

# auto motor und sport

Heft 18  
8. September 1982  
DM 4,- E 1418 D

Eine Million für  
**Walter Röhrl**  
So teuer verkauft sich ein  
Rallye-Weltmeister

## Erster Fahrbericht **Audi 100**

## Die schnellen Kleinen im Vergleichstest (I)

**Fiat Ritmo Abarth 125 TC**  
**Ford Escort RS 1600i**  
**Mitsubishi Colt Turbo**  
**Renault 5 Alpine Turbo**  
gegen den neuen  
**VW Golf GTI**

## Oldtimer-Grand Prix Nürburgring Die schönsten Alfa Romeo



## Technik Neuer Boxer-Motor von VW



VW Golf

Ford Escort

Fiat Ritmo

Mitsubishi Colt

Renault 5

WOB: AZ 225

www.transitimo.nl

auto  
motor  
sport

TITEL



VW Golf GTI



Fiat Ritmo Abarth 125 TC





Ford Escort RS 1600 i



Mitsubishi Colt Turbo



Renault 5 Alpine Turbo

## Moderner Fünfkampf

Fünf sportliche Kompakt-Limousinen im Vergleichstest: VW Golf GTI gegen Fiat Ritmo Abarth 125 TC, Ford Escort RS 1600i, Mitsubishi Colt Turbo und Renault 5 Alpine Turbo (Teil 1).

Von Michael Koenig  
und Hans Peter Seufert (Fotos)

**D**rei Buchstaben wurden zu einem Markenzeichen – wer schlicht vom GTI spricht, macht sofort klar, worum es geht. Denn der schnellste aller Volkswagen stieß in eine attraktive Marktlücke. Wer eine kompakte, sportliche Limousine sucht und wem zum Beispiel die BMW-Modelle der Dreier-Serie hinsichtlich Größe und Preis zu weit oben angesiedelt sind, der liebäugelt zuerst einmal mit dem Erwerb eines VW Golf GTI. >

[www.interwheels.nl](http://www.interwheels.nl)

[WWW.TRANSRITMO.NL](http://WWW.TRANSRITMO.NL)

## Vergleichstest

Für andere Automobilhersteller war dies Grund genug nachzuziehen. Heute gibt es kaum eine Modellreihe der so populären kleinen Schrägheck-Autos mehr, die nicht durch eine sportliche Ausführung nach dem Vorbild des GTI gekrönt wird. auto motor und sport wählte vier Konkurrenten aus, um zu prüfen, ob sie dem neuerdings mit einem 1,8 Liter-Einspritzmotor ausgerüsteten VW Golf GTI ebenbürtig oder sogar überlegen sind.

Als Herausforderer treten an: der Fiat Ritmo Abarth 125 TC, der ebenfalls neue Ford Escort RS 1600 i, der Mitsubishi Colt Turbo und der Renault 5 Alpine Turbo.

Im ersten Teil des Vergleichstests geht es um Karosserie und Ausstattung, Handlichkeit und Bedienung sowie um die Fahreigenschaften.

### 1. Karosserie und Ausstattung

Diese Wertung entscheidet der geräumige und gut ausgestattete Ford knapp für sich. Platz zwei teilen sich VW und Fiat. Der Ritmo bietet zwar den größten Innenraum, verliert aber wegen seiner nachlässigen Verarbeitung an Boden, dem Golf mangelt es hinten an Knieraum.

Daß großzügige Außenabmessungen nicht unbedingt mit innerer Größe einhergehen müssen, beweisen erneut die einheitlich mit einem schrägen Kombi-Heck daherkommenden kleinen Sport-Limosinen.

Der Ford Escort übertrumpft zwar alle Mitbewerber, wenn es um die Länge der Karosserie geht, doch hinsichtlich des



Schwierig zu beherrschen: Ford Escort RS 1600i im Slalom-Kurs



Übersteuert stark: Mitsubishi Colt Turbo beim Wedeln



Starke Lastwechsel-Reaktionen:



Das kurveninnere Hinterrad



Renault 5 Alpine Turbo auf der Kreisbahn



Sportlicher Sprinter: Fiat Ritmo Abarth 125 TC bei der Beschleunigungsmessung



hebt vom Boden ab: VW Golf GTI in voller Fahrt



## Vergleichstest

Platzangebots im Innenraum muß er sich dem kompakteren Fiat Ritmo klar geschlagen geben. Vorne wie hinten genießen die Passagiere im Fiat reichlich Bewegungsfreiheit, wobei auf den Rücksitzen selbst in puncto Kopf- und Kniearm keine Einschränkungen gemacht werden müssen. Anders im Escort: Langgewachsene Personen geraten hier leicht mit dem Wagendach in Berührung, und zwar ganz unabhängig davon, ob sie im vorderen Abteil oder im Fond sitzen. Außerdem steht weniger Innenbreite als im Ritmo zur Verfügung.

Fast ebenso gut wie im Fiat sind Fahrer und Beifahrer im Golf aufgehoben, der auf den Vordersitzen ein wohlthuendes Raumgefühl vermittelt. Auch hinten finden zwei Menschen dank der großen Sitztiefe der Rückbank relativ bequem Platz, zumindest auf kürzeren Strecken. Auf langen Etappen allerdings schränkt der nur knapp ausreichende Kniearm das Wohlbefinden doch ziemlich ein.

Wesentlich mehr Komforteinbußen müssen die Passagiere des Renault 5 und des Mitsubishi Colt in Kauf nehmen. Diese beiden, die schon äußerlich weniger erwachsen wirken als ihre Konkurrenten, offerieren auch deutlich weniger Platz. Im R 5 sind die Vordersitze so nahe beieinander postiert, daß der Schalthebel nur mit Mühe am linken Bein des Nebensitzers vorbei geführt werden kann, und hinten gibt es zwar genügend Kniefreiheit, doch ist sie mit einer zu kurzen Sitzfläche erkauft. Nur in kauender Haltung können Mitteleuropäer durchschnittlicher Größe auf den sehr niedrigen Rücksitzen des Mitsubishi mitfahren, dessen Fondabteil eigentlich nur für die Unterbringung von Kindern geeignet ist. Wer im Colt vorne Platz nimmt, fühlt sich durch die bescheidene Ellenbogenfreiheit und die stark geneigten Seitenscheiben eingeengt.



VW Golf GTI



Fiat Ritmo Abarth 125 TC



Ford Escort RS 1600i



Mitsubishi Colt Turbo



Renault 5 Alpine Turbo



Verkleidete A-Säule



Durchlöcherete Metallplatte als Gaspedal



Großer Spoiler am Heck



Motorhauben-Hutze als sportliches Accessoire



Einzel unlegbare Rücksitze



Funktionelles Cockpit mit griffünstigen Hebeln



Bequeme Sitze mit gutem Seitenhalt

### VW Golf GTI

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor vorne quer, obenliegende Nockenwelle, Hubraum 1781 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 81,0 x 86,4 mm, Verdichtungsverhältnis 10,0:1, Leistung 82 kW (112 PS) bei 5800/min, maximales Drehmoment 153 Nm bei 3500/min, 19 725 Mark.



Verstellbares Lenkrad, unpraktische Bedienelemente



Größflächige Sitze mit angenehmer Polsterung

### Fiat Ritmo Abarth 125 TC

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor vorne quer, zwei obenliegende Nockenwellen, Hubraum 1995 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 84,0 x 90,0 mm, Verdichtungsverhältnis 9,45:1, Leistung 92 kW (125 PS) bei 5800/min, maximales Drehmoment 172 Nm bei 3500/min, 19 500 Mark.



Übersichtliche Instrumente, verdeckt angeordnete Schalter



Körpergerechte Sitze mit Velours-Bezug

### Ford Escort RS 1600i

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor vorne quer, obenliegende Nockenwelle, Hubraum 1596 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 79,96 x 79,52 mm, Verdichtungsverhältnis 9,9:1, Leistung 85 kW (115 PS) bei 5800/min, maximales Drehmoment 145 Nm bei 4500/min, 22 950 Mark.



Zerküftetes Armaturenbrett und zwei Schalthebel



Niedrige Sitze mit wenig Komfort

### Mitsubishi Colt Turbo

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader vorne quer, obenliegende Nockenwelle, Hubraum 1410 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 74,0 x 82,0 mm, Verdichtungsverhältnis 8,7:1, Leistung 77 kW (105 PS) bei 5500/min, maximales Drehmoment 155 Nm bei 3500/min, 16 500 Mark.



Kleine Armaturen mit griffigem Lederlenkrad



Zu kurze Sitzfläche und ausgeprägte Seitenwülste

### Renault 5 Alpine Turbo

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader vorne längs, seitliche Nockenwelle, Hubraum 1397 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 76,0 x 77,0 mm, Verdichtungsverhältnis 8,6:1, Leistung 79 kW (108 PS) bei 6000/min, maximales Drehmoment 149 Nm bei 4000/min, 18 590 Mark.

## Vergleichstest

Diese wirken sich auch auf die Aufheizung des Innenraums nachteilig aus. Im Colt wird es bei sommerlichem Wetter unerträglich heiß, während die steiler stehenden Glasflächen der übrigen Vier den Sonnenstrahlen weniger Gelegenheit bieten, die Fahrgastzelle in ein Treibhaus zu verwandeln.

Spürbare Unterschiede ergeben sich auch, wenn es gilt,

überhaupt erst einmal ins Wageninnere zu gelangen. Am leichtesten geht es beim Fiat Ritmo: Breite Türen und eine praktische Entriegelung der Vordersitzlehnen, die den gesamten Sitz nach vorne rutschen läßt, gestatten auch nach hinten einen bequemen Einstieg. Etwas mehr Gelenkigkeit ist beim Escort gefordert, wenn man in den Fond kommen will, und auch wer den Rücksitzraum des Golf aufsucht, sollte ein gewisses Maß an Beweglichkeit mitbringen.

Ganz anders der Renault: Während die nach vorne einsteigenden Personen von dem tief herabgezogenen Dach behindert werden, eröffnet sich den Fond-Passagieren ein freier Zugang – komplett nach vorne schwingende Vordersessel und sehr breite Türen machen ihn möglich. Ziemlich plagen muß sich die Mitsubishi-Fahrgemeinschaft: Wenn es jemand geschafft hat, in das enge Fondabteil zu kriechen, ohne über die herumliegenden Sicherheitsgurte zu stolpern,

müssen die Vornesitzenden anschließend ihre Sitzposition neu einregulieren. Denn die Rückenlehnen kehren, nachdem sie einmal vorgeklappt wurden, nicht mehr in ihre Ausgangsstellung zurück.

Bescheidene Ansprüche sind beim Colt auch dann angebracht, wenn Gepäck transportiert werden soll. Nach dem R 5, dessen Kofferraum nur 195 Liter Fassungsvermögen (nach VDA-Norm) aufweist, besitzt der Colt die geringste Transportkapazität (235 Liter). Wie bei Autos dieser Art üblich, kann der Laderaum durch Umlegen der Rücksitzbank natürlich erheblich erweitert werden. Der Renault bietet zusätzlich die Möglichkeit, nur eine Hälfte der Lehne umzuklappen, so daß neben sperrigen Gegenständen auch noch eine dritte Person Platz finden kann. Über eine geteilte Fondbank verfügt auch der Fiat Ritmo Abarth.

Zudem hat der Fiat mit 370 Liter den größten Kofferraum. Mit zehn Liter Differenz nur knapp dahinter rangiert der Escort, gefolgt vom Golf, der einen 260 Liter fassenden Stauraum bereitstellt.

Was die Ausstattung der kompakten Sport-Limousinen betrifft, lassen sie es an sportlichen Attributen nicht fehlen. So gehören teilweise sehr aufdringlich wirkende Zierstreifen, Spoiler, Leichtmetall-Felgen, Drehzahlmesser und Sport-Lenkräder nahezu zum Allgemeingut. Besonders hervor zu sich hier der allerdings auch sehr teure Ford Escort, der sich deshalb in dieser Wertung die Bestnote verdient.

Optisch weniger auffällig, dafür jedoch sehr zweckmäßig eingerichtet ist der Golf GTI, bei dem ebenfalls keine wirklich wichtigen Ausstattungsdetails vermißt werden. Bei der neuesten Ausführung gibt es beispielsweise eine Multifunktionsanzeige, bei der mit einem Druckknopf am Wischerhebel auf dem bislang der Zeithorvorbehaltenen Digital-Display

## Ausstattung

Fahrzeugetyp	Fiat Ritmo Abarth 125 TC	Ford Escort RS 1600i	Mitsubishi Colt Turbo	Renault 5 Alpine Turbo	VW Golf GTI
Grundpreis	19.500,-	22.950,-	16.500,-	18.590,-	19.725,-
Außenspiegel von innen einstellbar links	●	●	○	○	●
Außenspiegel von innen einstellbar rechts	○	●	○	○	51,-
Automatikgurt vorne	●	●	●	●	●
Automatikgurt hinten	○	○	○	○	○
Bremssbelag-Verschleißanzeige	○	○	○	○	○
Bremskraftverstärker	●	●	●	●	●
Dachhaltgriffe vorne	●	●	●	●	●
Dachhaltgriffe hinten	●	●	○	○	○
Drehzahlmesser	●	●	●	●	●
Einzel umklappbare Rücksitze	○	○	○	●	○
Elektrisch betätigte Fensterheber vorne	○	603,-	○	320,-	○
Halogen-Hauptscheinwerfer	●	○	○	●	○
Halogen-Nebelscheinwerfer	○	261,-	○	○	420,- <sup>2)</sup>
Handbremskontrollleuchte	●	●	●	●	●
Heckscheiben-Waschanlage	○	○	○	○	○
Heizbare Heckscheibe	○	○	○	○	○
Kofferraumbelichtung	○	○	○	○	○
Kopfstützen vorne	○	○	○	○	○
Leichtmetallräder	○	○	○	○	646,-
Lenkverstellung	○	○	○	○	○
Metallic-Lackierung	380,-	348,-	210,-	306,-	340,-
Motorhauben-Selbstarretierung	○	○	○	○	○
Nebelschallleuchte	●	●	●	○	420,- <sup>2)</sup>
Rückfahrscheinwerfer	○	○	○	○	○
Scheibenbremsen vorne belüftet	○	○	○	○	○
Scheibenbremsen hinten	○	○	○	○	○
Scheinwerfer-Waschanlage	○	○	○	○	282,-
Stahlschiebedach mechanisch	○	777,- <sup>1)</sup>	○	○	551,-
Tageskilometerzähler	○	○	○	○	○
Tankschloß	○	○	○	10,-	○
Verbundglas-Frontscheibe	○	○	○	○	○
Wärmedämmendes Glas	○	310,-	○	○	343,-
Wischerschwindigkeiten	2 + Intervall	2 + Intervall	2 + Intervall	2	2 + Intervall
Zeithor	○	○	○	○	○
Zentrale Türverriegelung	○	315,-	○	○	○

● = serienmäßig, ○ = nicht lieferbar. <sup>1)</sup> Glasdach, <sup>2)</sup> Halogen-Nebelscheinwerfer und Nebelschallleuchte zusammen, alle Preise in DM



## Vergleichstest

sechs zusätzliche Angaben wie Durchschnittsgeschwindigkeit, Durchschnittsverbrauch, Öl- und Außentemperatur abgerufen werden können.

Daß Autos aus Japan nicht in jedem Fall reichhaltiger ausgestattet sind als ihre europäischen Konkurrenten, macht der Mitsubishi deutlich. Nicht einmal eine Ladedruckanzeige spendierten die Japaner dem mit einem Turbomotor ausgerüsteten Colt – schwerwiegender aber ist, daß auf den Rücksitzen nur umständlich zu bedienende Statik-Gurte vorgehen sind.

Auch mit der Verarbeitung ist es nicht weit her, denn der Colt läßt in vielen Details Nachlässigkeiten erkennen. Keine allzu große Fertigungsorgfalt herrscht offensichtlich auch bei Fiat und Renault; hier setzt der sehr sauber verarbeitete VW ganz klar die Maßstäbe.

Die meisten Punkte holt er sich auch in den Karosseriedetail-Bewertungen. Die Mitstreiter fallen durch unpraktische Schlösser (Renault), fehlende Ablagen (Fiat) und Haltegriffe (Mitsubishi) sowie schwergängige Türgriffe (Ford) zurück.

## 2. Handlichkeit und Bedienung

**Der VW Golf schafft in dieser Disziplin einen überlegenen Sieg. Mit deutlichem Abstand folgen die vier Konkurrenten, die vor allem in puncto Sitzposition, Schaltung, Bedienungselemente und Gurtsystem schlechter abschneiden.**

Gerade bei Autos, die durch das Zusammenspiel von kompakter Karosserie und starkem Motor besonderen

Fahrspaß vermitteln sollen, kommt es darauf an, daß sich der Fahrer in seinem Gefährt uningeschränkt wohl fühlt. Die besten Voraussetzungen dafür offeriert zweifellos der VW Golf GTI, weshalb er auch in den meisten Einzelkriterien, die Handlichkeit und Bedienung eines Autos bestimmen,

die maximale Punktzahl kassiert.

Fahrer jeder Statur finden eine etwas hohe, aber dennoch vorzügliche Sitzposition – alles ist genau so, wie es sein sollte: der Abstand zu Lenkrad und Pedalen ebenso wie die Placierung des Schalthebels. Fast gleich

## Karosserie und Ausstattung

Fahrzeugtyp	Fiat Ritmo Abarth 1.25 TC	Ford Escort RS 1600i	Mitsubishi Colt Turbo	Renault 5 Alpine Turbo	VW Golf GTI
Platzverhältnisse vorne	10	9	7	7	8
Platzverhältnisse hinten	10	8	5	6	7
Kofferraum	10	10	7	6	8
Zuladung	8	10	9	8	9
Einstieg	10	9	6	8	8
Aufheizung	8	9	5	8	9
Ausstattung	9	10	8	9	9
Verarbeitung	7	9	6	7	10
Karosserie-Außenwertung	7	8	7	6	9
Karosserie-Innenwertung	7	9	8	7	9
Summe der Punkte	86	91	68	72	86
maximal erreichbare Punktzahl 100					



## Meßwerte

Fahrzeugtyp		Fiat Ritmo Abarth 125 TC	Ford Escort RS 1600i	Mitsubishi Colt Turbo	Renault 5 Alpine Turbo	VW Golf GTI
Radstand	mm	2432	2393	2300	2412	2400
Spur vorne	mm	1455	1390	1370	1294	1404
	hinten	mm	1420	1430	1340	1372
Länge	mm	3937	4059	3790	3558	3815
Breite	mm	1690	1588	1585	1525	1630
Höhe	mm	1370	1336	1345	1376	1395
Innenbreite vorne	mm	1385	1315	1310	1230	1320
	hinten	mm	1435	1320	1335	1220
Innenhöhe vorne	mm	895	910	910	900	930
	hinten	mm	885	910	860	880
Sitztiefe vorne	mm	510	500	500	450	495
	hinten	mm	470	480	430	440
Sitzraum von- bis	mm	590-740	600-760	510-700	500-670	590-810
Normknieraum	mm	150	170	110	145	100
Kofferraumvolumen (nach VDA-Norm)	l	370	360	235	195	260
Wendekreis rechts	m	10,4	10,9	10,9	10,6	10,4
	links	m	10,3	10,8	10,8	10,8
Lenkradumdrehungen		3 $\frac{1}{2}$	3 $\frac{1}{4}$	3 $\frac{1}{4}$	3 $\frac{1}{4}$	3 $\frac{1}{2}$
Leergewicht	kg	962	928	867	863	890
Zul. Gesamtgewicht	kg	1360	1375	1295	1270	1310
Zuladung	kg	398	447	428	407	420
Gewichtsverteilung						
	%					
Vorderachse	%	62,1	59,2	62,3	58,7	63,5
Hinterachse	%	37,9	40,8	37,7	41,3	36,5
Leistungsgewicht	kg/kW	10,5	10,9	11,3	10,9	11,0
	kg/PS	7,7	8,1	8,3	8,0	7,9

gut sitzt man im Ford Escort, doch müssen kleine Piloten hier die Beine zu sehr abwinkeln, und außerdem wird der stark gerippte Stoffbezug im Rücken als unangenehm empfunden.

Eine auf Antrieb passende Haltung hinter dem Lenkrad ermöglicht auch der Mitsubishi Colt Turbo, wengleich die Sitze sehr tief angeordnet sind und sich die Lehnen nicht stufenlos verstellen lassen. Etwas längerer Eingewöhnung bedarf es da schon im Ritmo Abarth, der dem Fahrer eine ziemlich hohe Sitzposition bietet und ihm ungeachtet der in der Neigung verstellbaren Lenksäule keine ideale Stellung zum Volant verschaffen kann. Noch ungünstiger allerdings sind die Verhältnisse im Renault 5 Alpine Turbo, der über ein zu flach postiertes Lenkrad verfügt, so daß der Steuermann mit seinem Sitz weit nach vorne rücken muß, um es sicher im Griff zu haben. Hinzu kommt, daß die Pedale ebenfalls recht flach im engen Fußraum hängen. >



## Vergleichstest

Unterschiedliche Qualitäten werden auch bei der Bedienung von Lenkung und Schaltung offenbar. So glänzt der Colt durch eine sehr leichtgängige Lenkung, aber seine zwei Schalthebel – der eine ist für die Wahl von vier Vorwärtsgängen und dem Rückwärtsgang zuständig, der andere wirkt auf ein Vorgelege – sind eine unnötige Komplizierung und stiften in der Fahrpraxis nur Verwirrung.

Beispielhaft exakt und mit minimalem Kraftaufwand lassen sich im Golf die Gänge wechseln, dafür aber macht seine Lenkung in schnell gefahrenen Kurven festes Zapacken nötig. Die Escort-Steuerung hingegen verlangt nur beim Rangieren hohe Bedienungskräfte, mit zunehmender Geschwindigkeit wird sie immer leichtgängiger. Das kann von den Lenkungen im Fiat und Renault nicht behauptet werden: Beide erfordern hohe Haltekräfte, die schwergängige R5-Lenkung überträgt zudem starke Antriebsbeeinflüsse.

Auch die Schaltungen sind bei Fiat, Ford und Renault keine reine Freude. Im Ritmo muß der Schalthebel mit großem Nachdruck betätigt werden, beim Alpine Turbo ist auf Grund der hakeligen Schaltkulisse und der dicht zusammenliegenden Schaltheben erhöhte Aufmerksamkeit notwendig. Im Escort schließlich stören Schwergängigkeit und eckige Schaltführung.

Dafür wartet der Ford, gemeinsam mit dem VW, mit den übersichtlichsten Instrumenten auf; weniger überzeugen können der als Lenkstockhebel ausgebildete Lichtschalter und die teilweise verdeckt angeordneten Bedienelemente für Nebenfunktionen. Beim Golf sind die Kippschalter etwas klein ausgefallen, sehr gut dagegen ist die Bedienung von Heizung und Lüftung, die eine getrennte Klimatisierung von Kopf- und Fußraum erlaubt. Verwirrender ist die Armatur-

## Handlichkeit und Bedienung

Fahrzeugtyp	Fiat Ritmo Abarth 125 TC	Ford Escort RS 1600i	Mitsubishi Colt Turbo	Renault 5 Alpine Turbo	VW Golf GTI
Sitzposition	7	9	8	6	10
Übersichtlichkeit	9	9	9	9	10
Außenabmessungen	9	8	9	10	9
Lenkkräfte	6	9	10	5	8
Pedalerie	8	8	10	7	10
Schaltung	8	7	6	7	10
Wendekreis	10	8	8	8	10
Instrumente	7	10	9	7	10
Bedienelemente	4	7	6	5	9
Gurtsystem	8	8	6	7	10
Summe der Punkte	76	83	81	71	96
maximal erreichbare Punktzahl	100				

nen, sollte das Auto gut beherrschbare Fahreigenschaften mitbringen.

Zu den wirklich problemlos zu fahrenden Autos unter den durchweg mit Frontantrieb versehenen Konkurrenten zählen aber nur der Ritmo und der Golf, wobei der Fiat sogar noch einen kleinen Vorsprung verbuchen kann. Der Italiener besitzt ein sehr neutrales Eigenlenkverhalten, lediglich im Grenzbereich untersteuert er ganz leicht. Zudem überzeugt er mit einer hohen Richtungsstabilität in Wechselkurven. Dabei spielt es keine Rolle, ob er voll beladen oder nur mit einer Person besetzt ist. Auch

## Fahrversuche

Fahrzeugtyp		Fiat Ritmo Abarth 125 TC	Ford Escort RS 1600i	Mitsubishi Colt Turbo	Renault 5 Alpine Turbo	VW Golf GTI
Stufen Folterabstand 18 m	km/h	57,1	56,8	57,6	57,4	57,1
Wenden	km/h	114,9	110,2	110,7	113,7	114,9
Kreisbahn 65 m $\odot$ (Asphalt, auf)	km/h	52,1	51,8	48,5	51,8	51,9
Kreisbahn 75 m $\odot$ (Basalt, auf)	km/h	41,6	41,3	41,3	40,6	43,5
Querbeschleunigung	m/s <sup>2</sup>	7,89	7,83	7,66	8,06	7,94
Seitenwindabweichung (Windgeschwindigkeit 90 km/h, Fahrerwindgeschwindigkeit 80 km/h)	m	1,42	1,87	2,18	1,78	1,68

reinheit des Mitsubishi gestaltet, und auch der Renault kann mit seinen kleinen Anzeigen und den wenig funktionellen Schaltern und Hebeln nicht mithalten.

Den Vogel schießt aber der Fiat ab: Kann man mit seiner Instrumentierung noch zurecht kommen, so stellen seine Bedienelemente schlichtweg eine Zumutung dar. Die bunt bemalten und wahllos verstreuten Kippschalter geben nicht zu erkennen, ob sie sich in Ein- oder Aus-Position befinden, außerdem sind sie unbeleuchtet und daher bei Dunkelheit kaum aufzufinden.

Bezüglich des Gurtsystems schneidet erneut der Golf am besten ab, bei dem die Gurtschlösser fest am Sitz verankert sind. Fiat und Ford begnügen sich mit veralteten Gurtpre-

tschen, doch kann man wenigstens damit zufrieden sein, wie das Textildband am Körper anliegt. Im Renault und Colt indessen verläuft der Gurt gefährlich nahe am Hals vorbei.

### 3. Fahreigenschaften

**Ein beispielhaft gutmütiges Fahrverhalten verhilft hier dem Fiat Ritmo zum Klassensieg. Der Golf ist ihm jedoch dicht auf den Fersen, während Escort und Colt stark abfallen.**

Wer sich eine kleine Sport-Limousine anschafft, der hat zumeist auch den Wunsch, schnell zu fahren. Um dies gefahrlos tun zu kön-

Lastwechsel lassen den Fiat kalt, die einzige kleine Einschränkung muß bei der Lenkung gemacht werden, die um die Mittelachse etwas verzögert anspricht.

Nicht ganz so mustergültig benimmt sich der VW, der bei forcierter Kurvenfahrt stärker über die Vorderräder schiebt und auch dezente Lastwechselreaktionen zeigt. Vor allem beladen und bei Nässe muß ein Wegwischen des Hecks durch Reduzieren des Lenkeinschlags korrigiert werden, was jedoch mit der zielgenauen und präzisen Lenkung keine Schwierigkeiten bereitet.

Mehr muß der R5-Pilot am dicken Ledervolant kurbeln, denn die Renault-Lenkung ist zu indirekt übersetzt. Lenkbarkeit ist aber auch deshalb nötig, weil der wendige Franzose spürbar

## Vergleichstest

mit dem Heck nach außen drängt, wenn man in Kurven das Gas wegnimmt.

Noch kurvengieoriger als der R5 ist der Escort RS 1600i, dessen Fahrwerk gegenüber dem zivileren Escort XR3 wesentlich überarbeitet wurde. Doch soviel die Kölner Techniker auch an der Abstimmung ihres Kompaktmodells modifizieren – eine harmonische Lösung ist bis heute dabei nicht herausgekommen. So verlangt der Sport-Ford im Grenzbereich einiges Fahrkönnen, da er bereits nach dem Einlenken ziemlich unvermittelt mit dem Hinterteil ausbricht. Es wieder einzufangen, kostet Mühe, denn die Lenkung ist gefühllos und spricht gleichzeitig recht giftig an. Schon deshalb ist es nahezu unmöglich, mit gleichbleibendem Lenkeinschlag eine Kurve zu umrunden, da fast immer Korrekturen notwendig sind.

Kein sauberer Strich läßt sich auch mit dem Mitsubishi fahren, der in Wechselkurven unruhig wird und empfindlich auf Lastwechsel reagiert. Ein zusätzliches Übel ist in diesem Zusammenhang die Lenkung, die kaum Fahrbahnkontakt vermittelt und um die Mittel-lage sehr unexakt arbeitet.

Als einziger Konkurrent muß der Colt mit knapp dimensionierten Reifen der Größe 165/70 HR 13 auskommen. Er hat deshalb auch Probleme, die Kraft auf die Straße zu bringen. Hier tut sich allerdings auch der Escort schwer, dessen Vorderäder beim Ausfedern einen stark positiven Sturz erhalten. Bei Ritmo, R5 und Golf läßt die Traktion dagegen nichts zu wünschen übrig.

Unterschiede werden auch beim Geradeausfahren deutlich. Der Escort beherrscht diese Disziplin überhaupt nicht, seine breiten Räder der Dimension 185/60 HR 14 laufen jeder Unebenheit nach. Unbearbeitbar ziehen hingegen VW, Fiat und Renault ihre Bahn; der Mitsu-

bishi erreicht eine mittlere Platzierung.

Bei ihm mißfällt eher die intensive Tauchneigung der Karosserie beim scharfen Bremsen. Noch sehr viel stärker entlastet

der Ford an der Hinterachse, wenn aus hohen Geschwindigkeiten verzögert wird. Um ein Ausbrechen des Hecks zu verhindern, muß er mit genauer Lenkarbeit in der Spur gehalten werden. Die Bremsen selbst

machen im R5 den besten Eindruck: Die vier Scheibenbremsen packen auch bei harter Beanspruchung kräftig zu. Im Ritmo stört das weiche Bremsgefühl etwas, die Golf-Anlage neigt zu leichtem Fading.



Noch kann der VW Golf GTI seine Konkurrenten gut in Schach halten

## Fahreigenschaften

Fahrzeugsyp	Fiat Ritmo Abarth 125 TC	Ford Escort RS 1600i	Mitsubishi Colt Turbo	Renault 5 Alpine Turbo	VW Golf GTI
Eigenenverhalten	10	8	8	9	9
Stabilität in Wechselkurven (leer)	10	7	6	8	9
Stabilität in Wechselkurven (beladen)	10	7	6	7	8
Lenkung	8	7	5	8	10
Beherrschbarkeit	10	7	7	7	9
Bodenhaftung auf schlechter Fahrbahn	9	9	7	8	10
Traktion	10	8	7	9	10
Geradeauslauf und Windempfindlichkeit	10	5	8	10	10
Karosserieanlegung	10	8	8	8	9
Bremsen	9	9	8	10	9
Summe der Punkte	96	75	70	84	93
maximal erreichbare Punktzahl 100					

## Zwischenwertung

Fahrzeugsyp	Fiat Ritmo Abarth 125 TC	Ford Escort RS 1600i	Mitsubishi Colt Turbo	Renault 5 Alpine Turbo	VW Golf GTI
Karosserie und Ausstattung	86	91	68	72	86
Handlichkeit und Bedienung	76	83	81	71	96
Fahreigenschaften	96	75	70	84	93
Summe der Punkte	258	249	219	227	275
maximal erreichbare Punktzahl 300					

## Der VW Golf GTI liegt vorne

Nach den ersten drei Wertungen liegt der VW Golf GTI souverän an der Spitze. Er konnte zwar nur ein Kapitel gewinnen, leistete sich aber auch in den übrigen Disziplinen keine Schwäche. Hinter dem VW und noch vor dem Ford ordnet sich dank seiner geräumigen Karosserie und der sehr guten Fahreigenschaften der Fiat Ritmo ein. Einen deutlichen Punkterückstand besitzen der Renault und der Mitsubishi. Doch noch ist nicht alles entschieden: Im nächsten Heft werden Motor und Fahrleistungen, Fahrkomfort sowie Wirtschaftlichkeit und Kosten bewertet.

Im nächsten Heft: Vergleichstest 2. Teil