	4,0	bei 50 km/h im 3. Gang	70
0-80 km/h	6,0	bei 80 km/h im 3. Gang	74
0-100 km/h	8,8	bei 100 km/h im 4. Gang	75
0-120 km/h	12,4	bei 130 km/h im 4,5. G.	78/77
0-140 km/h	17,7	bei 140 km/h im 4,5. G.	80/79
0-160 km/h	22,4	bei 160 km/h im 5. Gang	84
0-200 km/h	36,4	bei Höchstgeschw.	84
0-1000 m	30,5	Verbrauch nach DIN 70030:	
Beschleunigung im 4,5. G. (s):		bei 90 km/h	7,1/1100 km
90-80 km/h	4,3/5,7	bei 120 km/h	9,3/1100 km
90-100 km/h	8,5/11,4	Städtyklus	12,4/1100 km
90-120 km/h	13,2/17,5	Testverbrauch	11,6/1100 km
60-140 km/h	19,8/24,8	Tankinhalt	50 Liter
Höchstgeschw.	188 km/h	Theoret. Reichweite	431 km

**SPRINTER
mit hervor-
ragenden
Quali-
täten, wenn
man die Dreh-
schleifer
ignoriert**

PRESSEHERSTELLER

VW Golf GTI, werbung
Volkswagen AG, Postfach 3160 Wolfsburg 19 305 - 0M

PRESSEHERSTELLER

Fiat Ritmo Abarth
Fiat Automobil AG, Salizstraße 140, 7100 Heilbronn 19 903 - 0M





Golf GTI Gute Sitzposition für den Fahrer, aber wenig Ablagemöglichkeiten im Innern



Ritmo 125 TC Unzureichend gepolsterte Frontsitze, wenig attraktive Instrumentierung

bremsten vorn und Trommelbremsen hinten verrichtet im Ritmo ihren Dienst vorzüglich. Motor – trotz seiner Rotphase –, Fahrwerk und Getriebe zählen zu den starken Seiten des 125 TC. Die Karosserie mit Front- und Heckspoiler sowie die serienmäßigen Alu-Felgen ergeben ein harmonisches Gesamtbild. Auch in dem Punkt muß sich der schnelle Italiener nicht mehr hinter dem Golf GTI verstecken.

Doch angesichts der nur 7 km/h geringeren Höchstgeschwindigkeit, des um 2,4 Liter niedrigeren Benzinverbrauchs pro 100 Kilometer und der etwas günstigeren Anschaffungskosten gegenüber dem Fiat Ritmo Abarth dürfte der VW Golf GTI für die meisten Interessenten wohl immer noch erste Wahl bleiben.

In der Summe seiner Eigenschaften präsentiert sich der flinke Italiener als ein Mobil für Fahraktive, die ihren Spaß haben wollen und mit kundiger Hand zu Werke gehen.

Für den Kaufentscheidur Fiat spricht dessen, mit Ausnahme der Frontschmelze, bessere Serienausstattung (siehe „Preise und Kosten“).

Per Saldo: Fiat Ritmo Abarth – ein Auto für Leute, die einen Sportwagen im Limousinen-Look schätzen, wie ihn die Italiener und speziell Abarth seit Jahren anbieten – natürlich bestückt mit bewährter Technik. Der Golf GTI des Jahrgangs '82 wirkt dagegen eher wie eine vorzüglich austrianierte „Stute“, die, wenn gewünscht, auch ihre Muskeln spielen läßt.

Lange Diskussionen darüber, wer schlußendlich auf dem Markt die besseren Chancen haben wird, erübrigen sich: Der neue Fiat Ritmo trifft auf einen Golf GTI, dessen Nachfolger ab 1983 schon in den Startlöchern steht. Der Champion Golf zieht sich ohne Niederlage, wenngleich angeschlagen, zurück und gibt den Titel kampflös weiter. An den Ritmo? **Lothar Boschen**

Besitzer-Stimmen

„Mein Golf GTI ist ein komplett ausgestatteter, sportlicher Wagen. Er bietet viel Fahrsicherheit auf Grund seines starken Motors, der hervorragenden Bremsen und des guten Fahrwerks, dessen Abstimmung mir allerdings etwas zu weich erscheint. Der Durchschnittsverbrauch meines GTI: 9,5 Liter.“



Hein-Oleer Brecht
Expeditent
3152 Inade 1

„Ich habe den Golf GTI gekauft, weil ich ein preiswertes, sportliches Auto haben wollte, was der Golf meiner Meinung nach ist. Bis jetzt gab's nur Probleme mit dem Auspuff und mit dem Rost an den Kanten der Karosserie. Der Verbrauch liegt bei 9,5 Liter/100 km.“



Gerd Krause
Installateur
4300 Essen 1

„Abgesehen von kleineren Mängeln ist der Golf GTI insgesamt ein gutes Auto. Erfreulich niedrig der Spritverbrauch von 8 bis 9 Liter pro 100 km. Zu bemängeln habe ich u.a. die Be- und Entlüftung, die Heizung und die geringen Ablagemöglichkeiten im Innern des Wagens. Die Fahrwerksabstimmung fiel zu weich aus.“



Georg Werner
Fleischer
8533 Scheinfeld

„Mein Ritmo Abarth 125 TC hat eine bombige Straßenlage und wirklich sehr gute Bremsen. Über-

rascht hat mich der sehr ruhige Lauf des Vierzylinder-Zweiockwellen-Motors. Zudem ist der Motor trotz seiner 125 PS noch recht elastisch. Allerdings: Die Sitze im Ritmo 105 TC bieten eine bessere Polsterung und mehr Seitenhalt.“



Werner Schmieder
Kaufmann
5210 Trissdorf

„Der 125 TC bereitet mir richtig viel Spaß – optimal. Die Bremsanlage mit der Kombination Scheiben vorn und Trommeln hinten ist wirklich gut. Die Ausstattung des Ritmo könnte qualitativ besser sein, aber so sind die heutigen Autos wohl. Ich habe mir gleich zwei Recaro-Sitze, Hosenträgergurte und einen Überrollkäfig eingebaut.“



Lutz Dimp
Kaufmann
1000 Berlin 65

„Ich besitze den Ritmo Abarth 125 TC erst seit ein paar Wochen, doch schon jetzt kann ich sagen, daß sich der Motor sehr drehfreudig und elastisch zeigt. Mein Urteil als sportlicher Fahrer über Federung und Fahrwerk: gut. Den 5. Gang zu finden fällt mir noch ein bißchen schwer. Weitere Anmerkungen: Ausstattung gut, Verarbeitung teilweise nachlässig, der Fahrersitz ist nicht optimal, und das verstellbare Lenkrad bringt wenig.“



Eberhard Hohmann
Kaufmann
50009 Köln 21