
Auto
ZEITUNG
Europa-Pokal
Fiat Ritmo Abarth 130 TC
Alfasud Sprint 1.5
Mitsubishi Cordia 1600 Turbo
Ford Escort XR 3i
Aktuell
Neuer Mini-Mercedes
Im Test
Autoradios bis 650 Mark
Exclusiv
Porsche für 25000 Mark
Porsche 919 –
Der Nachfolger für den 924
Die billigsten Auto-Versicherungen

AUTO ZEITUNG TEST Europa-Pokal

Intermezzo im Kurvenkarussell

Der Titelkampf geht in die 2. Runde – in der Camargue und den Seealpen

Stellen Sie die Autos vorsichtshalber in die Tiefgarage. Sie können sich ja denken, warum." Der Portier des „Frantel" in Marseille begleitet seine Warnung mit einem Augenzwinkern. Am „vieux port", dem alten Hafen, geht der Autoklau um.

- Alfasud Sprint 1,5
- Fiat Ritmo Abarth 130 TC
- Ford Escort XR 3i
- Mitsubishi Cordia Turbo



Fotos: Bernd Ebener

www.TransRitmo.nl



Rast am Col de Saint Raphaël. Wohlverdiente Pause für Fahrer und Autos vor der Weiterfahrt durch die Seealpen

www.TransRitmo.nl



Escort-Sitze: Gute Seitenführung, stufenlose Verstellung



Alfa-Sitze: Guter Seitenhalt, Verstellrad schlecht plaziert



Ritmo-Sitze: Wenig Seitenhalt und schlechte Dämpfung



Cordia-Sitze: Dünne Polster, grobrastige Lehnenverstellung

Nicht gerade die feinste Gegend. Auf der anderen Seite des hell erleuchteten Boulevards beginnt das finstere Viertel. Müllhaufen türmen sich am Straßenrand, Gunstgewerblerinnen bieten ihre Dienste feil, und auch das männliche Publikum wirkt nicht unbedingt vertrauenerweckend.

Vier im Kampf um die Final-Teilnahme

Der Portier hat recht. Die vier Teilnehmer der zweiten Gruppe im Europa-Pokal-Wettbewerb rollen unter die Erde. Nebeneinander warten die Gegner des Golf GTI auf die Fortsetzung des Testprogramms. Die Kandidatenliste im einzelnen:

- Alfasud Sprint 1,5. Sein Boxermotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen und zwei Doppelvergasern leistet 105 PS.
- Fiat Ritmo Abarth 130 TC. Der 130 PS starke 2,0-Liter-Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen dient auch als Basistriebwerk für den Lancia Rally.
- Ford Escort XR 3i. Er holt seine 105 PS aus einem 1,6-Liter-Einspritzmotor. Wichtigste Neuerung: das modifizierte Fahrwerk.
- Mitsubishi Cordia 1600 Turbo. Der aufgeladene 1,6-Liter-Einspritzmotor liefert 114 PS. Besonderheit: zwei Schalthebel für ein Achtganggetriebe mit Sport- und Sparabstimmung.

Lesen Sie weiter auf S. 28.

Preise und Kosten in DM

	Alfasud Sprint 1,5	Fiat Ritmo Abarth 130 TC	Ford Escort XR3i	Mitsubishi Cordia Turbo
Basispreis	22800,–	21150,–	20720,–	22400,–
Testwagenpreis	22800,–	21150,–	20720,–	22400,–
Das kostet die Sicherheitsausstattung				
Automatik-3-P.-Gurte v.	●	●	●	●
Automatik-3-P.-Gurte h.	–	●	●	●
Rechter Außenspiegel	–	●	●	●
Heizbare Heckscheibe	●	●	●	●
Kopfstützen hinten	–	–	–	–
Verbundglas vorn	●	●	●	●
Halogenlicht	●	●	●	●
Halogen-Nebellicht	●	●	–	–
Nebelschlußleuchte	●	●	●	●
Scheinwerfer-Waschanl.	–	–	306,–	●
Heckscheibenwischer	●	●	●	●
Das kostet Zubehör ab Werk				
Drehzahlmesser	●	●	●	●
Sperrdifferential	–	–	–	–
Sportsitze	–	920,–	–	–
Leichtmetallräder	●	●	697,–	●
Elektr. Fensterheber	–	620,–[1])	647,–	–
Tür-Zentralverriegelung	–	[1])	338,–	–
Schiebedach	–	–	835,–	–
Wärmeschutzglas	●	●	333,–	●
Get. umklappb. Rückb.	–	●	–	●
Metallic-Lackierung	440,–	390,–	373,–	280,–
Karosserie-Schutzleisten	●	●	–	●

● = Serie, – = nicht lieferbar, [1]) einschließlich Zentralverriegelung

Das kosten Reifen der Testwagen				
Reifengröße	190/55 HR 340	185/60 HR 14	185/60 HR 14	185/70 HR 13
vier Reifen kosten	1060,–	828,–	828,–	652,–
Das kosten Ersatzteile				
Batterie	169,86	163,02	129,–	154,–
Anlasser (AT)	214,32	223,44	231,42	283,–*
Lichtmaschine (AT)	224,58	223,44	290,70	487,–*
Wasserpumpe (AT)	105,74	86,30*	69,20*	134,–*
Auspuffanlage komplett	427,04	771,78	363,66	433,–
Bremsklötze vorn	49,25	62,36	156,92	119,50
Scheibenwischerblatt	17,10	14,71	14,25	18,18
Summe	1207,89	1545,05	1255,15	1628,68

* Neuteil

Das kosten Reparaturen an der Karosserie

Für den Vergleich der Reparaturkosten wird ein Auffahrunfall angenommen. Beschädigte Teile sind: Kotflügel vorne li., Motorhaube, Frontblech außen, Stoßstange, Kühlergrill, Scheinwerfer li. komplett, Blinker li. komplett, Zierteile vorne, eine Felge, Farbmaterial und die optische Vermessung des Vorderwagens.

Preis pro Arbeitsstunde 65,–

Karosserieteile	1937,40	1151,63	1264,43	1909,94
Karosseriearbeiten	570,57	477,95	570,57	429,78
Lackierung/Material	440,15	537,97	655,34	606,43
Summe	2948,12	2167,55	2490,34	2946,15

Alle Preisangaben incl. 14% Mehrwertsteuer. Stand 10. 2. 1984

www.wirtanseraltmeister.de

I. Karosserie und Innenraum

	max. Punkte	Alfasud	Fiat 130 TC	Ford	Mitsubishi
1. Raumangebot	5	3	4	4	3
2. Ausstattung	10	6	8	8	8
3. Übersichtlichkeit	10	7	8	9	7
4. Variationsmöglichkeiten	5	0	4	2	3
5. Ladevolumen, Zuladung	10	8	4	8	8
6. Wendekreis	5	1	2	2	2
7. Sitzkonstruktion	10	6	5	7	6
8. Rücksitze	5	4	3	4	4
9. Instrumente, Anordnung	10	6	8	9	7
10. Tür-Verriegelung	5	3	4	4	4
Summe	**75**	**44**	**50**	**57**	**52**

II. Motor/Getriebe/Fahrleistungen

1. Startverhalten/Kaltlauf	5	5	3	5	4
2. Testverbrauch	10	7	7	9	1
3. Reichweite je Tankfüllung	10	5	7	7	1
4. Zugänglichkeit im Motorraum	5	3	4	4	3
5. Getriebe	10	10	8	10	6
6. Beschleunigung von 0–100 km/h	10	1	9	4	2
7. 1 km mit stehendem Start	5	1	5	2	1
8. 60–100 km/h im Gang der Höchstgeschw.	10	5	10	6	1
9. Höchstgeschwindigkeit	5	2	5	3	2
10. Höchstzulässige Anhängelast	5	3	5	3	5
Summe	**75**	**42**	**63**	**53**	**25**

III. Komfort/Bedienung

1. Komfort, kurze Stöße	5	2	2	3	4
2. Komfort, lange Wellen	5	4	2	3	4
3. Nick- und Wankbewegungen	10	7	6	7	6
4. Sitzkomfort	10	6	4	8	5
5. Lenkungsübersetzung	5	4	4	4	4
6. Lenkkräfte und -dämpfung	5	3	2	3	2
7. Schaltbarkeit	10	7	6	8	7
8. Handbremse	5	3	5	5	5
9. Bedienungselemente	10	8	7	7	8
10. Heizung/Lüftung	10	6	5	8	8
Summe	**75**	**50**	**43**	**56**	**53**

IV. Fahrverhalten/Sicherheit

	max. Punkte	Alfasud	Fiat 130 TC	Ford	Mitsubishi
1. Slalom	10	9	8	9	6
2. Handling	10	8	6	8	7
3. Geradeauslauf/Seitenwindverhalten	5	4	4	3	3
4. Kurvenverhalten	10	8	6	7	6
5. Ansprechen der Bremse	5	3	3	5	2
6. Bremswirkung	10	8	9	8	8
7. Bremsverhalten	5	4	5	5	3
8. Scheinwerferlicht	10	8	8	8	7
9. Scheibenwischer	5	4	5	5	4
10. Sicherheitsgurte	5	3	4	4	5
Summe	**75**	**59**	**58**	**62**	**51**

V. Umweltfreundlichkeit

1. Lebensdauer-Vorsorge	10	9	9	9	9
2. Geräuschentwicklung außen	10	8	7	8	5
3. Innengeräuschdämpfung	5	3	3	2	5
4. Fahrwerksgeräuschdämpfung	5	3	3	1	4
5. Kaltstartgeräusche	5	5	2	4	1
6. Verbrauch	10	7	7	9	1
7. Abgase	10	2	0	6	4
8. Bremsbeläge – asbestfrei	5	4	0	0	4
9. Ölwechselintervalle	5	3	3	3	3
10. Spareinrichtungen	10	0	0	5	5
Summe	**75**	**44**	**34**	**47**	**41**

VI. Kosten

1. Kaufpreis	10	1	4	5	2
2. Kosten für Sicherheitspaket	10	6	9	9	9
3. Steuern	5	4	2	4	4
4. Versicherungen*)	10	7	4	7	6
5. Qualität und Verarbeitung	5	4	4	5	5
6. Wartungsintervalle	5	5	5	5	5
7. Kraftstoffkosten	10	7	7	9	1
8. Ersatzteil/Reifenkosten	5	4	4	4	4
9. Reparaturkosten	10	5	8	7	5
10. Zahl der Kundendienststellen	5	2	3	4	2
Summe	**75**	**45**	**50**	**59**	**43**

*) incl. Kaskoeinstufung

Am nächsten Morgen an der Tankstelle erregt der Cordia – wieder einmal – lebhaftes Interesse. Drei Franzosen umlagern den Japaner, angelockt vom übergroßen Schriftzug „Turbo" an den Flanken. Dieses Wort kennt keine Sprachgrenzen und übt auf unsere Nachbarn den gleichen Reiz aus wie überall auf der Welt. Sie möchten unbedingt einen Blick unter die hutzenbewehrte Haube werfen. „Wieviel verbraucht er denn?" kommt die unvermeidliche Frage. „15 Liter auf 100 Kilometer." Die drei zucken erschreckt zusammen, schlagartig erlahmt die Neugier. Eine unvermeidliche Reaktion in einem Land, in dem der Liter Benzin fast 1,80 DM kostet.



Wir verkneifen uns den Hinweis, daß der Japaner bei Vollgas auf der Autobahn erst richtig anfängt zu saufen. 22 Liter pro 100 Kilometer wie nichts. Die schluckt der Cordia mühelos, während sein Fahrer gebannt die schnelle Wanderung der Tankanzeigenadel von „voll" auf „leer" verfolgt und im flotten 200-Kilometer-Rhythmus die Zapfsäulen ansteuert. Beim ersten Stopp in Frankreich hatten wir einem Wißbegierigen davon erzählt. Es entlockte ihm ein teilnahmsvolles Grinsen und die mitleidige Bemerkung: „Une belle merde!" – „Eine schöne Sch...!" Der Turbo von Mitsubishi diktiert die Tankintervalle, und die übrigen drei folgen dem Japaner mit halbvollen Tanks an die Spritsäule – genervt.

Wer nun ob des herausragenden Verbrauchs hervorragende Fahrleistungen erwartet, sieht sich getäuscht.

Abarth und Escort laufen ihm auf der Autobahn glatt davon, den Alfa kann er gerade noch in Schach halten. Das gleiche Bild beim Sprint von 0 auf 100 km/h: Der Turbo ist hier nur dritte Wahl. Er sollte sich ein Beispiel an den Austern nehmen, die wir in Marseille verspeist haben – sie waren erst-

Das AUTO ZEITUNG-Punktsystem

Nach einem aufwendigen Punktschema beurteilt AUTO ZEITUNG jedes Vergleichstest-Auto. Im Rahmen der Einzelkriterien vergibt das Testteam je nach Fahrzeugklasse zwischen fünf und zehn Punkte. Da jedes Kapitel gleichwertig ist, können Sie als Leser auch eine eigene Punktwertung vornehmen. Sollte beispielsweise das Kosten- oder Umweltkapitel für Sie weniger bedeutsam sein, streichen Sie die Wertung und addieren die restlichen Punkte.

www.autozeitung.de

Plattfuß in der Einsamkeit. Ein spitzer Stein hatte am Ritmo Abarth 130 TC den Reifen hinten rechts aufgespießt



Vier in der Camargue – auf schmalen Dämmen voller Schlaglöcher

klassig und dabei preiswert.

Fotograf Bernd Ebener zieht es auf Motivsuche nach Westen, in die Camargue. „Da gibt's riesige Kolonien von Flamingos", schwärmt er, während der Konvoi sich auf die Suche begibt. Die buckligen Landstraßen führen vorbei an den Salinen von Giraud und Badon, herum um den Etang de Vaccarès nach Saintes Maries-de-la-Mer – ein Komforttest, wie er härter kaum sein kann.

Redakteur Peter Schmidt verflucht die Sitze im Ritmo. „Die Dinger sind ja kaum gedämpft. Bei jeder Bodenwelle katapultieren sie mich bis unters Dach. Ich fühl' mich wie ein Kolben im Motor – ständig geht's auf und ab." Das kompromißlos harte Fahrwerk stellt die weichen Sessel vor Aufgaben, die sie völlig überfordern. Und die Resttruppe feixt amüsiert über den wippenden Kollegen: ein haltloser Bursche.

www.Transporter.de

AUSSTATTUNG

	max. Punkte	Alfasud	Fiat Ritmo 130	Ford Escort	Mitsubishi
Sicherheitsausrüstung					
Autom. Sicherheitsgurte hinten	10	–	10	10	10
Halogen-Abblendlicht	5–10	7	7	9	7
Halogen-Fernlicht	5–10	9	9	8	7
Kopfstützen vorne	5–10	5	7	8	8
Kopfstützen hinten	5–10	–	–	–	–
Scheibenbremsen hinten	3	3	–	–	–
Verbundglas vorne	10	10	10	10	10
Nebelscheinwerfer	5	5	5	–	–
Nebelschlußleuchte	5	3	5	5	5
Scheinwerferwaschanlage	10	–	–	–	10
Heckscheibenwischer	10	5	8	7	7
Außenspiegel – innenverst. links	10	8	8	9	8
Außenspiegel rechts/innenverst./elek.	5–10	–	5	7	7
Außen-/Innenausstattung					
Bordwerkzeug	1–10	6	5	3	9
Kunststoff-Stoßstangen	5	5	5	–	5
Gummi-Stoßstangenhörner	5–10	–	–	7	–
Karosserieschutzleisten	5	5	5	–	3
Kofferraumleuchte	5	5	–	5	5
Motorraumleuchte	5	5	–	–	–
Rückfahrscheinwerfer	5	5	5	5	5
Scheinwerfer-Schnellverstellung	3–10	–	3	–	–
Tankschloß/vom Fahrersitz zu öffnen	3/5	–	–	3	5
Abblend-Innenspiegel	5	5	5	5	5
Servolenkung	10	–	–	–	–
Handschuhfach/ + mit Schloß	5/+3	5	5	8	5
Handschuhfach beleuchtet	3	3	3	–	–
Innenleuchten	1–5	2	4	3	3
Kartentaschen	3	–	3	3	2
Kleiderhaken	3	3	3	3	3
Mittelarmlehne hinten	5	–	–	–	–
Ruhesitze/Liegesitze	5	3	3	3	3
Sonnenblenden schwenkbar	3	3	3	3	3
Teppichboden	5	5	5	5	5
Zigarrenanzünder	5	5	5	5	5
Zentralverriegelung	10	–	–	–	–
Sitzhöhenverstellung	10	–	–	–	–
Elektr. Fensterheber	5	–	–	–	–
Leichtmetall-Räder	5	5	5	–	5
getönte Scheiben	5	5	5	–	5
4 Türen	10	–	–	–	–
Türkontakte an allen Türen	5	5	5	5	5
Reserverad	1–10	6	9	6	3
Bedienungselemente/Kontrollinstrumente					
Elektrischer Scheibenwascher	5	5	5	5	5
Lenkradverstellung	5	5	5	–	5
Lenkrad bezogen	3	3	3	3	3
Licht-Abschaltautomatik	5	–	5	4	4
Startautomatik	10	–	–	10	10
Wischerstufen 1 = 1, 2 = 5, 3 = 10	10	5	5	5	5
Wischerintervallschalter	5	5	5	5	5
Wisch-Waschanlage	5	–	–	–	5
Drehzahlmesser	10	10	10	10	10
Kontrollampe für Handbremse	3	–	3	3	3
Kontrollampe für Kraftstoffreserve	5	5	5	5	5
Kontrollampe für Bremsflüssigkeit	5	5	5	5	5
Kontrollampe für Motortemperatur	10	10	–	–	–
Bremsbelagverschleiß-Leuchte	10	–	10	10	–
Motortemperaturanzeige	10	10	10	10	10
Öldruckanzeige	10	10	10	–	10
Regulierbare Instrumentenbeleuchtung	3–5	5	5	5	5
Gesamtpunkte		219	246	225	253
Wertungspunkte					

Sie kennt diese Probleme nicht. Das ganz auf Komfort ausgelegte Cordia-Fahrwerk filtert so viele Holprigkeiten aus, daß für die dünn gepolsterten Sitze nur wenig zu tun übrigbleibt. Da fällt es nicht so auf, daß sie kaum besser als die Ritmo-Schemel sind. Testassistent Axel Lengert entsteigt dem Alfa ganz entspannt, und Testredakteur Friedhelm Knöppel klopft dem Escort gar anerkennend aufs blecherne Haupt: „Gelungener Kompromiß. Gesunde Härte im Fahrwerk und Spitzensitze."

Die schmalen Straßen wechseln sich mit noch schmaleren Dämmen ab, die ungeteert und voller Schlaglöcher die Sümpfe und Feuchtgebiete der Camargue durchqueren. Hunderte von Pferden weichen von den Zäunen ihrer riesigen Koppeln zurück, wenn der Viererpulk vorüberfährt. Tiefschwarze Kampfstiere glotzen den Europa-Pokal-Matadoren uninteressiert hinterdrein. Fragende Blicke, als die wuchtigen Stadtmauern von Aigues-Mortes mit ihren klobigen Wehrtürmen vor uns auftauchen. Wo sind die Flamingos? Bernd Ebener zuckt ahnungslos die Schultern: „Auf Urlaub in Afrika?"

Millimeterarbeit in engen Gassen

Es ist längst Nacht, als wir uns durch die engen, winkligen Gassen von Arles winden und nach einem Hotel fahnden. An manchen Ecken gerät das Fahren zur Millimeterarbeit, und die fällt im Alfa am schwersten. Sein Wendekreis hat mit 11,40 Metern doch ein stolzes Format. Wir umrunden das Amphitheater im Herzen der Stadt. Deren Ursprünge reichen bis in die Römerzeit zurück. Arles bekennt sich mit einem gewissen Stolz dazu. Unser Hotel trägt den berühmten Namen „Jules Cesar".

Überraschung am folgenden Morgen: Es ist bitterkalt. Doch das macht den vier ausgekühlten Autos kaum etwas aus. Die erste Drehung des Zündschlüssels erweckt die Motoren zum Leben, und der Escort zieht los, als hätte ihm über Nacht die Sonne gelacht. Seine Einspritzanlage versorgt direkt nach dem Start jeden einzelnen Zylinder mit der optimalen Spritmenge. Beim Cordia bedarf es da noch einiger Feinarbeit. Ruckend setzt er sich in Bewegung, und an der ersten Ampel nach 500 Metern ist's auch damit vorbei. Der Motor stirbt ab. Tadellos der Alfa. Schon nach ein paar Metern brauchen seine beiden Doppelvergaser die



Unübersichtliches Ritmo-Cockpit. Da



Gut ablesbare Instrumente und verstellbares Lenkrad im Alfa



Nüchterne Sachlichkeit prägt das Cockpit des Escort



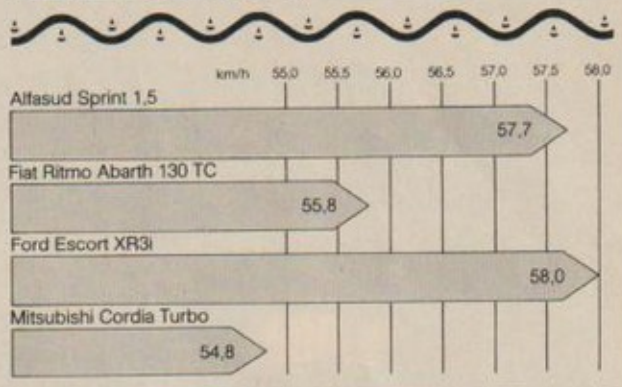
Cordia Turbo mit aufgeräumtem Cockpit ohne Ladedruckanzeige

www.ilmbauer.de

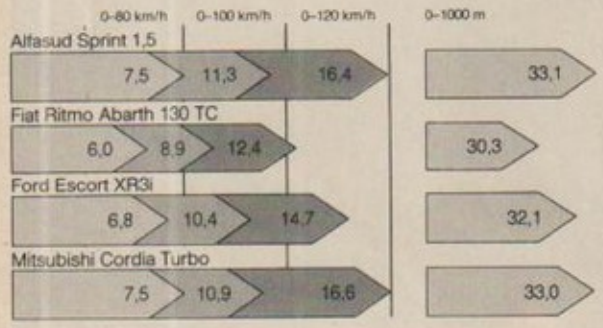


krad schränkt die Sicht auf die Armaturen ein

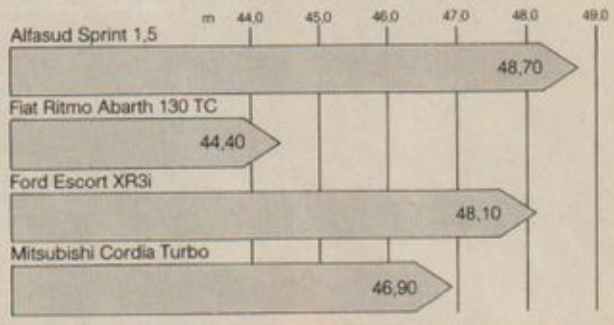
360-m-Slalom (km/h)



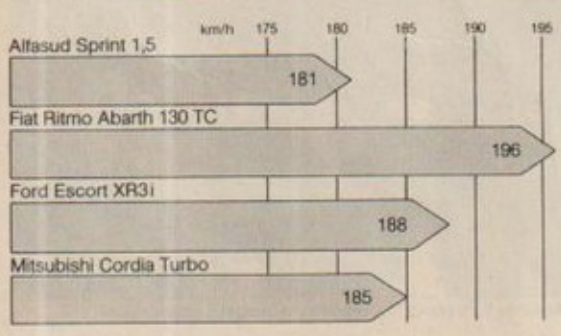
Beschleunigung aus dem Stand (s)



Bremsweg aus 100 km/h (m)



Höchstgeschwindigkeit (km/h)



Unterhaltskosten

Gesamtkosten in DM	Benzin[1]	Motoröl[2]	Haftpflicht[3]	Steuer[4]	Kosten km[5]
Alfasud Sprint 1,5					
3609,02	2271,02	72,–	1050,–	216,–	0,24
Fiat Ritmo Abarth 130 TC					
3882,32	2271,02	86,40	1236,90	288,–	0,26
Ford Escort XR3i					
3329,33	1979,33	69,60	1050,–	230,40	0,22
Mitsubishi Cordia Turbo					
4477,63	3125,25	72,–	1050,–	230,40	0,30

[1] = Super 1,389 DM/Liter, Normal 1,319 DM/Liter, [2] = Mehrbereichsöl 12,– DM/Liter, [3] = Regionalklasse 3, 100% unbegrenzte Deckung, [4] = 14,40 DM je 100 cm³, [5] bei einer Jahresleistung von 15.000 km

„Die Einstellung zum Auto spielt in dieser Klasse die kaufentscheidende Rolle"



Rolf Bleeker, Redakteur

Unterstützung des manuellen Choke nicht mehr. Darauf will der Fiat Abarth auch nach mehr als einem Kilometer nicht verzichten. Auf jede Abmagerung des Gemisches reagiert er bockig wie ein Bronco.

Die Einstellung seiner Heizung auf angenehme Temperaturen verlangt ebenfalls sehr viel Feingefühl. Wer das nicht aufbringen kann, muß sich zwischen heiß und kalt entscheiden. Im Alfa läßt die Luftverteilung Wünsche offen. Bis es warm wird, vergeht einige Zeit, obwohl die Heizung sehr schnell anspricht. In diesem Punkt setzen Escort und Cordia die Maßstäbe.

Der Viererpulk rollt in die Berge, ins Kurvenkarussell der „Monts de Vaucluse", der „Alpes de Provence" und der Seealpen. Wir vermeiden alle Straßen, die auf der Karte dick und rot erscheinen, und stürzen uns ins Labyrinth der dünnen, gelben Linien, der „routes départementales" und „communales". 300 Meter ohne Kurve müssen hier schon als lange Gerade gelten, Leitplanken als Ausnahme. Wadenhohe Begrenzungssteine markieren auf der Talseite den Straßenverlauf. Einen halben Schritt dahinter geht's auf schnellstem Weg in die Tiefe – senkrecht mit Fallgeschwindigkeit. Am Grand Canyon du

www.oldtimer.de

Cordia Turbo: Bei Nässe reagiert er auf Lastwechsel mit hektischem Ausschwenken des Hecks



Alfasud: Leicht untersteuernd, gutmütige Lastwechsel



Ritmo Abarth: Extremes Untersteuern, kaum Lastwechsel



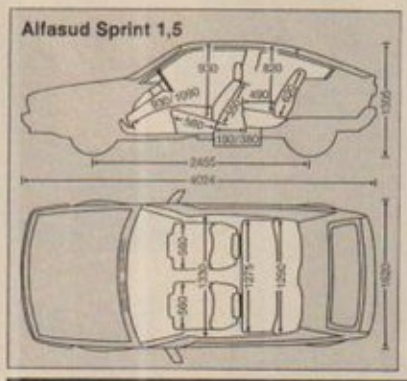
Escort XR 3i: Fast neutral, aber Traktionsprobleme

Vernon gibt es überhaupt keine Geraden mehr. Die Straße schlängelt sich an der gigantischen Schlucht entlang, und Bernd Ebener im Cordia auf dem Beifahrersitz kämpft mit Übelkeit.

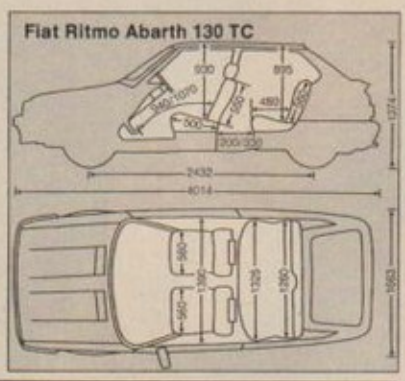
Schwächen in der Fahrwerksauslegung deckt dieses Terrain schonungslos auf. Der Cordia hat einen Schuß Komfort zuviel mitbekommen. Eine kleine Bodenwelle in einer schnellen Linkskurve knallt ihm die Federn bis aufs Anschlaggummi und hebt ihn dann aus. Völlig losgelöst schwebt der Japaner Sekundenbruchteile über dem Asphalt, bis bei der Landung wieder die Federn krachen. Beim nächsten Halt heimsen Cordia und ich nachträglich Applaus für die Flugnummer ein. Das hat uns dort keiner nachgemacht. Doch der Mitsubishi hat noch mehr auf Lager. Bis in den Kurvengrenzbereich schiebt er kräftig über die Vorderrä-

www.Tramontana.de

Alfasud Sprint 1,5



Fiat Ritmo Abarth 130 TC



MOTOR

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor längs im Bug des Fahrzeugs eingebaut, Motorblock aus Grauguß, Zylinderkopf aus Leichtmetall, dreifach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen über Zahnriemen angetrieben, hängende Ventile über Tassenstößel betätigt, zwei Fallstrom-Doppelvergaser, kontaktlose Transistorzündung

Bohrung/Hub	84,0/67,2 mm
Hubr. eff./St.	1490/1474 cm³
Verdichtungsverhältnis	9,5 :1
Max. Leistung	77 kW/105 PS
bei	6000/min
Max. Drehm.	134 Nm/13,6 mkp
bei	4000/min
Literleistung	70,5 PS/Liter
Lichtmaschine	630 W
Batterie	12 V/43 Ah
Kühlflüssigkeit	7,3 Liter
Motorölmenge	4,0 Liter
Ölwechs./Wartung	10000/20000 km
Kraftstoffsorte	Super

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor quer im Bug des Fahrzeugs eingebaut, Motorblock aus Grauguß, Zylinderkopf aus Leichtmetall, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen über Zahnriemen angetrieben, V-förmig hängende Ventile über Tassenstößel betätigt, zwei Flachstrom-Doppelvergaser, kontaktlose Transistorzündung.

Bohrung/Hub	84,0/90,0 mm
Hubr. eff./St.	1995/1981 cm³
Verdichtungsverhältnis	9,45 :1
Max. Leistung	96 kW/130 PS
bei	5900/min
Max. Drehm.	175 Nm/17,8 mkp
bei	3600/min
Literleistung	65,2 PS/Liter
Lichtmaschine	770 W
Batterie	12 V/45 Ah
Kühlflüssigkeit	7,5 Liter
Motorölmenge	4,8 Liter
Ölwechs./Wartung	10000/20000 km
Kraftstoffsorte	Super

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, Mittelschaltung, Antrieb auf die Vorderräder, Getriebeübersetzungen: 1. G. 3,75 :1; 2. G. 2,05 :1; 3. G. 1,39 :1; 4. G. 1,03 :1; 5. G. 0,83 :1; R.-G. 3,09 :1; Achsantrieb: 4,11:1

Mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, Mittelschaltung, Antrieb auf die Vorderräder, Getriebeübersetzungen: 1. G. 3,58 :1; 2. G. 2,24 :1; 3. G. 1,54 :1; 4. G. 1,15 :1; 5. G. 0,97 :1; R.-G. 3,67 :1; Achsantrieb: 3,40 :1

FAHRWERK

Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen mit Dreiecksquerlenkern und Stabilisator, hinten Starrachse mit Panhardstab, Längslenkern, Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern, Zahnstangenlenkung mit 3,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Zweikreisbremssystem mit Bremskraftverstärker und -regler, vorn und hinten Scheibenbremsen, Handbremse mechanisch auf die Vorderräder wirkend.

Radgr.: 135 TR 340 FH 39 Reifengr.: 190/55 HR 340

Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen mit unteren Querlenkern, Längslenkern und Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an unteren Querlenkern und einer Querblattfeder, Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung mit 3,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Zweikreisbremssystem mit Bremskraftverstärker und -regler, vorn innenbelüftete Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend.

Radgr.: 5½ J × 14 Reifengr.: 185/60 HR 14

KAROSSERIE/ABMESSUNGEN/GEWICHTE

Selbsttragende Stahlblechkarosserie mit zwei Türen, fünfsitziges Coupé

Abmessungen (mm):

Spurweite vorn	1397
Spurweite hinten	1364
Wendekreis-Ø	11,40 m

Gewichte (kg):

Leergewicht lt. Werk	915
Leergewicht effektiv	948
zul. Gesamtgew.	1340
effektive Zuladung	392

Achslastverteilung:

vorne	581 = 61,3%
hinten	367 = 38,7%

Leistungsgewicht: leer/beladen 9,1/12,8 kg/PS

Anhängelast:

gebremst	940 kg
ungebremst	460 kg
Dachlast	80 kg

Selbsttragende Stahlblechkarosserie mit zwei Türen, viersitzige Schrägheck-limousine.

Abmessungen (mm):

Spurweite vorn	1455
Spurweite hinten	1420
Wendekreis-Ø	11,00 m

Gewichte (kg):

Leergewicht lt. Werk	950
Leergewicht effektiv	1024
zul. Gesamtgewicht	1350
effektive Zuladung	326

Achslastverteilung:

vorne	652 = 63,7%
hinten	372 = 36,3%

Leistungsgewicht: leer/beladen 7,9/10,4 kg/PS

Anhängelast:

gebremst	1100 kg
ungebremst	500 kg
Dachlast	80 kg

MESSWERTE

Beschleunigung im 4./5. Gang (s):

60– 80 km/h	5,1/ 7,1
60–100 km/h	10,7/14,8
60–120 km/h	16,5/24,7
60–140 km/h	24,4/36,0

Innengeräusche dB (A):

im Stand	60
bei 50 km/h im 3. G.	65
bei 80 km/h im 3. G.	72
bei 100 km/h im 3./4. G.	74/73
bei 130 km/h im 4./5. G.	76/77
bei 140 km/h im 4./5. G.	78/77
bei Höchstgeschw.	81

Verbr. nach DIN 70030:

bei 90 km/h	6,3 l/100 km
bei 120 km/h	8,2 l/100 km
Stadtzyklus	11,4 l/100 km
Testverbrauch	10,3 l/100 km
Tankinhalt:	50 Liter
Theoret. Reichw.	459 km

Beschleunigung im 4./5. Gang (s):

60– 80 km/h	3,9/ 5,2
60–100 km/h	7,7/10,4
60–120 km/h	12,3/16,4
60–140 km/h	17,7/23,9

Innengeräusche dB (A):

im Stand	55
bei 50 km/h im 3. G.	66
bei 80 km/h im 3. G.	74
bei 100 km/h im 3./4. G.	75/77
bei 130 km/h im 4./5. G.	78/77
bei 140 km/h im 4./5. G.	79/78
bei Höchstgeschw.	83

Verbr. nach DIN 70030:

bei 90 km/h	6,6 l/100 km
bei 120 km/h	8,8 l/100 km
Stadtzyklus	11,0 l/100 km
Testverbrauch	10,9 l/100 km
Tankinhalt:	55 Liter
Theoret. Reichw.	504 km



Alfasud Sprint: Präzise Lenkung, wieselflink zwis



Ritmo Abarth: Viel Kurbelei durch indirekte Lenku



Escort XR 3i: Exakte Lenkung, problemlose Ausw



Cordia 1600 Turbo: Starke Seitenneigung durch Ko

www.TransRetro.nl



den Pylonen





hmanöver



fortauslegung

der und läßt dann hurtig das Heck herumschwingen – Reaktionen, die er auch auf provozierte Lastwechsel zeigt.

Diese lassen den Abarth ziemlich kalt. Selbst abruptes Gaswegnehmen kann ihn kaum dazu bewegen, den Schiebebetrieb über die Vorderräder einzustellen. Als Peter Schmidt und Friedhelm Knöppel aus Alfa bzw. Escort steigen, zeigen ihre glänzenden Augen, daß im Kurvenkarussell Freude aufgekommen war. Die beiden Autos untersteuern leicht und lassen sich dank gutmütiger Lastwechselreaktionen locker um jede Ecke bringen.

Mühelos gehen in Alfa und Escort auch die Gangwechsel von der Hand, während der Fiat mit seiner werkstypisch unpräzisen Schaltkulisse einige Sucharbeit verlangt. Im Cordia hat der Fahrer die Qual der Wahl: acht Gänge – vier sportlich (P), vier wirtschaftlich (E) ausgelegt – und zwei Hebel, mit denen er sich aus dem reichhaltigen Zahnräderangebot seinen Gang-Cocktail mixt.

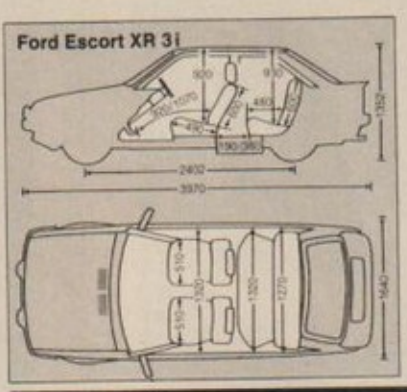
Eine tolle Sache – auf dem Papier. Doch jedes zweitklassige Bergsträßchen führt den Cordia-Gag ad absurdum. Um den mächtigen Drehzahlsprung zwischen dem zweiten und dritten Gang zu überbrücken, schalte ich mit Hebel Nummer zwei von P-2 in E-2. Um jetzt den richtigen Anschluß in P-3 zu finden, brauchte ich drei Arme: einen fürs Lenkrad, zwei für die beiden Hebel, die ich gleichzeitig nach vorn schieben müßte. Alles klar? Ich hab' aber nur zwei Arme,

„Fürs Cordia-Getriebe gilt: Weniger wäre hier mehr."

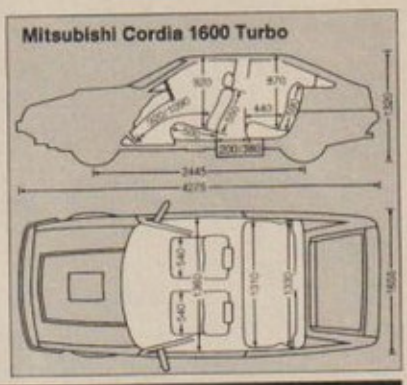
Peter Schmidt, Redakteur



Ford Escort XR 3i



Mitsubishi Cordia 1600 Turbo



MOTOR

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor quer im Bug des Fahrzeugs eingebaut, Motorblock aus Grauguß, Zylinderkopf aus Leichtmetall, fünffach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle über Zahnriemen angetrieben, V-förmig hängende Ventile über Hydrostößel und Kipphebel betätigt, K-Jetronic mit Schubabschaltung, kontaktlose Transistorzündung.

Bohrung/Hub	79,9/79,5 mm
Hubr. eff./St.	1597/1567 cm³
Verdichtungsverhältnis	9,5 :1
Max. Leistung	77 kW/105 PS
bei	6000/min
Max. Drehm.	138 Nm/14,1 mkp
bei	4800/min
Literleistung	66,7 PS/Liter
Lichtmaschine	630 W
Batterie	12 V/43 Ah
Kühlflüssigkeit	7,8 Liter
Motorölmenge	3,9 Liter
Ölwechs./Wartung	10000/20000 km
Kraftstoffsorte	Super

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor quer im Bug des Fahrzeugs eingebaut, Motorblock aus Grauguß, Zylinderkopf aus Leichtmetall, fünffach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle über Zahnriemen angetrieben, V-förmig hängende Ventile über Kipphebel betätigt, ein Fallstrom-Registervergaser, kontaktlose Transistorzündung.

Bohrung/Hub	76,9/86,0 mm
Hubr. eff./St.	1597/1570 cm³
Verdichtungsverhältnis	8,5 :1
Max. Leistung	84 kW/114 PS
bei	5500/min
Max. Drehm.	170 Nm/17,3 mkp
bei	3500/min
Literleistung	71,4 PS/Liter
Lichtmaschine	700 W
Batterie	12 V/60 Ah
Kühlflüssigkeit	7,0 Liter
Motorölmenge	4,0 Liter
Ölwechs./Wartung	10000/20000 km
Kraftstoffsorte	Super

KRAFTÜBERTRAGUNG

Mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, Mittelschaltung, Antrieb auf die Vorderräder, Getriebeübersetzungen: 1. G. 3,15 :1; 2. G. 1,91 :1; 3. G. 1,28 :1; 4. G. 0,95 :1; 5. G. 0,76 :1; R.-G. 3,62 :1; Achsantrieb: 4,29 :1

Mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Vorgelege, Mittelschaltung, Antrieb auf die Vorderräder, Getriebeübersetzungen: 1. G. 3,27 :1 (4,23 :1); 2. G. 1,83 :1 (2,37 :1); 3. G. 1,14 :1 (1,47 :1); 4. G. 0,86 :1 (1,11 :1); R.-G. 3,18 :1 (4,11 :1); Achsantrieb: 3,47 :1

FAHRWERK

Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen mit unteren Querlenkern und Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Quer- und Längslenkern, Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern, Zahnstangenlenkung mit 3,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Zweikreisbremssystem mit Bremskraftverstärker und -regler, vorne innenbelüftete Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend.

Radgr.:	6 J × 14
Reifengr.:	185/60 HR 14

Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen mit unteren Querlenkern, Zugstreben und Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Längslenkern, Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern, Zahnstangenlenkung mit 3,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Zweikreisbremssystem mit Bremskraftverstärker und -regler, vorne innenbelüftete Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend.

Radgr.:	5 J × 13
Reifengr.:	185/70 HR 13

KAROSSERIE/ABMESSUNGEN/GEWICHTE

Selbsttragende Stahlblechkarosserie mit zwei Türen, fünfsitzige Schrägheckklimousine.

Abmessungen (mm):	
Spurweite vorn	1400
Spurweite hinten	1423
Wendekreis-Ø	10,90 m
Gewichte (kg):	
Leergewicht lt. Werk	935
Leergewicht effektiv	957
zul. Gesamtgewicht	1400
effektive Zuladung	443
Achslastverteilung:	
vorne	564 = 58,9%
hinten	393 = 41,1%
Leistungsgewicht:	
leer/beladen	9,1/13,3 kg/PS
Anhängelast:	
gebremst	900 kg
ungebremst	440 kg
Dachlast	75 kg

Selbsttragende Stahlblechkarosserie mit zwei Türen, fünfsitziges Coupé.

Abmessungen (mm):	
Spurweite vorn	1410
Spurweite hinten	1375
Wendekreis-Ø	11,10 m
Gewichte (kg):	
Leergewicht lt. Werk	970
Leergewicht effektiv	1016
zul. Gesamtgewicht	1460
effektive Zuladung	444
Achslastverteilung:	
vorne	631 = 62,1%
hinten	385 = 37,9%
Leistungsgewicht:	
leer/beladen	8,9/12,8 kg/PS
Anhängelast:	
gebremst	1100 kg
ungebremst	520 kg
Dachlast	80 kg

MESSWERTE

Beschleunigung im 4./5. Gang (s):	
60– 80 km/h	4,7/ 7,0
60–100 km/h	9,9/14,0
60–120 km/h	15,5/22,5
60–140 km/h	22,0/32,7
Innengeräusche dB(A):	
im Stand	57
bei 50 km/h im 3. Gang	65
bei 80 km/h im 3. Gang	74
bei 100 km/h im 3./4. G.	79/78
bei 130 km/h im 4./5. G.	79/81
bei 140 km/h im 4./5. G.	82/82
bei Höchstgeschw.	86
Verbr. nach DIN 70030:	
bei 90 km/h	6,4 l/100 km
bei 120 km/h	8,1 l/100 km
Stadtzyklus	10,6 l/100 km
Testverbr.	9,5 l/100 km
Tankinhalt	48 Liter
Theoret. Reichw.	505 km

Beschleunigung im 4. Gang P/E (s): *	
60– 80 km/h	5,1/10,2
60–100 km/h	9,8/17,5
60–120 km/h	15,5/25,3
60–140 km/h	22,8/35,9
* In Schaltstellung E	
Innengeräusche dB (A): *	
im Stand	49
bei 50 km/h im 3. Gang	63
bei 80 km/h im 3. Gang	68
bei 100 km/h im 3./4. G.	74/72
bei 130 km/h im 4./5. G.	78/76
bei 140 km/h im 4./5. G.	78/77
bei Höchstgeschw.	82
Verbr. nach DIN 70030:	
bei 90 km/h	6,1 l/100 km
bei 120 km/h	8,1 l/100 km
Stadtzyklus	9,3 l/100 km
Testverbr.	15,0 l/100 km
Tankinhalt	50 Liter
Theoret. Reichw.	333 km

www.TrendRetro.de



Die Vier der zweiten Gruppe in Roquesteron. Sogar der Hund zeigt lebhaftes Interesse

Escort XR 3i

Mit klarem Vorsprung führt der Kölner die Gruppe 2 des Europa-Pokals an. Nur im Kapitel Motor/Getriebe/Fahrleistungen fand er im 25 PS stärkeren Ritmo Abarth seinen Meister. Dennoch hat er genug Kraft, um seine sportliche Optik nicht Lügen zu strafen.

Cordia Turbo

Wie schon im ersten Teil des Vergleichstests spielte der Turbo-Vertreter nur eine Statistenrolle. Abgeschlagen landete er mit 266 Zählern punktgleich mit den Renault am Tabellenende. Der Japaner hat damit alle Chancen auf die Teilnahme am Finale verspielt.

Alfasud Sprint

Der Italiener mit der fast klassischen Linienführung eines Coupés setzte sich nicht seinem sportlichen Erscheinungsbild entsprechend in Szene. Dem Sprint mangelt es an Sprinterqualitäten. Mehr als ein 3. Platz in diesem Quartett war für ihn nicht drin.

Ritmo Abarth

Fiats Sportabteilung schickte eine lupenreine Fahrmaschine ins Rennen um den Europa-Pokal. 130 PS unter der Haube sorgen für überlegene Fahrleistungen. Dem stehen jedoch gravierende Komforteinbußen gegenüber: 2. Platz in der Gruppe, keine Chance aufs Finale.

und deshalb benötige ich einen cleveren Maschinisten, der die Verantwortung für einen der beiden Schalthebel übernimmt. Erkenntnis aus dem Verwirrspiel: Der Cordia hat drei Gänge und einen Schalthebel zuviel. Weniger – ein vernünftiges Fünfganggetriebe – wäre hier mehr.

Auf dem Weg hinauf zum Col de Bleine holt uns der Winter ein. Tief verschneiter Wald, auf der Straße eine festgefahrene Schneedecke,

www.TrendRitmo.nl

Tippen Sie den Cupsieger

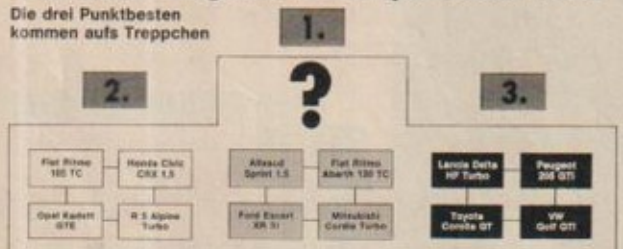


Das ist der 1. Preis: Audi 80 Quattro mit 115 PS

Sieg für den Kadett in der ersten Gruppe des Europa-Pokalwettbewerbs. Damit hat er einen Platz unter den ersten Drei aber noch nicht sicher. Acht Autos treten noch an, und nur die drei Punktbesten kommen aufs Treppchen. Tippen Sie, wer am Schluß ganz oben steht, gewinnen Sie den Audi 80 Quattro. Mitarbeiter des Heinrich Bauer Spezialzeitschriftenverlages sowie deren Angehörige bleiben bei der Verlosung unberücksichtigt.

Die zwölf Gegner im Europa-Pokal 1984

Die drei Punktbesten kommen aufs Treppchen



AUTO ZEITUNG TEST

Europa-Pokal

Gesucht: Das beste von 12 Autos

AUTO ZEITUNG sucht den Europa-Pokal-Sieger 1984. Diesmal streiten 12 Autos in einem großen Vergleichstest in drei Gruppen um den Cup. Tippen Sie, wer den Gesamtsieg holt.

Adresse: AUTO-ZEITUNG, Industriestr. 16, 5000 Köln 60

Gruppe 1


Fiat Ritmo 105 TC


Honda Civic Coupé CRX 1,5


Opel Kadett GTE


Renault 5 Alpine Turbo

Gruppe 2


Alfasud Sprint 1,5


Fiat Ritmo Abarth 130 TC


Ford Escort XR 3i


Mitsubishi Cordia 1600 Turbo

Gruppe 3


Lancia Delta HF Turbo


Peugeot 205 GTI


Toyota Corolla Coupé GT


VW Golf GTI

Die drei von 12, die mir besonders gefallen:

1. _____
2. _____
3. _____

Der Pokal-Sieger heißt:

_____

Wenn Sie den Pokal-Sieger richtig getippt haben, nimmt Ihre Karte an der Auto-Verlosung teil. Ihre Drei-er-Wahl hilft dabei keine Rolle. Einsendeschluß: 15. 3. '84 (Datum des Poststempels). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

eine Spitzkehre reiht sich an die andere.

Auf der Ostseite des Berges hat die Sonne den Schnee geschmolzen. Tauwasser steht auf der Straße, und die Autos ziehen lange Gischtfahnen hinter sich her. Die Scheibenwischer haben reichlich zu tun. Der Alfa-Pilot aktiviert sie über einen Lenkstockhebel, in dem sich außerdem noch die Schalter für Hupe, Gebläse und Wascher verbergen – ein Multifunktionsphänomen: die eierlegende Wollmilchsau. Da hupt's schon mal, wenn's wischen soll, und es bläst schon mal, wenn's hupen soll.

Die Straßen trocknen ab, die lange Talfahrt strapaziert die Bremsen. Sie nehmen diese harte Beanspruchung ungerührt hin. Allein der Cordia signalisiert mit deutlichen Fadingerscheinungen die mangelhafte Standfestigkeit seiner Bremsen.

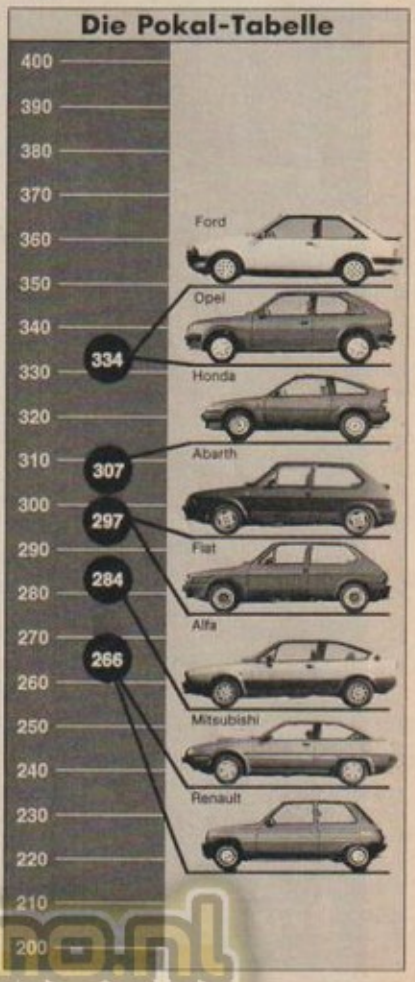
Dafür erfreut er auf der langen Reise zurück zum Startort Köln durch sein ungemein angenehmes Geräuschniveau. So leise wie der Japaner verhielt sich bis jetzt keiner der Europa-Pokal-Teilnehmer. Mit Abstand folgen die beiden Italiener im Quartett. Alfa und Fiat entwikkeln zwar einigen Lärm, aber sie tun das auf erträglichen Frequenzen. Im Escort braucht der Fahrer entweder ein dickes Fell oder Ohropax, denn die Innengeräuschdämpfung des Ford bleibt einer seiner schwächsten Punkte. Er dröhnt und nervt und handelt sich mit seinem Sound auf der Pokal-Tour einen Spitznamen ein: der Kölner Kracher.

Trotzdem fährt er in dieser Gruppe ganz nach vorn. 37 Punkte Vorsprung sprechen eine klare Sprache. Sie sind nicht zuletzt das Verdienst eines für Ford ungewohnt guten Fahrwerks. Da stellt sich die Frage, warum die Serie in der Qualität so stark nach unten streut?

Fiat erlebt sein Waterloo – wieder einmal – bei den Abgaswerten, die erheblich über den gesetzlich zugelassenen Grenzwerten liegen. In den Tabellen können Sie Punkt für Punkt nachlesen, welches Auto wo seine Stärken und Schwächen hat. Und in Heft 7/84 können Sie das Rennen der letzten vier Wettbewerber um den Europa-Pokal verfolgen. Mit am Start: der neue VW Golf GTI.

Text: Rolf Bleeker
Testteam: Rolf Bleeker, Friedhelm Knöppel, Axel Lengert, Peter Schmidt, Wolfgang Scholz, Jürgen Schramek, Friedrich Schröder, Wilfried Visang.

Die Pokal-Tabelle



www.carsalmanac.nl