

# mot

auto-journal Nr. 23 DM 2.50  
15. November 1978

## Die Auto-Zeitschrift

Belgien sfr 48,-  
Dänemark dkr 8,25,-  
Frankreich Frk 8,-  
Italien Lit 3,300,-  
Jugoslawien Din 32,-  
Luxemburg It 41,-  
Niederlande fl 2,80,-  
Norwegen nkr 8,20,-  
Ost. Markt 1  
Österreich S 23,-  
Ost. Markt 1  
Schweiz sfr 3,-  
Spanien Ptas 125,-  
Printed in Germany

**Kaufberatung**  
Import-Autoradios, Caravans

**Leserurteile**  
über Fiat, Lancia, Alfa Romeo

**Test: Renault 18**

# Die neuen US Autos

**Discount-Preise**  
gegen deutsche Autos



Ford Mustang T5 Cobra



# Vergleichstest

## Großangriff auf den Golf

**VW Golf • Fiat Ritmo • Chrysler Horizon • Honda Accord**

**Vergleichstest: Großangriff auf den Golf**

# Chrysler Horizon • Fiat Ritmo

**Seit Jahren ist die Vormachtstellung des VW Golf ungebrochen. In diesem Jahr bekam er neue Konkurrenten: Chrysler Simca Horizon und Fiat Ritmo. mot ließ sie zusammen mit dem Honda Accord gegen den Wolfsburger Bestseller antreten.**

**W**er das kleine jugoslawische Hafenstädtchen Crikvenica in Richtung Norden verläßt, findet in dem kahlen Karstgebirge mit etwas Glück vielleicht den Weg zu Mirko Bogdans Hütte. Ob sich das aber tatsächlich als glückliche Fügung herausstellt, hängt von der körperlichen Konstitution des Suchenden ab. Denn Mirko, 50 Jahre alt, mit dem Gesicht eines Siebzigjährigen, brennt dort

oben einen Schnaps, den jeder probieren muß, der sich zu ihm verirrt. Und sein Feuerwasser ist so hochprozentig, daß man zu fühlen glaubt, wie es sich in die Magenwände frißt.

Als die vier mot-Testwagen vor seiner Behausung stoppen, weil dort der Weg zu Ende ist, grinst der Alte über sein verrunzeltes Gesicht: gleich fünf Leute, die er mit seinem Mordsgesöff

„beglücken“ kann. Noch nie haben vier Autos auf einmal den Weg zu ihm gefunden.

Die vier Testwagen befinden sich auf einer Vergleichsfahrt durch Jugoslawien:

- Chrysler Simca Horizon 1.5 GLS, 1442 cm<sup>3</sup>, 51 kW (69 PS), 12 295 Mark
- Fiat Ritmo 75 CL, 1498 cm<sup>3</sup>, 55 kW (75 PS), 12 090 Mark
- Honda Accord Coupé, 1599 cm<sup>3</sup>, 59 kW (80 PS), 13 568 Mark.



# Honda Accord • VW Golf

● VW Golf GLS, 1457 cm<sup>3</sup>, 51 kW (70 PS), 12 930 Mark

Der Chrysler Simca Horizon ist ausschließlich viertürig zu haben, das Honda Accord Coupé nur zweitürig. Vom Fiat Ritmo und VW Golf gibt es sowohl eine zwei- als auch eine viertürige Ausführung. Für den Test wurden jeweils die viertürigen Modelle herangezogen. Darauf beziehen sich auch die genannten Preise.

Der Golf ist das Auto, das es zu schlagen gilt. Das bisher in knapp zwei Millionen Exemplaren produzierte Wolfsburger Erfolgsmodell wurde im Laufe seiner vierjährigen Bauzeit oft kopiert. Doch ernsthafte Gefahr drohte ihm bisher von keinem der zahlreichen Konkurrenten.

**Abendstimmung an der jugoslawischen Adria. Zwischenstation für die vier Testwagen.**

Ein Händler erklärt das folgendermaßen: „Viele Käufer verbindet mit dem Golf eine regelrechte Haßliebe. Sie werfen ihm vor, daß er langweilig aussieht, rostet wie alle anderen, eine lange Aufpreisliste hat und überhaupt zu teuer sei. Aber im nächsten Monat unterschreiben sie den Kaufvertrag; mit ihnen zehn- bis achtzehntausend deutsche Käufer. Warum? Weil er so spritzig, so funktionell und so prak-

tisch ist.“ Das Golf-Modell '79 bekam neue Kunststoffstoßstangen, die auch kleine Parkrempeleien aushalten. Damit ist ein früherer Kritikpunkt beseitigt.

Der Chrysler Simca Horizon, Frankreichs „Golf-Schläger“, ist seit Februar 1978 auf dem Markt. Aus gewissen Perspektiven sieht er dem Golf zum Verwechseln ähnlich. Wie viele französische Wagen verfügt er



var begeistert: „Soviel Interesse gab es bei unseren Kunden und Händlern noch nie.“ Sein Chefverkäufer, Peter Dietrich, wurde noch präziser: „1979 können rund 5000 US-Ford in Deutschland verkauft werden, davon wohl mehr als die Hälfte vom Mustang.“

Das Styling, ähnlich dem Mercedes-Coupé, zählt sich also aus; der Mustang sieht mindestens so europäisch aus wie etwa der Capri. Zwar gibt es auch einen 2.3 Liter-Vierzylinder-Motor mit 67 kW (91 PS), als Turbo so-

gar mit 85 kW (116 PS), aber richtigen Spaß macht ein solches US-Auto erst mit dem seidenweich laufenden V8-Motor.

Das General Motors-Geschäft profitiert von den Preisen und Lieferfristen der Mercedes-Modelle – oder sogar von beidem. Dazu Helmut Becker, der Juniorchef in Düsseldorf: „Für einen Cadillac Seville oder Chevrolet Caprice interessieren sich auch Leute, die früher nur auf den 450 SE oder 280 SE fixiert waren.“

Die besonders preisgünstige Malibu Europa-Sonderreihe war im Frühsommer ohnehin im Handumdrehen ausverkauft. Damit wollte die GM-Importzentrale auch die Kreise der privaten Importeure stören. Nach inoffiziellen Informationen wurde zeitweise jeder sechste Wagen auf dem Grauen Markt verkauft. An die Sonderreihen – Camaro und Malibu – kamen die Nutznießer des niedrigen Dollarkurses jedoch nicht heran, weil sie in den USA gar nicht angeboten werden.

Die niedrigeren Preise sind zweifellos das Hauptargument für General Motors und jetzt auch Ford. Zunächst einmal sind die unverbindlichen Richtpreise der 79er Modelle schon auf den niedrigen Dollar-Kurs hin kalkuliert, sollen also zumindest für einige Monate gelten. Das schließt nicht aus, daß die Grauen Importeure neue Chancen wittern, wenn der Dollar noch tiefer im Verhältnis zur D-Mark fallen sollte. Die offiziellen Händler können nicht mit Tagespreisen kalkulieren, also ständig neue Listen drucken.

Eine Reihe von US-Spezialitäten sind ohnehin ohne direkte Konkurrenz, so daß die Preise allein nicht ausschlaggebend sind. Das gilt für die Geländewagen mit

Vierradantrieb – vor allem Chevrolet Blazer und Ford Bronco – ebenso wie für die großen V8-Diesels. Der Oldsmobile Delta 88 kostet als viertürige Limousine – selbstverständlich mit Automatik und Klimaanlage – jetzt 27 600 Mark und ist damit auch nicht teurer als ein Mercedes 300 D mit 59 kW (80 PS) und gleichwertiger Ausstattung.

Auch auf dem Sportwagen-sektor darf realistisch geträumt werden. Die Corvette wird in ihrem 26. Produktionsjahr für 36 900 Mark angeboten. Dafür gibt es ein hochkarätiges Schautstück mit immerhin 155 kW (210 PS) und abnehmbaren Dachhälften. Ein vergleichbarer Porsche 911 SC Targa mit 132 kW (180 PS) steht mit 45 980 Mark in der Preisliste.

Natürlich wird sich ein überzeugter Porsche-Fahrer auch psychologisch schwertun, die Corvette mit ihrem kräftigen Hauch von Playboy-Charakter zu kaufen. Ebenso ist das Image-Problem des Cadillac Seville gegenüber dem Mercedes 450 SE nicht wegzudiskutieren.

Der Wertverlust der US-Modelle ist freilich längst nicht mehr so groß wie früher, auch weil der Einstandspreis so günstig ist. Natürlich büßt ein 79er Chevrolet Caprice für 26 500 Mark mehr Wert ein als ein Mercedes 280 S, aber er ist dafür auch rund 8500 Mark billiger.

### Chrysler: Premiere erst Anfang 1979

Die verlängerten Modellserien – zum Beispiel Chevrolet Camaro mit der gleichen Grundkarosserie schon seit sieben Jahren – haben auch die Ersatzteilversorgung entspannt. Zudem verleiht das wachsende Geschäft die GM-Händler dazu, auch

mehr Blech- und Verschleißteile auf Lager zu legen, so daß nur in Ausnahmefällen auf Lieferung direkt aus den USA zurückgegriffen werden muß. Ford muß einen solchen Ersatzteil-Fundus auf bundesweiter Basis erst noch schaffen.

Mit mehr als einjähriger Verzögerung sollen über 25 ausgewählte Händler drei Modelle aus dem Chrysler-US-Programm auch in Deutschland verkauft werden – sämtlich mit V8-Motoren und Preisen zwischen 20 000 und 25 000 Mark. Die Chrysler Deutschland GmbH, Neulsenburg, will in dieses Geschäft im Januar 1979 „ganz vorsichtig“ (Pressesprecher Friedhelm Hummel) einsteigen. Hier muß sich erst noch zeigen, wie es anläuft. Nur drei Chrysler-Modelle stehen 41 GM-Modellen gegenüber – das ist eine magere Auswahl.

Für das Frühjahr 1979 kündigte General Motors die komplett neuen Chevrolet Nova-Serien an, darunter ein 2,8 Liter-Motor und Frontantrieb. Kühne Träume reichen bis 40 000 US-Wagen, die 1981 auf dem deutschen Markt verkauft werden sollen.

Eine solche Größenordnung würde allerdings in Rüsselsheim und Köln wegen der großen Modelle aus deutscher Produktion mehr als nur ein Stirnrunzeln bewirken. Noch einmal Helmut Becker: „Am Chevrolet Caprice merkt so mancher Kunde, daß ein Opel Senator CD reichlich teuer ist.“ Die Opel/GM-Händler freuen sich über das wachsende Geschäft mit US-Autos, müßten jedoch abstoppen, wenn dadurch der Absatz des Senator/Monza gefährdet wäre. Aber diese Gefahr besteht in absehbarer Zeit wohl nicht. Caprice und Senator zum Beispiel laufen gut nebeneinander. Engelbert Männer



Fotos: Hahn, Wierk

### Die vier Testwagen

#### Chrysler Simca Horizon 1.5 GLS

Frankreichs Angebot in der „Golf-Klasse“ gefällt durch vier Türen, komplette Ausstattung und komfortables Fahrwerk.  
Preis 12 295 DM



#### Fiat Ritmo 75 CL

Der Ritmo gilt als Nachfolger des Fiat 128. Sein eigenwilliges Styling macht ihn unverwechselbar. Auffallend: die großen Kunststoff-Stoßflächen. Preis als Viertürer: 12 090 DM



#### Honda Accord Coupé

Obwohl nur zweitürig, entspricht der Honda mehr einer Kombi-Limousine als einem Coupé. Ab 1. November 1978 wurde er um 640 Mark teurer.  
Preis: 13 568 DM



#### VW Golf GLS

Das Auto, das es zu schlagen gilt. Noch hat die zahlreiche Konkurrenz seinem Erfolg keinen Abbruch getan. Nach wie vor ist er Deutschlands Bestseller. Preis als Viertürer: 12 930 DM



über eine komplette Ausstattung, obwohl der Horizon 1.5 GLS gut fünfhundert Mark weniger kostet als der Golf GLS.

Der jüngste Gegner, der mit dem Golf in den Ring steigt, kommt aus Italien: Fiat Ritmo. Sein Deutschland-Verkauf ist im Oktober 1978 angelaufen. Auch er hat das äußere Format des Wolfsburgers, ist aber durch eine Reihe von eigenwilligen Details unverwechselbar und hat sogar ein Fünfganggetriebe. Ob er schön ist, steht auf einem anderen Blatt – einen interessanten Anblick bietet er bestimmt. Maßgeblichen Anteil daran haben die großen Kunststoff-Stoßflächen vorn und hinten.

Der vierte in diesem Vergleichstest, der Honda Accord, geht 1979 schon ins vierte Produktionsjahr, wird aber erst seit März 1977 in Deutschland verkauft. Er ist 638 Mark teurer als der Golf GLS, bietet aber eine ungewöhnlich komplette Grundausstattung, zu der – wie beim Fiat Ritmo – ein fünfter Gang gehört.

Ein Blick auf die Ausstattungstabelle auf Seite 22 läßt den Golf gegenüber dem Honda und dem Horizon ärmlich erscheinen. Doch fehlen dem VW eigentlich nur zwei wichtige Dinge: die Verbundglas-Frontscheibe (Aufpreis 188 Mark) und der Heckscheibenwischer/wascher (Aufpreis 205 Mark).

Zwar ist die Anzeige für nicht geschlossene Türen oder Heckklappe und die tagesteuerte Wartungsintervall-Anzeige des Honda lobenswert – lebenswichtig ist dies aber nicht. Da fallen das serienmäßige UKW/MW-Radio und die

**Lesen Sie bitte  
weiter auf Seite 19**

Fotos: Binder

## Vergleichstest

**Chrysler Simca  
Horizon 1.5 GLS  
Fiat Ritmo 75 CL  
Honda Accord  
VW Golf GLS**

Fortsetzung  
von Seite 11

Sitzgurte schon mehr  
Gewicht.

er Fiat Ritmo, billigster des  
uartetts, wird nicht mit Ha-  
genlicht geliefert. Die drei  
anderen leuchten die Straße  
it H4-Scheinwerfern aus,  
er Honda hat sogar in beid-  
en Doppelscheinwerfern  
4-Licht.

er VW Golf GLS hat seit  
ugust 1978 einen neuen,  
innen verstellbaren Au-  
enspiegel, bei dem nur das  
las, nicht das Gehäuse be-  
eglich ist. Anstatt des frü-  
eren Hebels gibt es jetzt  
inen kleineren, sehr leicht  
arschiebbaren Einstell-  
nopf.

uch der Horizon-Fahrer  
ann den Spiegel von innen  
erstellen. Allerdings muß  
r dabei umständlich zwei  
ändelschrauben betätigen  
eine für die Seiten-, eine  
ür die Höhenverstellung.

licht von innen verstellbar  
st der Ritmo-Spiegel. Wie  
eim Golf sitzt das Gehäuse  
tarr an der Tür, nur das  
las läßt sich durch Antip-  
en verstellen. Falls irgend-  
was kräftig gegen das  
Gehäuse stößt, bricht es nicht  
b, sondern es rastet aus.  
er Honda hat einen alt-  
erbrachten Außenspie-  
el, dafür ist aber die Heck-  
lappe von innen zu öffnen.  
er Hebel liegt günstig ne-  
en dem Fahrersitz.

Hinter dem Horizon-Lenkrad  
Informieren ein großes und  
vier kleine Rundinstrumente  
gut. Doch beim Fahren wird  
der Drehzahlmesser vermisst.  
Das ist bedauerlich, denn  
der bereits aus dem Simca  
1307/1308 bekannte 1,5 Li-  
ter-Motor ist lobenswert  
drehföhrig.

Zahlreiche Warnleuchten  
sollen den Fahrer für den  
fehlenden Drehzahlmesser  
entschädigen: Neben dem  
Amperemeter gibt es noch  
eine Ladekontrollleuchte, ne-  
ben der Tankanzeige eine  
extra Reserveleuchte und  
als Besonderheit eine Öl-  
standanzeige — wobei eine  
separate Warnleuchte eben-  
falls nicht fehlt.

Das ist des Guten fast zu-  
viel. Erst recht, wenn das  
ganze Kontroll- und Warn-  
system nicht hundertprozentig  
zuverlässig ist. So nervt die  
Warnleuchte für den Öl-  
stand den jeweiligen Hor-  
izon-Fahrer durch ununter-  
brochenes Blinken während  
der gesamten dreitägigen  
Testfahrt in Jugoslawien. Der  
Meßstab zeigte aber eine  
randvolle Ölwanne an. In der  
Betriebsanleitung wird ge-  
beten, den unteren, als Son-  
de ausgebildeten Teil des  
Ölstabs nicht zu berühren.  
Falls sich der Fahrer auf das  
Instrument am Armaturen-  
brett nicht verlassen will und  
die Kontrolle direkt am Mo-  
tor vornimmt, ist das aber  
nicht zu vermeiden.

Unverständlich auch das  
Scheibenwasch-System des  
Horizon: Wenn die elektri-  
sche Scheibenwaschanlage  
für die Frontscheibe betätigt  
wird, spritzt es auch aus der  
Düse für die Heckscheibe.

Beim Fiat gab es dagegen  
bei den Türverschlüssen eini-  
ge Ungereimtheiten. An-  
statt der üblichen Druck-  
knöpfe werden die Türen  
über Wippschalter verrieg-  
elt. Bei verschlossener Tür  
springt der grüne Schalter-



NEO-Silvikrin gelangt sowohl  
über die Haarfollikel als auch durch die  
Epidermis ...



... bis an den Wirkungsort in den tieferen  
Haarwurzeln eingeleitet sind.



Die Nähr- und Aufbaustoffe können so in  
das Innere der Haarkeime penetrieren ...



... um dort ungenutzte Kräfte und brach-  
liegende Energien zu mobilisieren.

## Haarausfall beginnt immer ganz harmlos.

Meistens nimmt der Haarausfall  
zu, wenn der Rhythmus der Zeitlei-  
tung gestört wird und beschleunigt  
abläuft. Die überstrukt gebildeten Ze-  
llen haben nicht genügend Zeit, die  
vorhandenen oder zugeführten Näh-  
rungstoffe richtig zu nutzen und die  
Energievorräte vollständig zu verwer-  
ten. Die Zellen reifen nicht mehr aus.

Dieser drohenden Gefahr kann  
NEO-Silvikrin mit dem Zell-Aktivator  
„TMX“ (Trimethylxanthin) vorbeugen.  
Der Zellteilungsrhythmus normalisiert  
sich, und die neugebildeten Zellen  
reifen wieder aus. Die noch lebens-  
fähigen Haarzellen werden zur Bil-

dung neuer Haare aktiviert, weil die  
für diesen Prozeß notwendigen Auf-  
baustoffe wieder besser verwertet  
werden.

NEO-Silvikrin stabilisiert das  
Haarwachstum. Als Zeichen für die  
bessere Verwertung von Aufbaustof-  
fen und die Normalisierung des Zell-  
stoffwechsels bekommen die Haar-  
keime neue Wachstumsimpulse: das  
Haarwachstum stabilisiert sich, das  
Haar lebt länger, das vorhandene  
Haar wird wieder dichter.

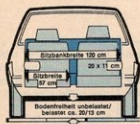
Gegen Haarausfall.  
Aktiviert die lebensfähigen  
Haarzellen.  
Verlängert das Leben  
der Haare.



HAHN  
LUDWIG-MAXIMILIANS-STRASSE  
80539 MÜNCHEN

1-800-739

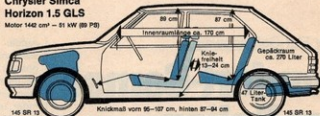
## Das bieten die vier Testwagen an Innen- und Gepäckraum



H4-Licht serienmäßig

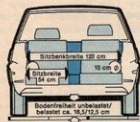
### Chrysler Simca Horizon 1.5 GLS

Motor 1402 cm<sup>3</sup> – 81 kW (80 PS)



Knickmaß vorn 95–107 cm, hinten 87–94 cm

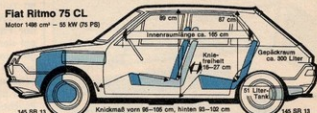
Laderaum: Länge min./max. 80–140 cm – Breite vorn/Mitte/hinten 125/120/102 cm – Höhe ca. 79 cm. Leergewicht vollgetankt/faktische Zuladung/zulässiges Gesamtgewicht: 950/490/1390 kg. Anhängelast gebremst/ungebremst: 1000/915 kg.



kein Halogenlicht

### Fiat Ritmo 75 CL

Motor 1498 cm<sup>3</sup> – 55 kW (75 PS)



Knickmaß vorn 90–100 cm, hinten 80–102 cm

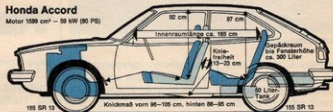
auf Wunsch: 165/79 SR 13 – Laderaum: Länge min./max. 78/134 cm – Breite vorn/Mitte und hinten 130/95 cm – Höhe ca. 90 cm. Leergewicht vollgetankt/faktische Zuladung/zulässiges Gesamtgewicht: 890/470/1400 kg. Anhängelast gebremst/ungebremst: 920/495 kg.



H4-Doppelscheinwerfer serienmäßig

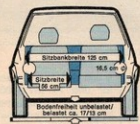
### Honda Accord

Motor 1589 cm<sup>3</sup> – 59 kW (80 PS)



Knickmaß vorn 95–100 cm, hinten 80–90 cm

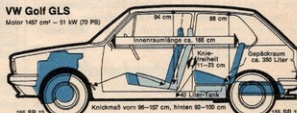
zulässig: 175/79 SR 13 – Laderaum: Länge min./max. 85/132 cm, Breite vorn/Mitte/hinten 130/94/130 cm – Höhe ca. 70 cm. Leergewicht vollgetankt/faktische Zuladung/zulässiges Gesamtgewicht: 900/480/1500 kg. Anhängelast gebremst/ungebremst: 860/650 kg.



H4-Licht serienmäßig

### VW Golf GLS

Motor 1457 cm<sup>3</sup> – 81 kW (70 PS)



Knickmaß vorn 96–107 cm, hinten 80–100 cm

auf Wunsch: 175/79 SR 13 – Laderaum: Länge min./max. 70/105 cm – Breite vorn/Mitte/hinten 125/90/100 cm – Höhe ca. 82 cm. Leergewicht vollgetankt/faktische Zuladung/zulässiges Gesamtgewicht: 890/490/1290 kg. Anhängelast gebremst/ungebremst: 1000/600 kg.

## Vergleichstest: Großangriff auf den Golf



### Chrysler Simca Horizon 1.5 GLS

**Armaturenbrett:** viele Anzeigen und Warnleuchten, Drehzahlmesser fehlt. **Motor:** alter Bekannter aus der Simca 1307/08-Reihe. **Gepäckraum:** große Ladefläche bei umgelegten Sitzen. **Sitze:** weich, zu wenig Seitenführung.



teil nach oben, wenn sie aufgesperrt ist, wird rot angezeigt. Umgekehrt wäre es sicher logischer. Auch sollten die Druckschalter am Armaturenbrett (vor allem die für Heckscheibenheizung und -wischer/wascher) beleuchtet sein, damit es nachts nicht zu Verwechslungen kommt. Kritik verdienen auch die hakeligen Türschlösser. Bevor der Schlüssel paßte, bedurfte es fast immer mehrerer Versuche.

Der Ritmo macht einen sehr wohligen Eindruck. Dach und Sonnenblenden sind mit samtartigem Bezug versehen. Die Türverkleidungen mit Schräghandgriffen würden auch einem weit teureren Auto gut zu Gesicht stehen. Dafür sind die Ablagefächer in den Türen und das Handschuhfach viel zu klein. Auch dem Honda mangelt es an Ablagen für größere Gegenstände. Zufriedenstellen können hier nur der Golf und der Horizon.



### Fiat Ritmo 75 CL

**Armaturenbrett:** komplett, doch Drucktasten ohne Beleuchtung. **Motor:** gute Geräuschdämpfung. **Gepäckraum:** Abdeckplatte muß beim Umliegen der Bank entfernt werden. **Sitze:** üppig gepolstert, Seitenführung ausreichend.



Die Sitze fielen im Horizon am breitesten, aber auch am weichsten aus. Die weichen Polster vermindern die Seitenführung in schnellgefahrenen Kurven. Nicht ganz so nachgiebig, aber mit nur wenig besserer Seitenführung sind die Fiat-Sitze versehen.

Die günstigste Sitzposition bietet der Honda; Lenkrad- und Pedalabstand sind für fast jede Körpergröße optimal. Die Seitenführung ist gut. Nur geriet die Polsterung etwas dürrig und die Gurtpolsterungen sollten kürzer sein.

Da die Gurtschlösser an den Sitzen angeschraubt sind, liegen die Golf-Gurte am besten an. Die straffen Vollschaumsitze federn und stützen den Körper einwandfrei ab, auch in Kurven.

Auf den Rücksitzen bieten Horizon und Golf etwa gleich-



chen Raum. Bei normal eingestellten Vordersitzen ist der Knieraum gerade ausreichend. Der Ritmo hat hinter den Vordersitzen ein paar Zentimeter mehr. Im Honda wurde passable Knie- und Kopffreiheit durch tief ausgeformte Sitzmulden erreicht, weshalb Fondpassagiere die Knie aber etwas mehr in Richtung Kinn ziehen müssen.

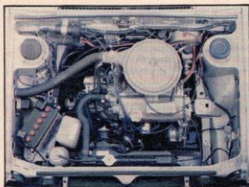
Der Honda ist eigentlich ein Coupé und scheint somit nicht ganz zu den drei Kombi-Limousinen zu passen. Doch wollte man vier Heckklappen-Autos gegenüberstellen. Das Schwestermodell, die Accord-Limousine, hat ein Stufenheck und hätte aus diesem Grund nicht in den Vergleich gepaßt.

So können aber alle vier Prüflinge umklappbare Rücksitzbank und Heckklappe bieten. Künftig ist der Ritmo CL auch mit einzeln vorklappbaren Rücksitzen zu haben, was seinen Grundpreis aber um etwa 160 Mark erhöhen wird.

Bei nicht vorgeklappter Rücksitzbank hat der Golf den größten Gepäckraum: 350 Liter Fassungsvermögen. Ihm folgen Honda Accord und Fiat Ritmo mit je 300 Liter und der Horizon mit nur 270 Liter.

Beim Vergrößern des Gepäckraums macht der Honda am wenigsten Schwierigkeiten. Es gibt dort nur eine Ziehschleufe, mit der die Rücksitz-Arretierung gelöst wird. Die Gepäckraum-Abdeckung ist geteilt. Eine Hälfte klappt mit um, die andere ist an die Heckklappe angeschraubt.

Der Horizon hat zwei Arretierungshebel. Sein Vorteil: Die Sitzbank rückt beim Vorklappen automatisch nach vorn, die Abdeckplatte schwenkt mit, und es entsteht eine ebene Ladefläche.



### Honda Accord Coupé

Motor: vibrationsfrei und leise.  
Armaturenbrett: Pedal- und Lenkrad-Abstand günstig, zahlreiche Anzeigen.  
Sitze: gute Seitenführung, aber dünne Polsterung.  
Gepäckraum: keine Probleme beim Vergrößern.



### VW Golf GLS

Motor: drehfreudig und kräftig.  
Armaturenbrett: wichtige Dinge fehlen nicht, gute Lenk- und Sitzposition.  
Sitze: straffe Vollschaumpolster mit guter Abstützung und Seitenführung.  
Gepäckraum: groß, doch Ladefläche sehr kurz.



## Vergleichstest: Großgriff auf den Golf

Ausstattung und Aufpreise (in Mark)				
Modell	Chrysler/ Simca Horizon 1.5 GLS	Fiat Ritmo 75 CL	Honda Accord Coupé	VW Golf GLS
<b>Grundpreise ab Werk/Auslieferungslager</b>				
zweitürig	—	11 590	13 568	12 370
viertürig	12 295	12 090	—	12 930
<b>Ausstattung außen</b>				
Seltenschutzleisten	—	—	●	●
Helogenlicht	H4	—	H4	H4
Rückfahrleuchten	2	1	2	2
Frontscheibe Verbundglas	●	●	●	188
Heizbare Heckscheibe	●	●	●	●
Ausstellfenster hinten (Zweitürer)	—	●	●	—
Heckscheibenwischer/wascher	—	●	●	205
Getönte Scheiben	228	200	●	● <sup>1)</sup>
Tankschloß	—	●	—	●
<b>Ausstattung innen</b>				
Fünfgang-Getriebe	—	●	●	—
Elektrische Schelbenwaschanlage	●	●	●	—
Wischer-Intervallschaltung	—	●	—	●
Fingertipp-Schnellschaltung	●	—	—	—
Von innen einstellbarer Außenspiegel	●	—	—	●
Drehzahlmesser	—	●	●	●
Tageskilometerzähler	●	●	●	●
Quarzuhr	●	●	●	●
Choke	●	●	●	—
Kontrollleuchte für Choke	●	—	●	—
Kontrollleuchte für Handbremse	●	●	●	—
Kontrollleuchte für Tankinhalt	●	—	—	—
Anzeige für nicht verschlossene Türen	—	—	—	—
Ölstandsanzeige	●	—	—	—
Öldruck-Warnleuchte	●	●	●	●
Ladeanzeige für Batterie	●	—	—	—
Ladekontrollleuchte	●	●	●	●
Wassertemperatur-Anzeige	●	●	●	—
Wartungsintervall-Anzeige	—	—	●	—
UKW/MW-Radio	—	—	●	—
Ablagekästen an Vordertüren	—	●	—	—
Gepäckraumbeleuchtung	●	—	●	—
Handschuhfach verschließbar	—	—	—	●
Handschuhfach beleuchtet	—	—	●	—
Bodentepplch	●	●	●	●
Zigarettenanzünder	●	●	●	●
Einzelvorklappbare Rücksitze	—	● <sup>2)</sup>	—	—
<b>Extras</b>				
Automatik	—	980	770	920
Stahlschiebedach	—	450	—	399 <sup>3)</sup>
Gurte hinten	135 (Automatik)	95	●	165 (Automatik)
Velourbezüge	130	—	—	—
Metallic-Lack	210	250	●	279
Leichtmetallräder	330	—	—	—
70er Reifen	—	●	— <sup>4)</sup>	135 <sup>5)</sup>
Klimaanlage	—	—	—	1600 <sup>6)</sup>
Trip-Computer <sup>7)</sup>	310	—	—	—

● —serienmäßig, — = ab Werk nicht lieferbar, Stand der Tabelle: 20. Oktober 1978.

<sup>1)</sup> Bronze-getönt, grün-getönt 437 Mark einschließlich Frontscheibe Verbundglas.

<sup>2)</sup> Serienmäßig in Vorbereitung — dann um ca. 190 Mark höherer Grundpreis.

<sup>3)</sup> Stahlschiebedach mit Windabweiser.

<sup>4)</sup> Nicht ab Werk, aber zugelassen.

<sup>5)</sup> 175/70 SR 13 auf Stahlfelgen 5 J x 13.

<sup>6)</sup> Einschließlich 54 Ah-Batterie und 770 Watt-Generator.

<sup>7)</sup> Zeigt sechs verschiedene Informationen an: Uhrzeit, Fahrzeit, Wegstrecke, verbrauchte Kraftstoffmenge, Durchschnittsverbrauch und Durchschnittsgeschwindigkeit.

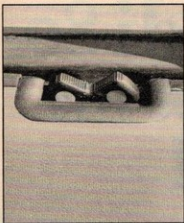
Beim Golf legen sich Sitzfläche und Rücklehne aufeinander und werden hinter den Vordersitzen aufgestellt, die Abdeckplatte liegt dazwischen. Das ergibt zwar ebenfalls eine ebene, aber recht kurze Ladefläche. Anders beim Ritmo: Die umgelegte Rücklehne bildet einen ebenen Boden, nur die Sitzbank stellt sich auf. Aber die Abdeckung muß extra herausgenommen werden.

Mit umgeklappter Rücksitzbank weist der Horizon die größte Ladefläche auf: 140 cm lang und zwischen den Radkästen noch 102 cm breit. Kaum kürzer geriet die Ritmo-Ladefläche: 134 cm. Der Honda hat 122 cm zu bieten, und der Golf, das Auto mit dem größten Normal-Gepäckraum, kann mit nur 105 cm langen Gegenständen beladen werden. Wenn allerdings nur die Rücksitzlehne umgelegt wird, und damit eine Stufe auf dem Gepäckraumboden in Kauf genommen wird, dürfen sie zirka 30 cm länger sein.

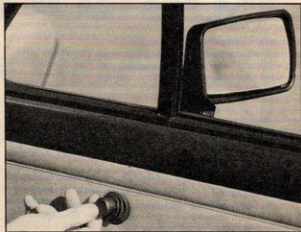
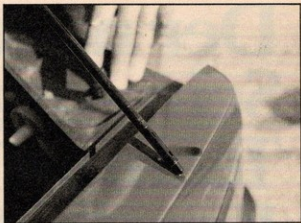
Bei dem Wertungspunkt „Gepäckraum“ (Tabelle rechts) wurden auch die Maße nach der Gepäckraum-Vergrößerung berücksichtigt.

Heizung und Lüftung können in allen vier Autos zufriedenstellen. Allerdings mit Unterschieden. Der Honda hat sowohl eine ordentliche Abstrahlung in Armaturenbrett-Mitte als auch im Fußraum. Oben in der Türverkleidung ist eine Öffnung, um die Seitenscheibe beschlagfrei zu halten.

Der Golf gefällt durch seine gute Defrosterwirkung und Fußraumbeheizung. Es fehlt allerdings ein Auslaß in der Armaturenbrett-Mitte. Den hat wiederum der Fiat. Doch sein Gebläse heult wie eine Luftschützrenne, ohne besondere Wirkung zu zeigen. Die Fußraumbeheizung ist schwach.



**Fiat-Türverschlüsse:**  
Grün bedeutet geschlossen, Rot aufgesperrt – unlogisch. Horizon-Ölmeßstab mit Fühler für die Ölstand-Anzeige: Quelle ständigen Ärgernisses. Honda: Die Heckklappe ist auch vom Innenraum zu öffnen, der Hebel ist neben dem Fahrersitz. Golf-Außenspiegel: von innen einzustellen, neuer Knopf beim 79er Modell.



Auch das Simca-Gebläse ist laut, aber auch stark. Eine einzige Düse sorgt in der Mittelablage für Wind, läßt den Fußraum aber fast unberührt.

Nach dem ersten Teil des Vergleichstests auf jugoslawischen Küsten-, Paß- und Schotterstraßen liegt der Fiat Ritmo 75 CL eine Nasenlänge vor dem Golf GLS, während sich der Honda Accord und der Chrysler Simca Horizon 1.5 GLS den dritten Platz teilen. Weitere Punkte wie Fahrleistungen, Straßenlage und Verbrauch werden jedoch erst im nächsten Heft bewertet.

Ob der Golf, Erster in den Verkaufszahlen, auch Erster im Vergleich mit den drei

### Zwischenwertung: Preise • Ausstattung • Karosserie

Modell	Chrysler Simca Horizon 1.5 GLS	Fiat Ritmo 75 CL	Honda Accord Coupe	VW Golf GLS
Grundpreis	9	10	5	7
Serien- ausstattung	8	7	10	5
Innenraum	9	10	7	9
Gepäckraum	8	10	8	10
Zuladung	6	10	9	6
Anhänge- lasten	10	8	6	9
Ein- und Aussteigen	9	10	7	9
Instrumente und Bedienung	7	8	10	9
Sitze, Gurte	7	7	7	10
Heizung und Lüftung	6	7	10	9
Zwischen- punkte	79	87	79	83

Konkurrenten wird, ist noch völlig ungewiß. Daß es mit den weiteren zehn Bewertungspunkten der zweiten Vergleichstest-Runde zu einer kräftigen Verschiebung kommt, ist aber ganz sicher anzunehmen.

Holger Glanz

### Im nächsten Heft:

**Fahrleistungen  
Verbrauch  
Kosten  
Straßenlage  
Ersatzteilpreise  
Wiederverkauf  
Fahrerurteile  
Schlußwertung**