

TEST & TECHNIK

Fotos: L. Lykkelys/Th. Zimmermann



Zur zweiten Runde des Vergleichstests treten an: Fiat 130, Opel Admiral 2800 E, BMW 3.0 S, Mercedes 280 E und Volvo 164 E

Finale im Vergleichstest

Sieg für Mercedes

Die Entscheidung in diesem Vergleich der kompakten Komfortklasse fällt bei den Kosten und der Sicherheit.

Am Ende des Tests wird klar, warum sich der Stuttgarter mit knappem Vorsprung vor seinen Konkurrenten Fiat 130, BMW 3.0 S, Volvo 164 E und Opel Admiral 2800 E behauptet

Ihre Karosserien sind relativ kompakt, die Motoren ausgesprochen kräftig. Als Zugabe für Komfort und Bedienungs- erleichterung gibt es Getriebeautomatik und Servolenkung – das Ganze zum Preis zwischen 21 000 und 24 000 Mark. Unter diesen Voraussetzungen treten zum Vergleichstest der Auto Zeitung

in der kompakten Komfortklasse an: der BMW 3.0 S, der Fiat 130, der Mercedes 280 E, der Opel Admiral 2800 E und der Volvo 164 E.

Die ersten drei Prüfstationen des Vergleichs absolvierten die Kandidaten in der vorigen Ausgabe der Auto Zeitung. Es waren die Wertungen für

Karosserie und Innenraum, für Motor/Getriebe und Fahrleistungen sowie für Bedienbarkeit und Komfort. Im Zwischenergebnis hieß die Reihenfolge: 1. Mercedes mit 246 Punkten, 2. BMW mit 239 Punkten, 3. Opel mit 232 Punkten, 4. Fiat mit 230 Punkten und 5. Volvo mit 221 Punkten.

Der Mercedes sicherte sich seinen Halbzeiterfolg durch kontinuierlich gute Leistungen. In keinem Wertungskapitel brach er ein, in der Bedienbarkeit war er der Konkurrenz sogar deutlich überlegen. Der Zweitplatzierte, der BMW, begeisterte vor allem durch seine ausgezeichneten Fahrleistungen, die selbst in diesem insgesamt schon recht munteren Vergleichsfeld hervorstachen. Der Opel hingegen setzte mehr auf Komfort und großzügiges Platzangebot. Der Fiat, nur ganz knapp hinter dem Opel, gewann die Wertung Karosserie und

Slalom auf der Grand-Prix-Strecke von Nivelles (Belgien): Hier offenbaren die fünf Wagen ihr Fahrverhalten bei spontanem Richtungswechsel. Der BMW übersteuert im Grenzbereich



Der Mercedes zeigt im Slalom tückische Lastwechselreaktionen



Die Karosserieneigung des Volvo sieht nur spektakulär aus



Im Slalom-Fahrverhalten ist der Fiat 130 überlegener Sieger

Die komfortable Fahrwerksauslegung behindert den Admiral

Innenraum recht deutlich, mußte sich aber in den nächsten beiden Kapitelwertungen jeweils mit dem letzten Platz begnügen. Neun Punkte zurück liegt nach dem Zwischenergebnis der Volvo auf dem fünften Rang.

In diesem zweiten Teil des Vergleichstests geht es zunächst um die Wertung für Fahrverhalten und Sicherheit, danach um die Unterhaltskosten und Preiswürdigkeit und schließlich um das Endergebnis.

Die Wertung läuft nach bewährtem Muster. Jedes Kapitel enthält fünfzehn Prüfpositionen – für wichtige gibt es maximal zehn, für weniger wichtige maximal fünf Punkte. Theoretisch kann somit jeder Teilnehmer pro Wertungskapitel 100 Punkte sammeln.

4. Wertungskapitel: Fahrverhalten und Sicherheit

Insgesamt 2,5 Sekunden trennen den Schnellsten vom Langsamsten im kleinen Slalom. Mit anderen Worten: Der BMW reagiert beim Ausweichen vor Hindernissen zehn Prozent schneller als der Admiral. Im Slalom sind 21 Pylonen, die auf 360 Metern in einem Abstand von 18 Metern stehen, von mehreren Fahrern jeweils zweimal mit höchstmöglicher Geschwindigkeit zu durchfahren. Für ihre guten Zeiten von 24,1 und 24,9 Sekunden Durchschnittswert verbuchten BMW und Volvo fünf Wertungspunkte. Fiat 130 und Mercedes 280 E werden damit schon recht deutlich distanziert. Ihre Slalom-Zeiten: 25,4 und 25,6 Sekunden. Der Admiral bildet mit 26,6 Sekunden das Schlußlicht und beweist damit, daß er sich in dieser Disziplin wegen seiner indirekten Lenkung nicht besonders wohl fühlt. Beim schnellen Slalom, in dem die Pylonen in einem 36-Meter-Abstand zu umfahren sind, präsentiert sich das Feld wesentlich ausgeglichener. Aufgrund der geringen Zeitdifferenzen erhalten deshalb alle Kandidaten fünf Punkte.

Gehen BMW und Volvo aus der Zeitwertung noch als Sieger hervor, gibt im Slalom-Fahrverhalten der Turiner eindeutig den Ton an. Mit dem 130er hat man das Gefühl, einen Mittelklassewagen durch den Parcours zu bewegen. Leicht über die Vorderräder schiebend, stellt er den Fahrer nie vor kritische Situationen. Die nicht zu leichtgängige, präzise Lenkung vermittelt hervorragenden Fahrbahnkontakt und trägt wesentlich zum positiven Gesamteindruck des Fiat bei. Die gute Seitenführung der Sitze und die Übersichtlichkeit der Karosserie tun ihr übriges, dem Italiener hier zum Sieg zu verhelfen.

Problematischer ist der BMW beim Slalomfahren. Er verlangt nach einer sicheren Hand, um dem plötzlich einsetzenden Herumschwingen des Hecks erfolgreich entgegenzuwirken. Die Len-

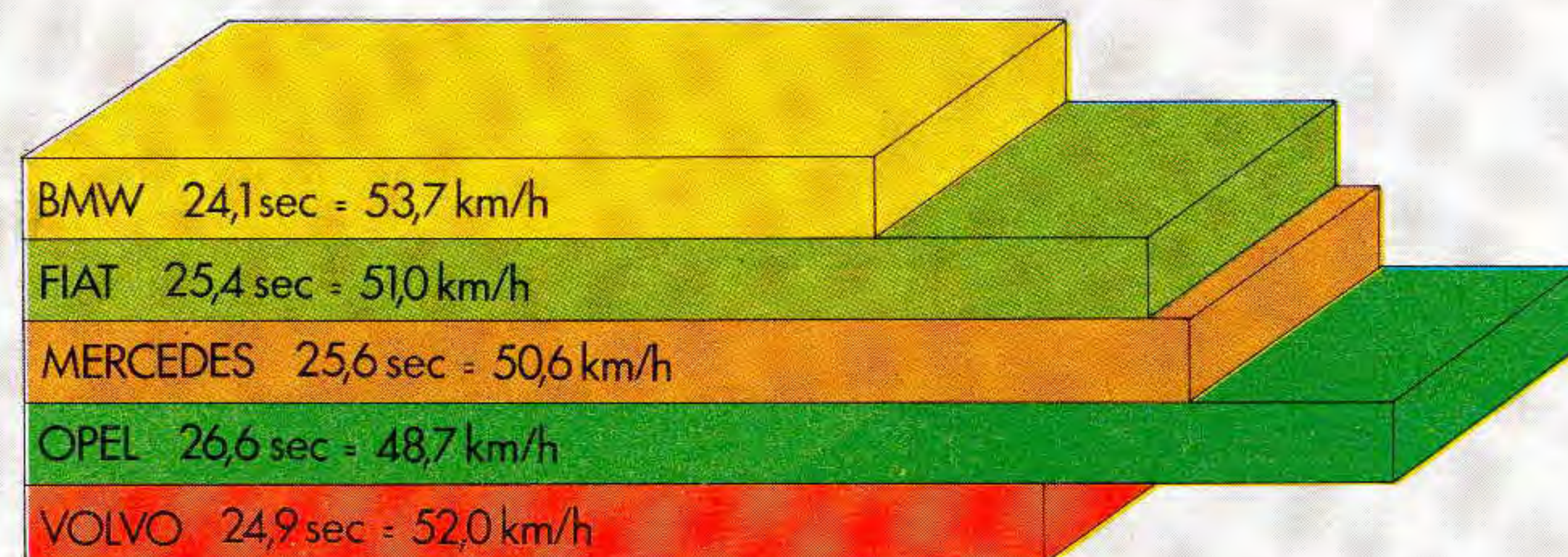
Die Bremswege der fünf Konkurrenten

Bremswege aus 100 km/h



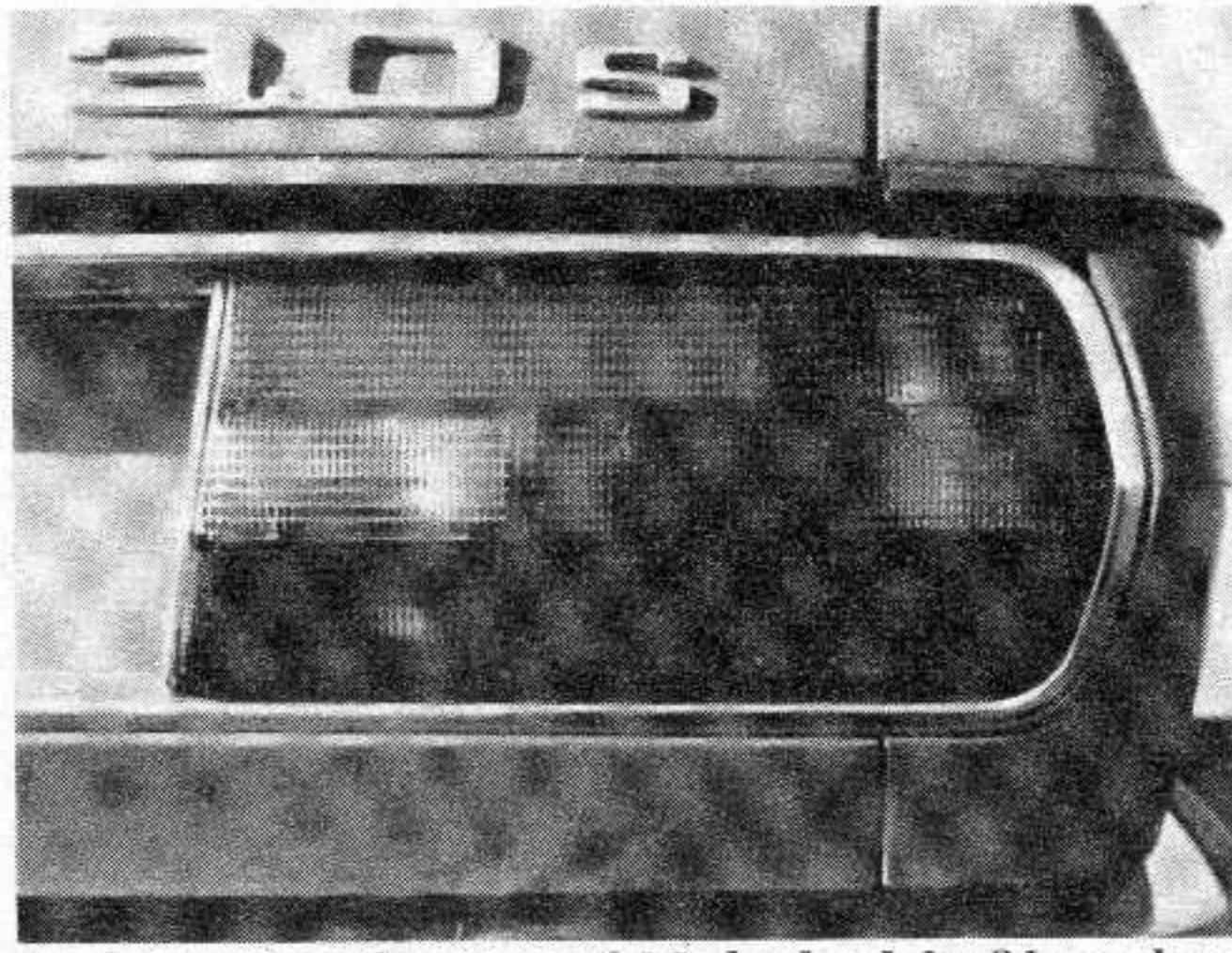
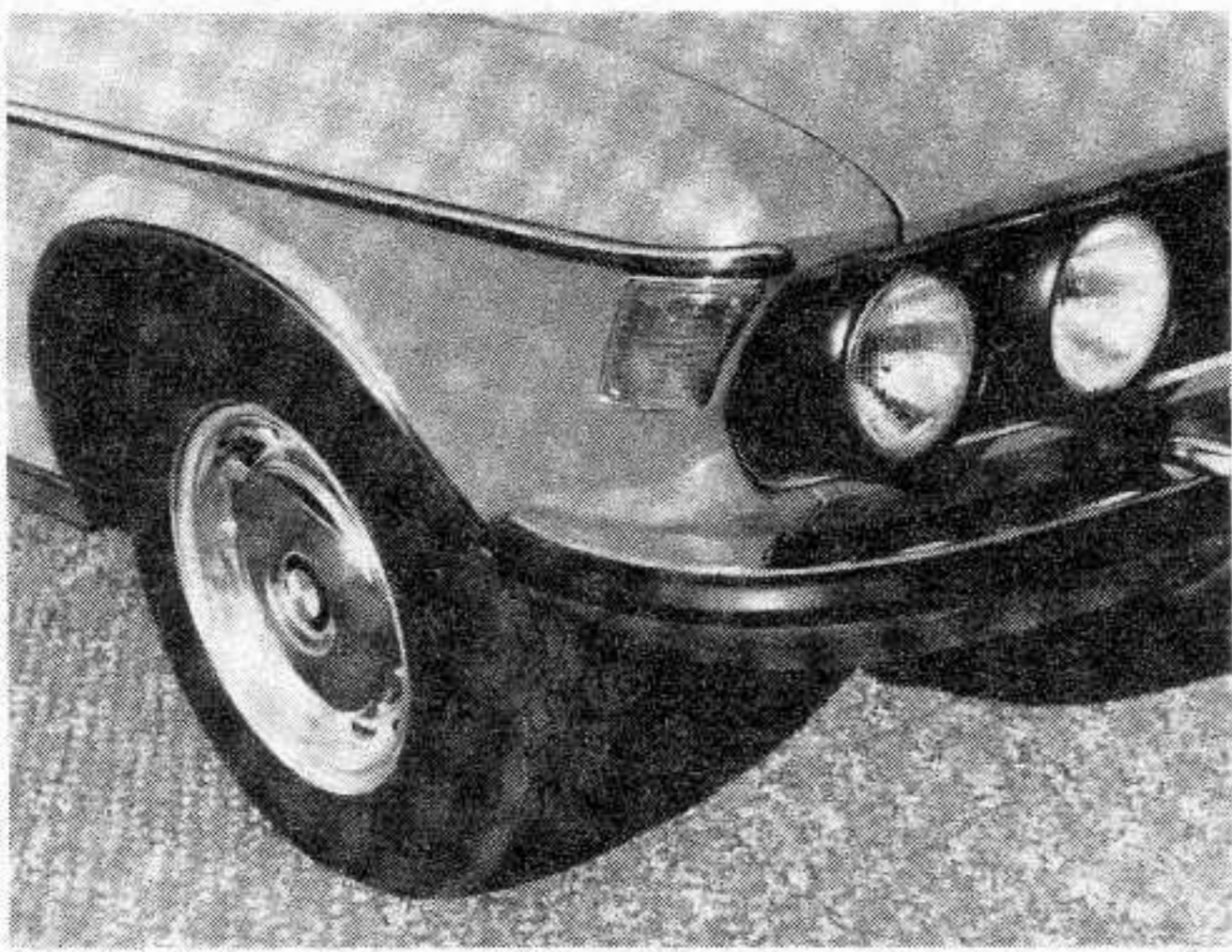
So schnell sind die Wagen im Slalom

Slalomzeit in sec, Länge 360m, Pollerabstand 18m

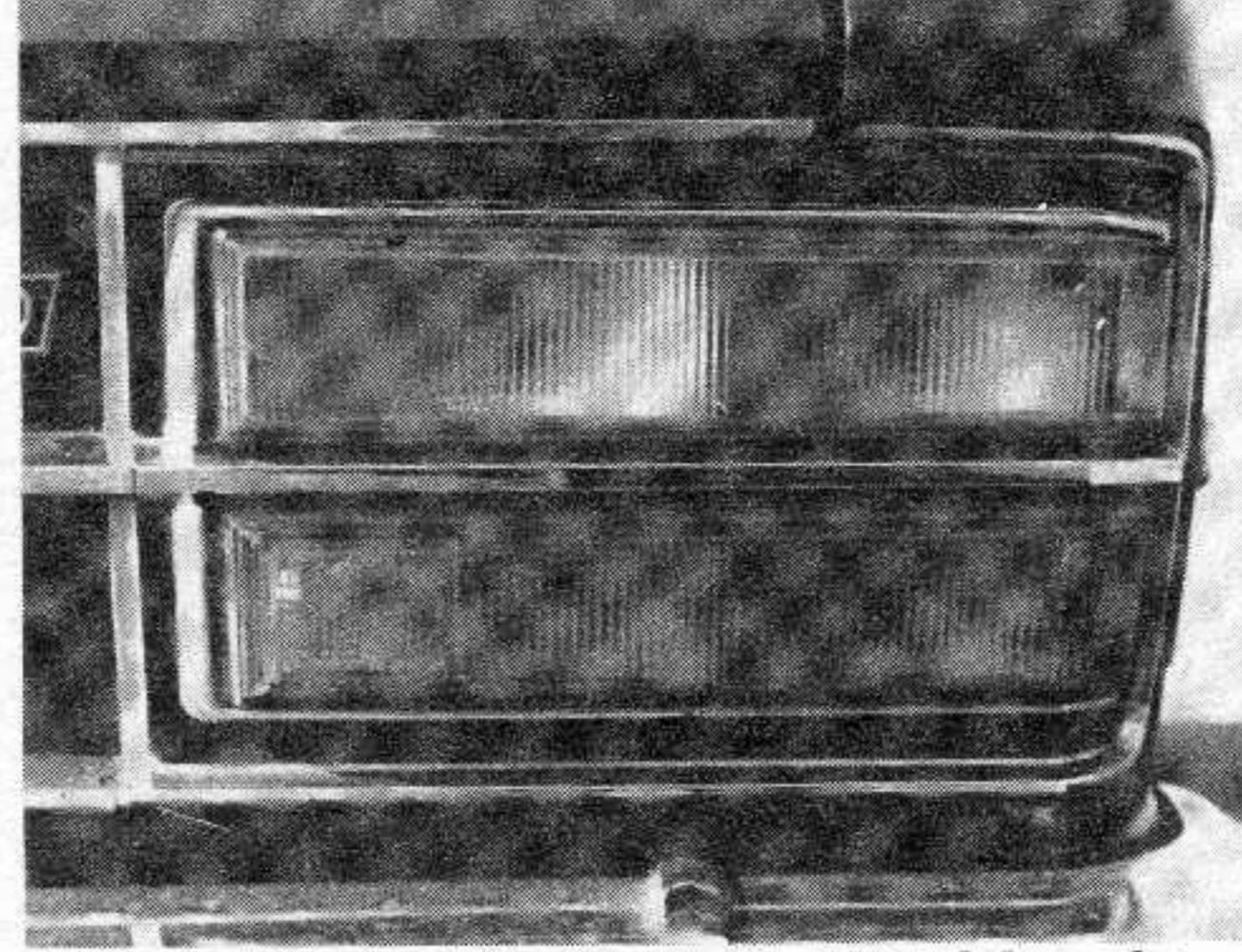
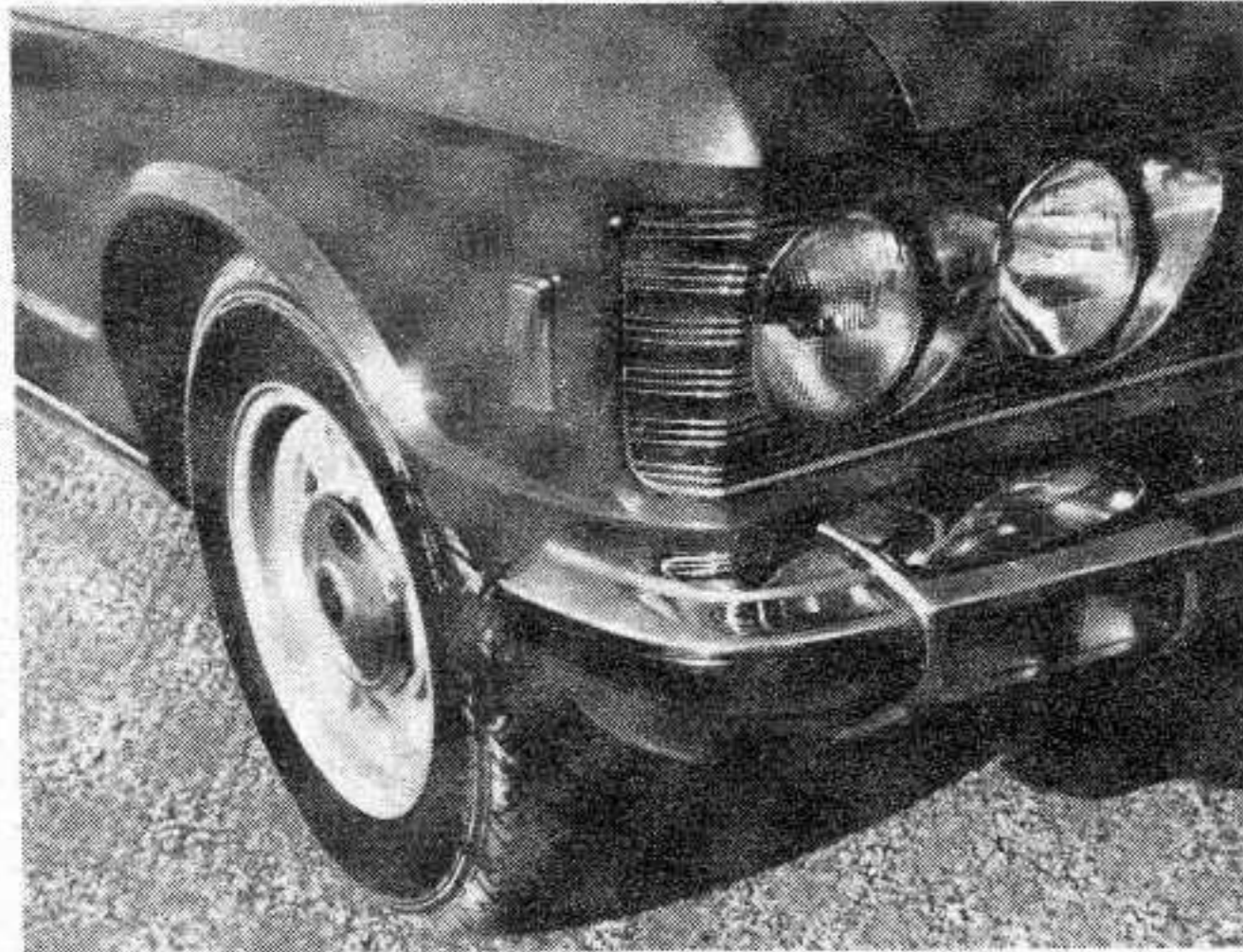


Wertung: Fahrverhalten und Sicherheit

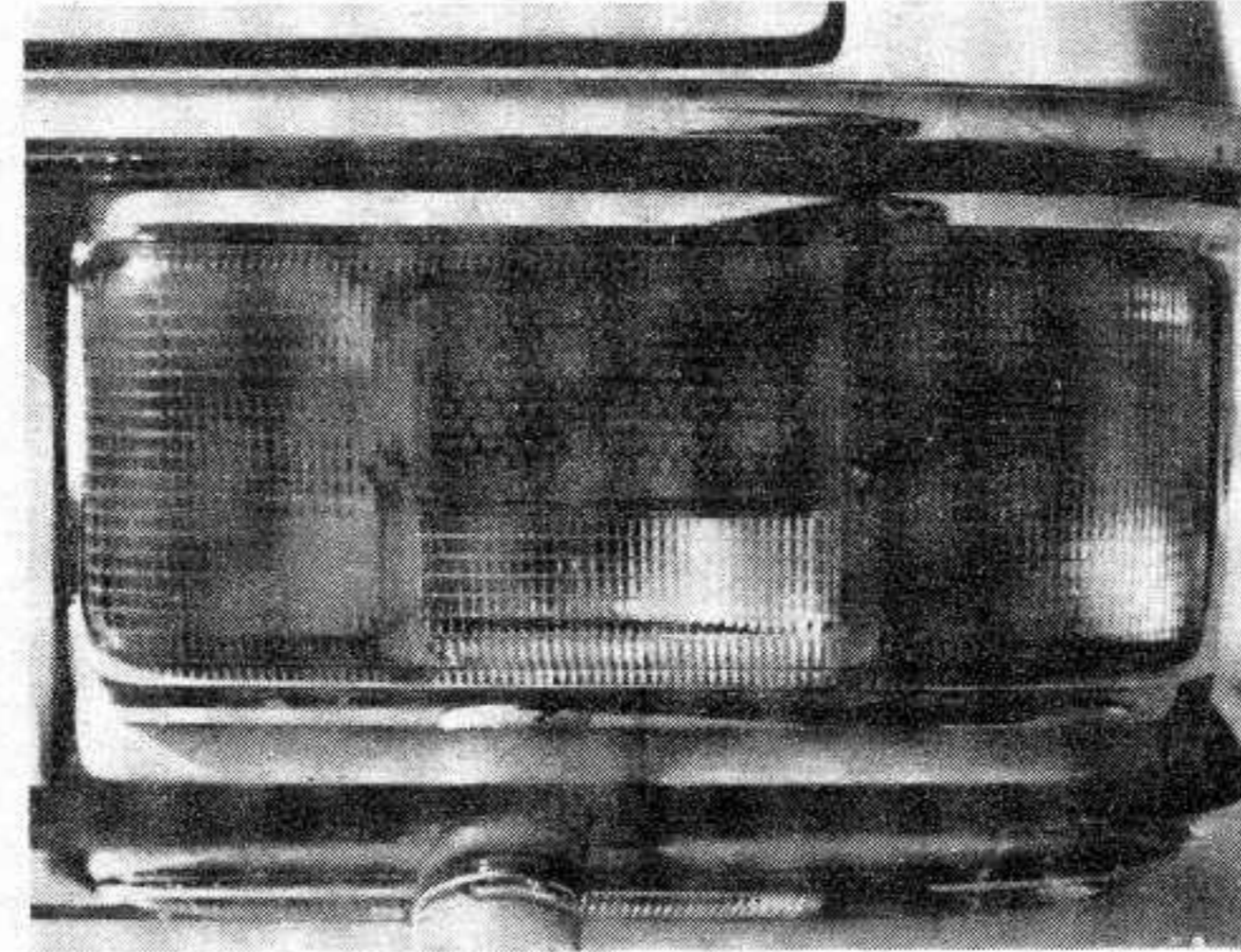
	max. Pkt	BMW	Fiat	Merc.	Opel	Volvo
1. Slalomzeit 18 m Pollerabstand	5	5	4	3	2	5
2. Slalomzeit 36 m Pollerabstand	5	5	5	5	5	5
3. Slalom-Fahrverhalten	10	6	10	3	5	5
4. Handling	5	5	5	4	3	4
5. Ansprechen der Bremse	5	5	5	5	4	5
6. Bremswirkung	10	3	7	9	5	10
7. Bremsverhalten	10	7	4	5	8	10
8. Geradeauslauf	5	3	5	4	5	2
9. Seitenwindempfindlichkeit	5	3	5	5	4	2
10. Kurvenverhalten	10	7	10	7	8	6
11. Gaswechselreaktion	10	5	10	3	7	6
12. Scheinwerferlicht	5	5	5	3	3	5
13. Scheibenwischer	5	3	4	4	4	4
14. Sicherheitsgurt-Anordnung	5	4	4	5	5	5
15. Sicherheit für Kinder	5	3	3	3	3	3
Summe	100	69	86	68	71	77



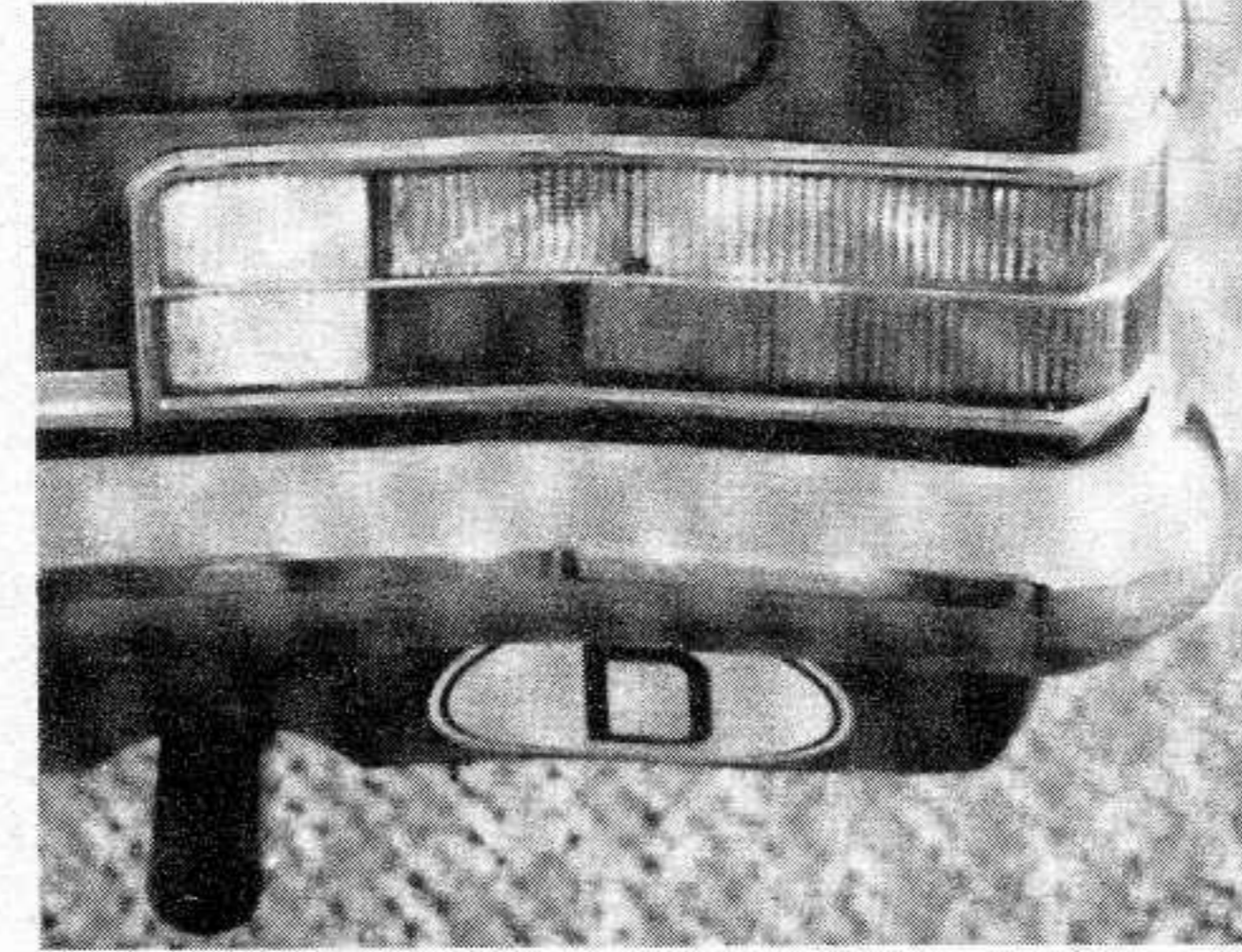
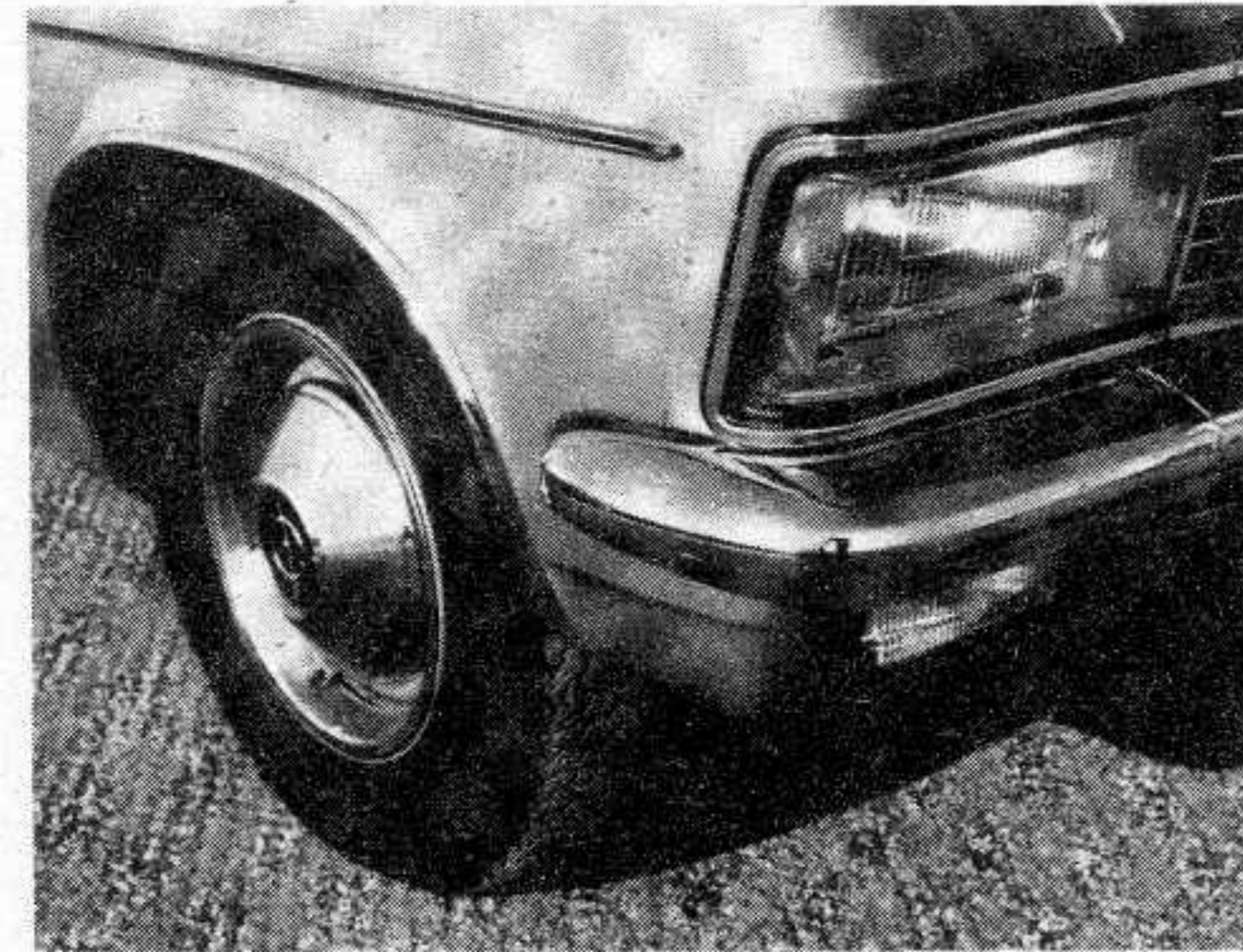
BMW: Serienmäßig Halogenlicht aus Doppelscheinwerfern und Nebelschlußleuchte



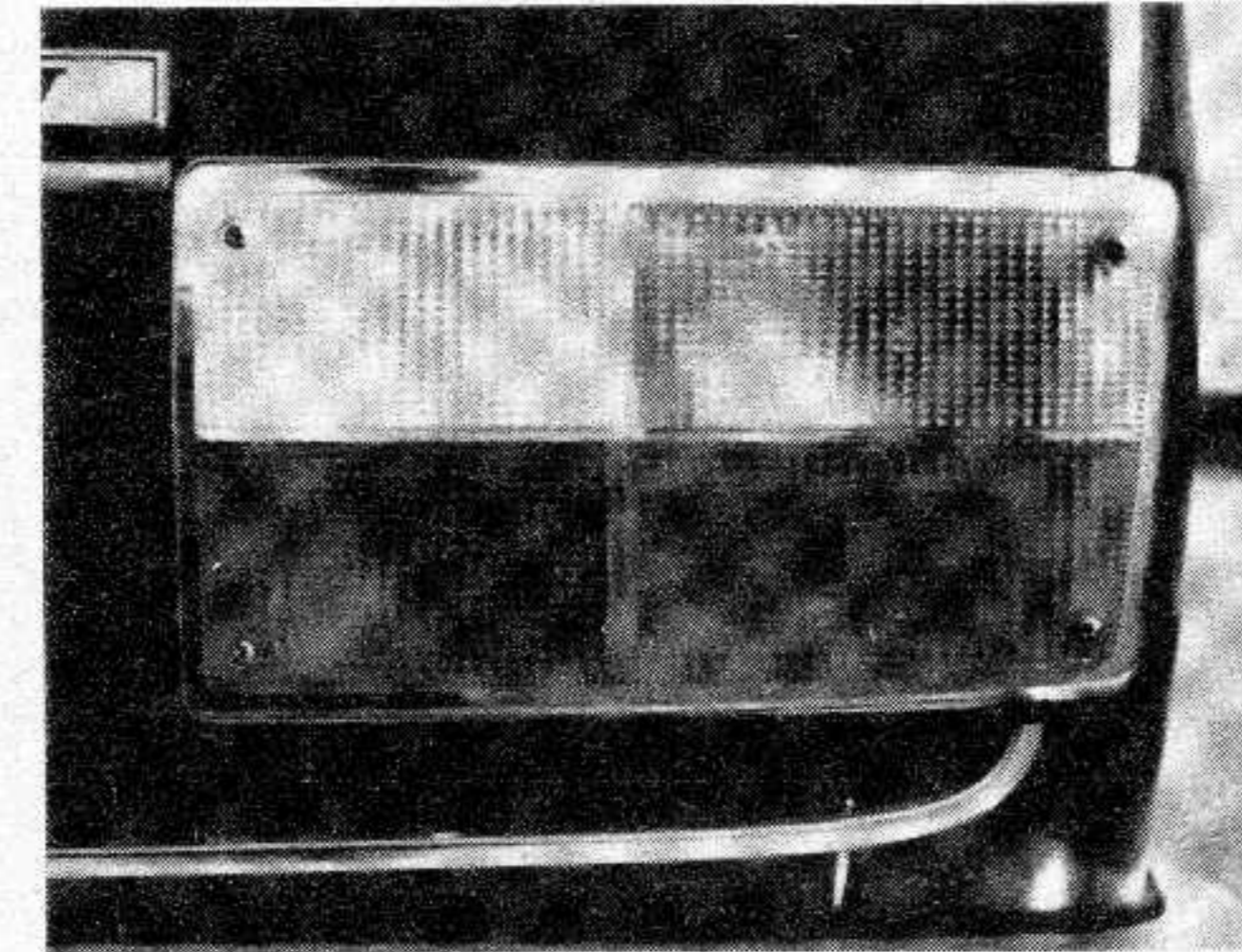
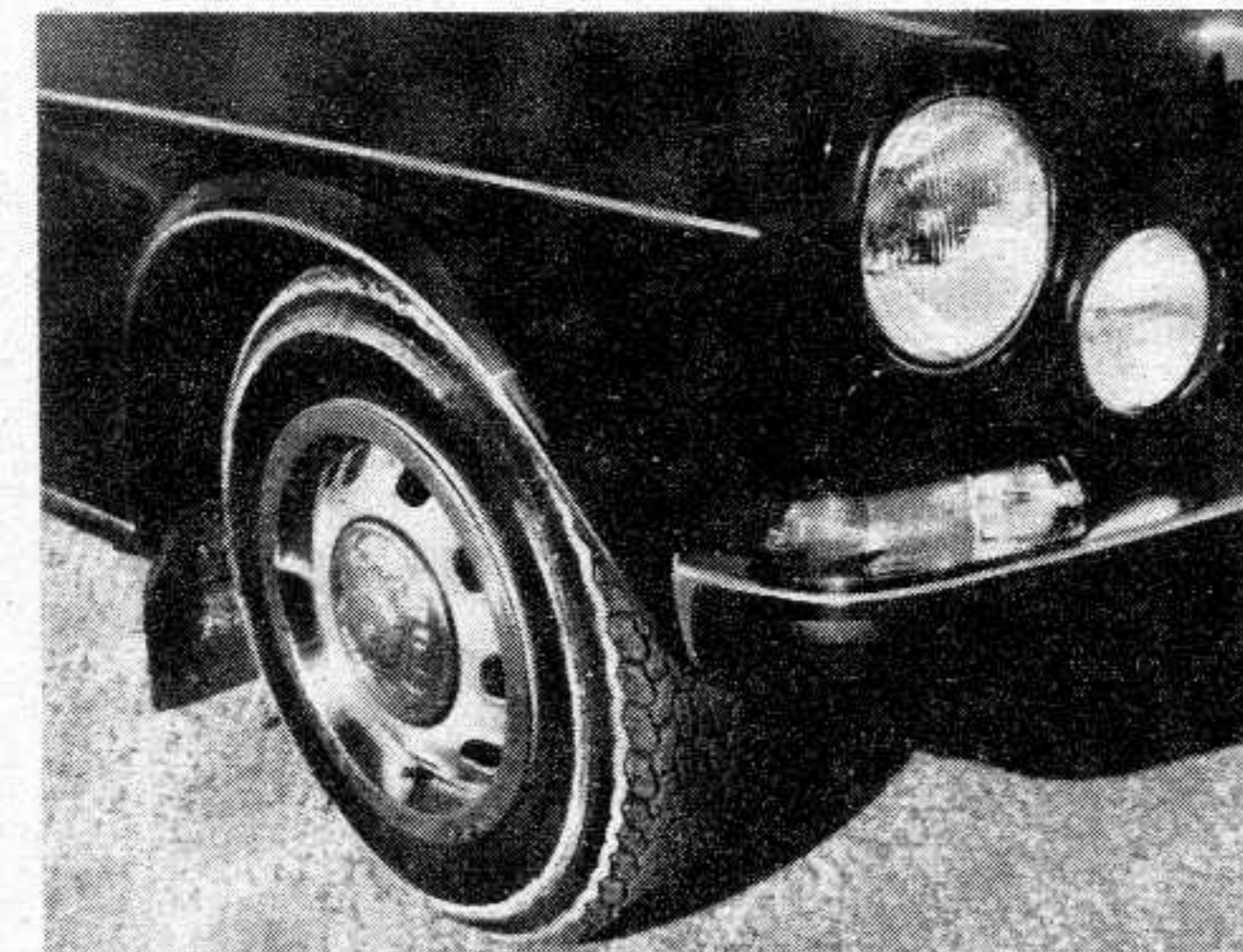
Fiat: Serienmäßig Halogenlicht aus Doppelscheinwerfern, große Rückleuchten



Mercedes: Serienmäßig konventionelles Bilux-Licht, Halogen nur gegen Aufpreis



Opel: Serienmäßig konventionelles Bilux-Licht, Halogen-Fernlicht gegen Aufpreis



Volvo: Serienmäßig Halogen-H4-Licht und separate Halogen-Nebelscheinwerfer

kung arbeitet sehr exakt, bietet aber wegen ihrer Leichtgängigkeit allenfalls befriedigenden Kontakt zur Fahrbahn.

Der Admiral zeigt sich weniger kritisch, wenn es gilt, die Hindernisse zügig zu umkurven. Allerdings braucht sein Fahrer äußerst schnelle Reaktionen, da der Wagen mit erheblicher Verzögerung auf Befehle der Lenkung anspricht. Ähnlich lenkträge verhält sich der Volvo. Bedingt durch seine komfortbetonte Federungsabstimmung schwingt er sich dazu noch zu einer spektakulären Seitenneigung auf.

Ein fast tückisches – weil schwerberechenbares – Verhalten offenbart der Mercedes bei wechselseitiger Belastung auf dem Slalomkurs: Mal schiebt er vorne weg, mal schlägt das Heck blitzartig herum. Zudem bieten die Sitze keinerlei seitlichen Halt.

Spitzenklasse: Volvo-Bremsen

In der Bremswertung kann der sicherheitsbewußte Schwede einen überlegenen Sieg verbuchen. Bei einer Panikbremsung aus 100 km/h kommt der Volvo schon nach 48,1 Metern zum Stehen und nimmt diese Prozedur regelrecht gelassen hin. Er weicht keinen Zentimeter von der Spur ab, man kann sogar das Lenkrad dabei loslassen. Der eingebaute Bremskraftregler ist so perfekt abgestimmt, daß die Hinterräder erst im letzten Augenblick blockieren. Die 50-Meter-Marke unterschreitet auch der 280 E (49,7 Meter Bremsweg). Er verlangt aber während des Bremsvorgangs erhöhte Aufmerksamkeit, da die Bremsen den Wagen deutlich zur Seite ziehen. Der Fiat 130 (Bremsweg 51,4 Meter) benimmt sich noch eine Stufe schlechter. Der Testwagen überrascht seinen Fahrer erst mit einem kurzen Rechtsruck, um dann kontinuierlich nach links zu rollen. Wesentlich gutmütiger verhalten sich dagegen BMW und Opel, deren erheblich zu lange Bremswege (56,1 und 54,1 Meter) aber schwerwiegende Folgen haben könnten.

Ein unzureichender Geradeauslauf zwingt den Volvo-Fahrer auf schnurgeraden Straßen zu ständigen Kurskorrekturen. Kaum weniger oft muß der BMW mit dem Lenkrad auf Kurs gehalten werden, während Fiat und Opel einen optimalen Eindruck hinterlassen.

Von Seitenwindinflüssen werden in diesem Vergleichsfeld Fiat und Mercedes am wenigsten berührt. Der Admiral zeigt nur wenig mehr Reaktionen, die keineswegs ein unsicheres Gefühl hinterlassen. Die beiden Leichtesten des Feldes – BMW und Volvo – weichen bei starkem Seitenwind dagegen schon sehr deutlich vom geraden Weg ab.

Zur Erzielung aktiver Fahrsicherheit bedienten sich die Konstrukteure der fünf Test-Kandidaten recht unterschiedlicher Lösungen. Eindeutig kon-

servative Züge trägt die Volvo-Hinterachse: eine an Längslenkern und Panhardstab geführte Starrachse. Die Rüsselsheimer gaben dem de Dion-Prinzip den Vorzug, das sich durch geringere ungefederte Massen (gegenüber der Starrachse) und eine spur- und sturzkonstantere (gegenüber der Einzelradaufhängung) Führung der Räder auszeichnet. Die Münchner und Stuttgarter Ingenieure verpaßten ihren Typen Schräglenker-Hinterachsen. Noch größeren Aufwand betrieben die Turiner Autobauer, die dem 130 eine Federbeinachse spendierten, die sich nur sehr geringe Spur- und Sturzänderungen leistet. Das nahezu neutrale Eigenlenkverhalten des Fiat 130 führt erst im Grenzbereich zu einem leichten Untersteuern. Dadurch bremst sich der Wagen selbst ab und stellt auch ungeübte Fahrer vor keinerlei Probleme. Hohe Kurvengeschwindigkeiten lassen sich mit ihm mühelos erreichen. Reaktionen, die durch Gaswegnehmen auftreten können, sind dem 130 völlig fremd. Kaum weniger gut im Griff hat man den Admiral, der bei heftigem Lastwechsel ein geringfügig übersteuerndes Fahrverhalten zeigt. Wesentlich stärker kommt der BMW mit seinem Heck herum. Er demonstriert Fahreigenschaften, die von sportlichen Piloten durchaus erwünscht aber eher ein Merkmal der agilen Mittelklasse sind. Die ausgeprägten Lastwechselreaktionen erfordern jedoch ein großes Maß fahrerischer Routine, um im Grenzbereich Dreher zu vermeiden.

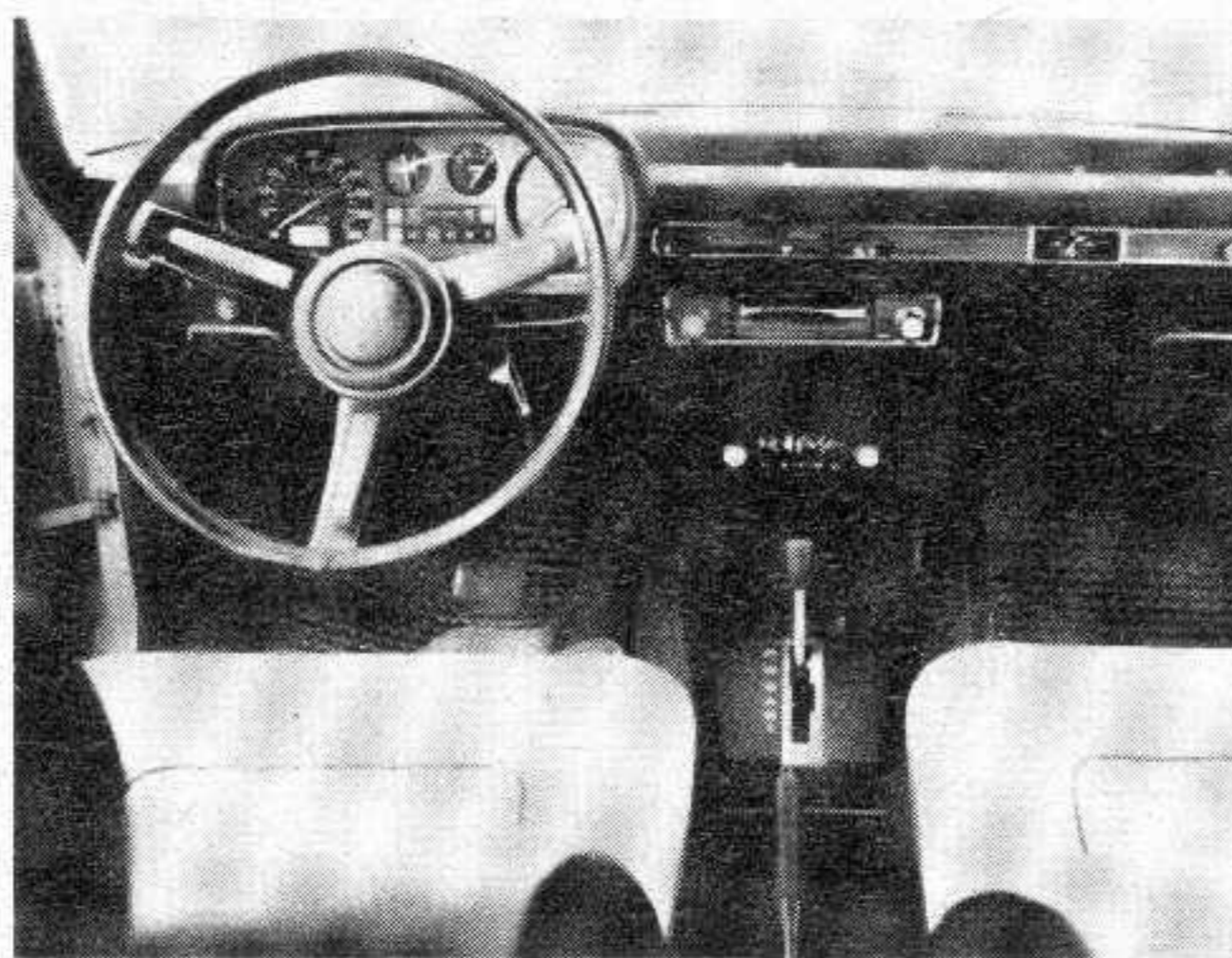
Besser beherrschbar für den Normalfahrer ist der Volvo. Er schiebt im Extremfall mächtig über die Vorderräder weg, neutralisiert sich aber wieder beim Gaswegnehmen. Sein größter Nachteil: die enorme Seitenneigung des Aufbaus. Das bis in den Grenzbereich gutmütige, untersteuernde Verhalten des 280 E ändert sich bei Lastwechsel schlagartig. Das Heck beginnt spontan auszubrechen und macht blitzschnelle Lenkreaktionen erforderlich.

Noch kein Standard: Halogen-Licht

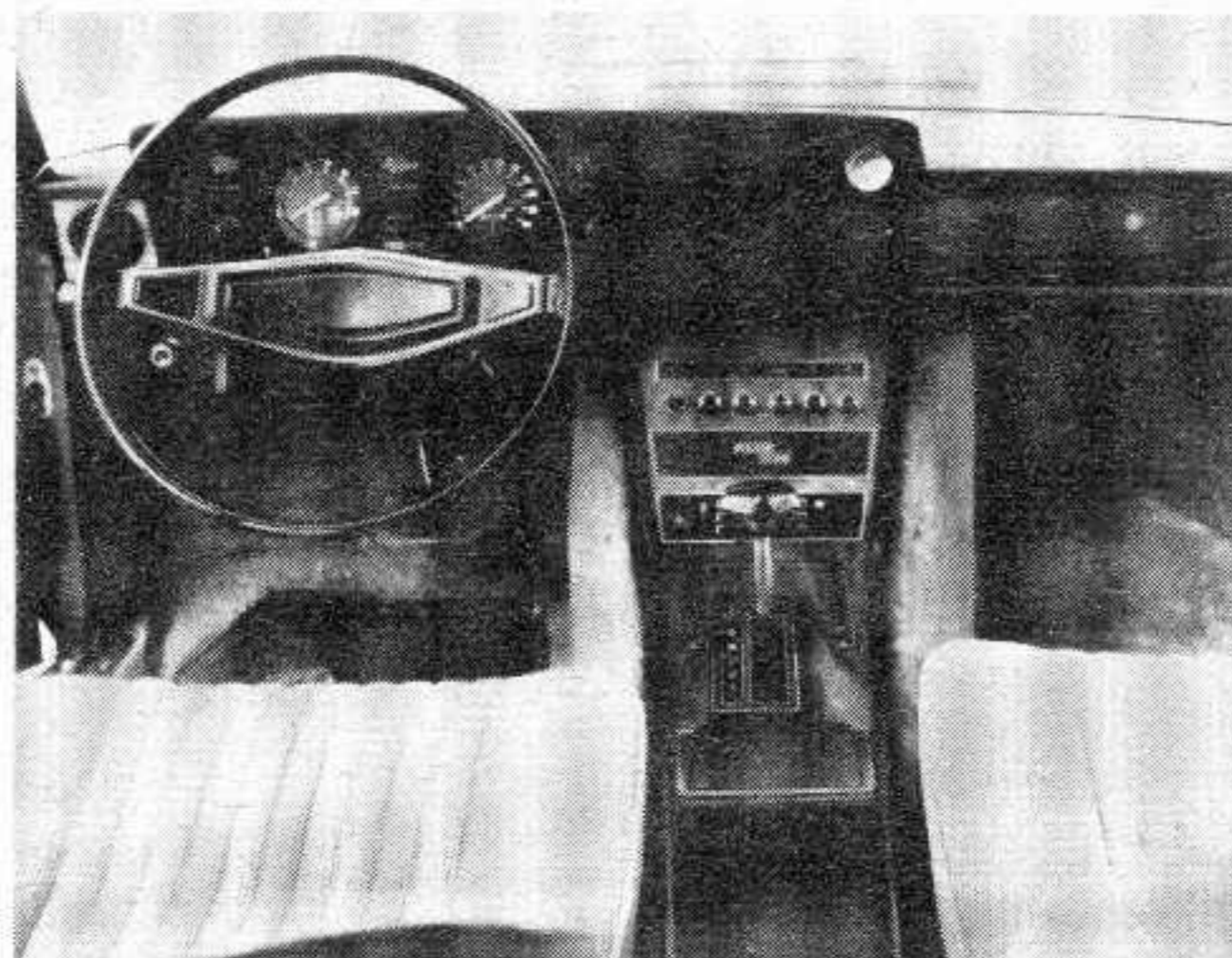
Für ihr konventionelles Bilux-Licht können Mercedes und Opel lediglich drei Wertungspunkte verbuchen. Die drei übrigen Konkurrenten leuchten serienmäßig mit Halogenscheinwerfern und erhalten dafür fünf Zähler gutgeschrieben.

Dem Standard dieser Kategorie entsprechend, verfügen die Kandidaten über recht ordentliche Scheibenwischer. Lediglich am BMW ist das etwas zu klein geratene Wischerfeld zu bemängeln. Die Anordnung der Sicherheitsgurte läßt nur im BMW und Fiat Wünsche offen. Für große Fahrer ist die obere Gurthalterung zu tief plaziert.

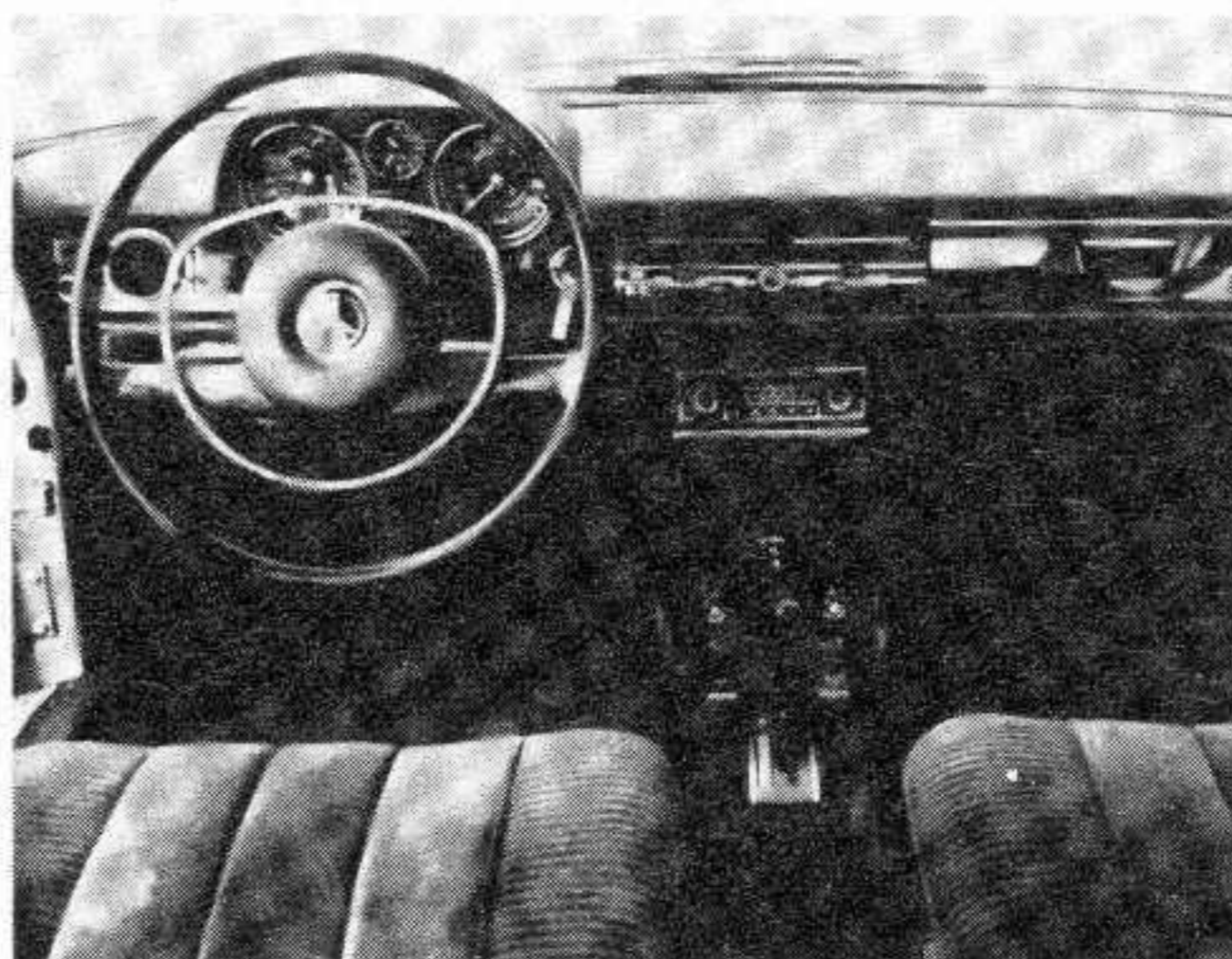
Kindersicherungen an den hinteren Türen gehören bei allen fünf Ver-



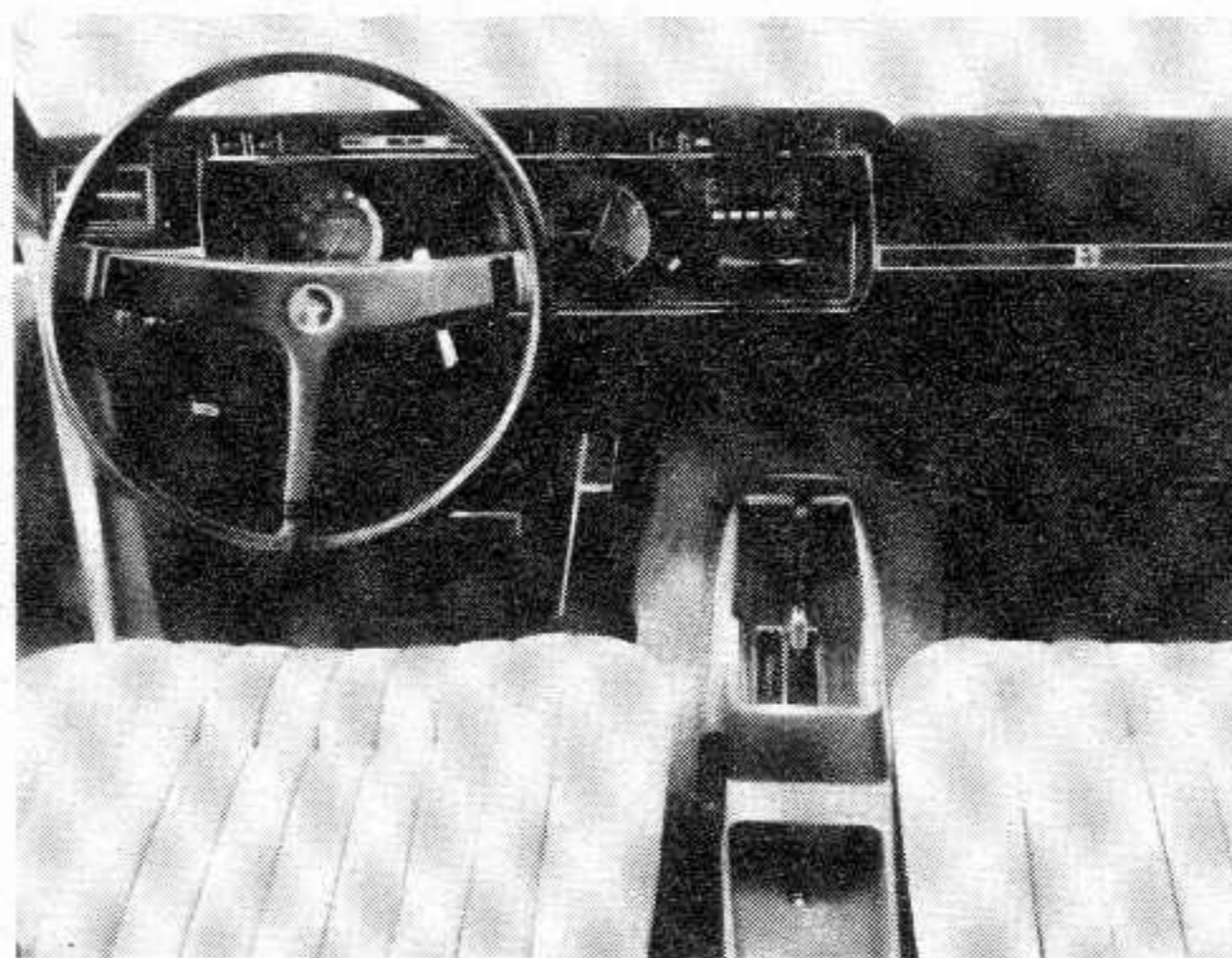
BMW: Funktionelle, sachliche Instrumente



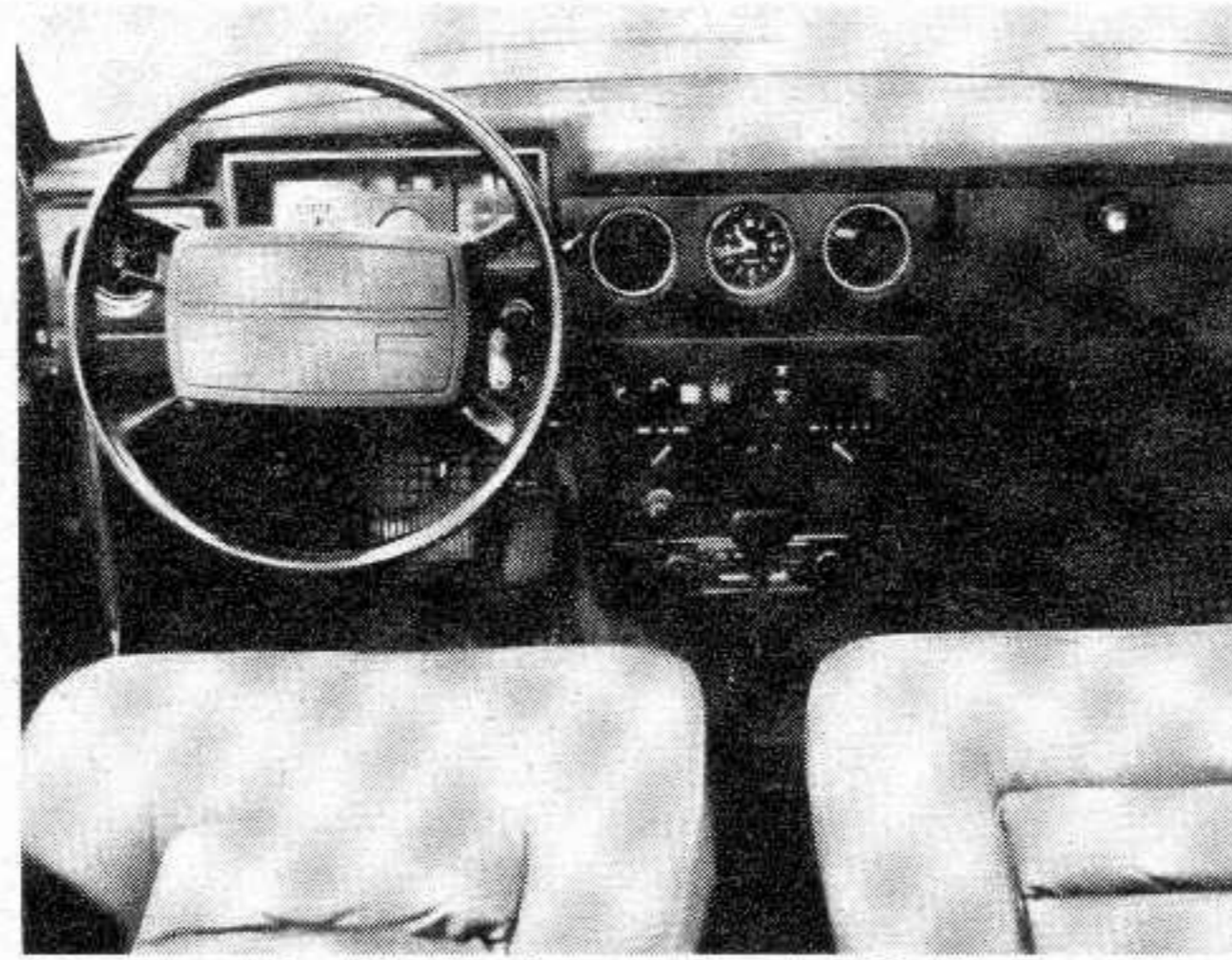
Fiat: Luxuriös und reichhaltig bestückt



Mercedes: In Details renovierungsbedürftig



Opel: Drucktasten weitläufig angeordnet



Volvo: Pralltopf verdeckt Instrumente

gleichstestwagen zur Serienausstattung. Auch Befestigungspunkte für Rücksitze sind vorhanden, an denen Kindersitze gehalten werden können. Für nicht angeschnallte Kinder besteht allerdings die Gefahr, daß sie bei Bremsungen durch die weit auseinanderstehenden Lehnen der Vordersitze rutschen können.

5. Wertungskapitel: Unterhaltskosten und Preiswürdigkeit

3000 Mark trennen den billigsten Testwagen (Opel Admiral) von den rund 24 000 Mark teuren Volvo und BMW. Bei so hohen Anschaffungspreisen eine unerhebliche Differenz – könnte man meinen. Doch immerhin geht es um eine Summe, mit der sich ein guter gebrauchter Zweitwagen bezahlen läßt. So erhält der – relativ – preiswerte Admiral neun Punkte, für die beiden „Spitzenreiter“ aus Schweden und Bayern bleiben nur vier Zähler.

Als zweischneidiges Schwert erweist sich des Opels Preisgünstigkeit, wenn man die Ausstattung der fünf Konkurrenten unter die Lupe nimmt. Neben Servolenkung und Automatik, die in diesem Vergleichstest zur Basisversion gehören, fordern die Rüsselsheimer für alles, wirklich alles, was in dieser Klasse das Autofahren noch angenehmer und leichter machen kann, stattliche Aufpreise. Allerdings steht der Opel hier nicht allein auf weiter Flur. Er findet sich in bester Gesellschaft mit Mercedes und BMW (siehe Tabelle „Aufpreisgestaltung“). Wie die Serienausstattung von 20 000-Mark-Autos aussehen sollte, dokumentieren der Volvo und – mit Abstrichen – der Fiat.

Die Verarbeitungsqualität entspricht dagegen bei allen Konkurrenten weitgehend den Erwartungen. Lediglich beim Fiat bedarf das Finish im Detail hier und da noch einiger Verbesserungen.

Wer mehr als 20 Tausendmarkscheine in ein Automobil investiert, muß einen enorm hohen Wertverlust beim Wiederverkauf einkalkulieren. Bei jedem der fünf Vergleichstest-Autos heißt das knapp 10 000 Mark in einem einzigen Jahr. Die beiden billigsten Vertreter, Opel und Fiat, werden dann auf dem Gebrauchtwagenmarkt nur noch zum halben Preis gehandelt.

Keine Rücksicht nehmen die Firmen auf die festen Kosten, die die Käufer ihrer Flaggschiffe aufwenden müssen. In punkto Versicherung bleibt den Motorkonstrukteuren keine Möglichkeit, die Preise zu senken. Denn die höchste Versicherungsklasse beginnt bei 150 PS und reicht bis ins Unendliche. Mit weniger als 150 Pferdestärken wäre ein jeder der Vergleichstest-Teilnehmer untermotorisiert. Die Klasse darüber können alle nach Belieben ausnützen. Ver-

sicherungstechnisch bleibt also die Zahl der Pferde gleichgültig, die Wertung „Ausnutzung der Versicherungsklasse“ kann nicht bepunktet werden.

Anders sieht es bei der Kraftfahrzeugsteuer aus. Um den Motoren 165 PS zu entlocken, brauchen die Opel-Techniker 2800 ccm Hubraum, die Fiat-Konstrukteure 3200 ccm. Für die Besitzer des italienischen Automobils bedeutet das pro Jahr ein Mehr an Steuern von 72 Mark.

Optimum: Inspektion nach 15 000 Kilometern

Merklich höhere Beträge müssen die Besitzer bei Werkstattbesuchen bezahlen. Bestraft sind Fiat- und BMW-Piloten. Alle 5000 und 6000 Kilometer steht bei ihren Mobilen eine Inspektion an. Opel und Volvo lassen sich bedeutend mehr Zeit (10 000-Kilometer-Intervalle), während Mercedes-Fahrer fein heraus sind: Von Inspektion zu Inspektion dürfen 15 000 Kilometer verstreichen.

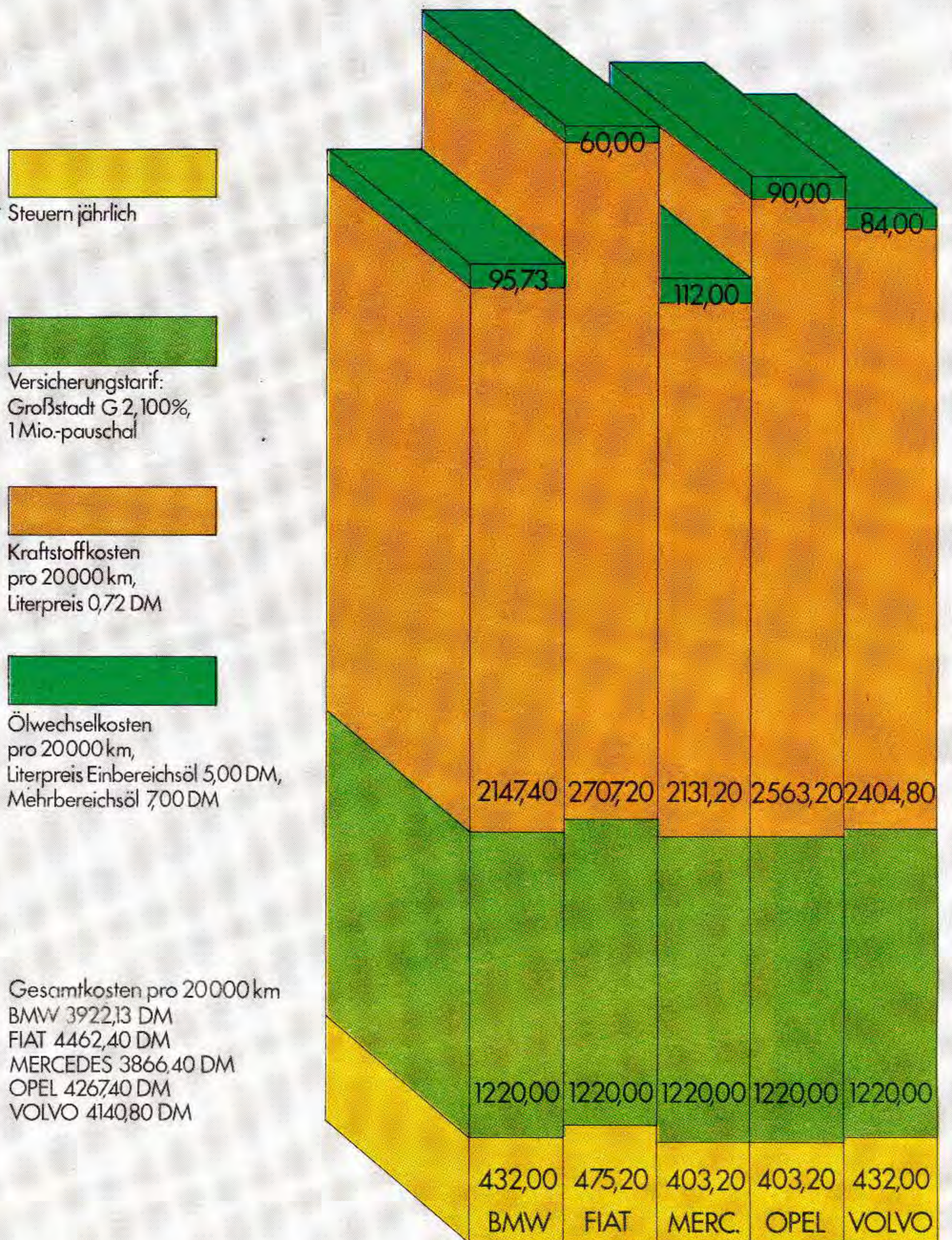
Ein verändertes Bild schaffen die Ölkosten. Denn hier bevorzugen drei der Wagen einen anderen Rhythmus als bei den Inspektionen. Der Fiat verlangt nur alle 10 000 Kilometer nach neuer Motorschmierung, der Mercedes alle 7500 Kilometer, der Opel trotz doppelt so langer Inspektionsintervalle alle 5000 Kilometer. Unterschiedliche Fassungsvermögen der Ölwanne verkleinern allerdings die jeweils erforderlichen Ölkosten wieder, so daß schließlich den sparsamsten und den teuersten Ölwerter nur ein Punkt trennt.

Nicht so bei den Benzinkosten. Als rechte Kostverächter begnügen sich Mercedes und BMW mit 14,8 und 15,1 Litern Superkraftstoff pro 100 Kilometer und liegen damit deutlich unter dem Klassendurchschnitt, den Volvo und Opel mit 16,7 und 17,8 Liter repräsentieren. Als ein wenig zu schluckfreudig erwies sich der Fiat 130. Bei den gemeinsamen Verbrauchsfahrten liefen im Schnitt auf 100 Kilometer 18,8 Liter durch seinen Doppel-Vergaser.

Daß Volvo nicht nur von der Sicherheit spricht, sondern auch einiges dafür tut, kommt dem 164 E bei dem Wertungspunkt „Kosten für Sicherheitspaket“ zugute. Gürtelreifen, heizbare Heckscheibe, Kopfstützen, Sicherheitsgurte und Verbundglas-Frontscheibe gehören bei ihm zur serienmäßigen Ausstattung. Den krassen Gegensatz dazu stellt der Admiral dar. Er wird von Haus aus nicht einmal mit Gürtelreifen ausgerüstet. Wie alle anderen Sicherheitsdetails kosten sie Aufpreis.

Zwar liefert der Rüsselsheimer damit das negative Extrem, doch – abgesehen vom Volvo – bekleckern sich auch die anderen Vertreter nicht gerade mit Ruhm. Sicherheitsgurte und Kopfstützen kosten überall ihren Aufpreis. In der Wertung bestrafen Punktabzüge weniger die zusätzlichen Kosten als das

Unterhaltskosten für 20000 Kilometer



Wertung: Unterhaltskosten und Preiswürdigkeit

	max. Pkt.	BMW	Fiat	Merc.	Opel	Volvo
1. Kaufpreis	10	4	8	6	9	4
2. Aufpreisgestaltung	5	2	3	2	2	5
3. Verarbeitungsqualität	5	4	3	5	4	4
4. Wiederverkaufswert	10	6	4	5	4	5
5. Steuern	5	4	3	5	5	4
6. Versicherungs-Kosten	5	1	1	1	1	1
7. Ausnutzung der Vers.-Klasse	5	—	—	—	—	—
8. Inspektions-Intervalle	5	3	3	5	4	4
9. Kraftstoffkosten	10	10	6	10	7	8
10. Ölkosten	5	3	4	3	3	4
11. Kosten für Sicherheitspaket	10	6	6	5	4	10
12. Kosten für Reifen	5	3	1	4	3	5
13. Ersatzteilkosten	5	3	3	4	3	4
14. Reparaturkosten	10	4	2	7	4	6
15. Zahl der Kundendienststellen	5	3	3	3	5	1
Summe	100	56	50	65	58	65

Mit diesem Zubehör lassen sich die Wagen ausrüsten

Preise in DM	BMW	Fiat	Mercedes	Opel	Volvo
Grundpreis	21 490,00	19 980,00	20 535,00	20 784,50	22 600,00
+ Getriebeautomatik	1 500,00	1 200,00	1 443,00	serienm.	1 090,00
+ Servolenkung	786,00	serienm.	571,65	serienm.	serienm.
= Test-Basispreis	23 776,00	21 180,00	22 549,65	20 784,50	23 690,00
Stahlschiebedach	645,00	n. Lieferb.	632,70	596,50	serienm.
Getönte Scheiben	340,00	200,00	194,25	454,00	serienm.
Klimaanlage	2 490,00 ²⁾	2 100,00 ²⁾	2 203,35	2 542,00	2 100,00
Metallic-Lack	590,00	650,00	843,60	182,00	420,00
Leichtmetall-Räder	804,00	serienm.	1 332,00	1 060,00 ³⁾	825,00 ³⁾
Elektr. Fensterheb.	789,00	650,00	832,50	768,50	n. Lieferb.
Lederpolsterung	1 190,00	1 350,00	1 098,90	1 833,00	serienm.
Halogen-Fernlicht	serienm.	serienm.	55,50 ⁴⁾	142,00	serienm.
Halogen-Abblendl.	serienm.	serienm.	55,50 ⁴⁾	n. Lieferb.	serienm.
Halogen-Nebell.	167,00	ca. 200,00 ³⁾	55,40 ⁴⁾	249,00 ⁵⁾	serienm.
Tankschloß	14,00	serienm.	8,88	serienm.	n. Lieferb.

¹⁾ inkl. Scheibenantenne ²⁾ inkl. Wärmeschutzglas ³⁾ Händler-Zubehörpreise
⁴⁾ Aufpreis schließt Fern-, Abblend- u. Nebell. ein ⁵⁾ inkl. Nebelschlußleuchte

Das kostet die Sicherheitsausstattung

	BMW	Fiat	Mercedes	Opel	Volvo
Testbasis-Preis	23 776,00	21 180,00	22 549,65	20 784,50	23 690,00
+ Gürtelreifen	serienm.	serienm.	serienm.	145,00	serienm.
+ Heizb. Heckscheibe	serienm.	serienm.	149,85	140,00	serienm.
+ Kopfstützen	106,00	ca. 150,00 ¹⁾	133,20	134,50	serienm.
+ Sicherheitsgurte ³⁾	148,00	ca. 175,00 ¹⁾	133,20 ²⁾	101,70	serienm.
+ Verbundglas vorne	serienm.	serienm.	serienm.	256,00 ⁴⁾	serienm.
Preis für S-Paket	254,00	325,00	416,25	777,20	000,00

¹⁾ Händler-Zubehörpreis ²⁾ Automatik-Gurte ³⁾ Dreipunkt-Gurte ⁴⁾ inkl. Scheibenantenne

So viel muß für eine Unfall-Reparatur bezahlt werden

Für den Vergleich der Reparaturkosten wird ein Auffahrunfall angenommen. Beschädigte und erneuerungsbedürftige Teile sind: Kotflügel vorne links, Motorhaube, Frontblech, Stoßstange, Kühlergrill, Scheinwerfer kpl. links, Blinker links, Zierteile, eine Felge sowie das erforderliche Farbmaterial.

	BMW	Fiat	Mercedes	Opel	Volvo
Arbeitszeiten (Std.)	29,4	45,0	26,9	33,6	17,7
Arbeitskosten ¹⁾ (DM)	882,00	1350,00	807,00	1008,00	531,00
Materialk. (DM)	1391,42	1232,00	799,67	1197,20	1417,24
Reparaturk. (DM)	2273,42	2582,00	1606,67	2205,20	1848,24

¹⁾ bei einem Stundenlohn von 30,— DM

Endwertung

	BMW	Fiat	Mercedes	Opel	Volvo
1. Karosserie und Innenraum	71	83	72	73	68
2. Motor, Getriebe und Fahrleistungen	91	74	87	76	75
3. Bedienbarkeit und Komfort	77	73	87	83	78
4. Fahrverhalten und Sicherheit	69	86	68	71	77
5. Unterhaltskosten und Preiswürdigkeit	56	50	65	58	65
Summe	364	366	379	361	363
Platz	3.	2.	1.	5.	4.

mangelnde Sicherheitsbewußtsein der Firmen und den Komfortverlust des Käufers, der gezwungen ist, sich durch Aufpreislisten zu wählen.

Erstaunliche Preisunterschiede ergeben sich beim Reifenhändler. Eine rundherum neue Bereifung kostet beim Volvo 560, beim Fiat 1080 Mark. Der Vorteil des Schweden liegt in seinen schmalen Pneu der Größe 165 HR 15, während der Fiat mit superdicken Socken der Dimension 205/70 VR 14 einherrollt.

Hartnäckigen Gerüchten bereitet die Zusammenstellung der Reparatur- und Ersatzteilkosten ein Ende. Als Billigster erweist sich nämlich der Mercedes. Daimler Benz bietet die günstigsten Teile bei relativ geringen Arbeitszeitwerten, die nur noch von dem Volvo unterboten werden (siehe Tabelle „Soviel kostet ein Auffahrunfall“). Immerhin kann sich der hier überraschend teure Opel durch die Zahl seiner Kundendienststellen etwas rehabilitieren (2400). Im Notfall einigermaßen ausreichend ist das Werkstatt-Angebot von BMW (1175), Fiat (1400) und Mercedes (1148). In steter Sorge müssen dagegen Volvo-Fahrer leben. Ihr Service-Netz ist mit nur 370 Werkstätten sehr weitmaschig gespannt.

Fazit:

Einen klaren Verlierer gibt es bei diesem Vergleich nicht

Fünf Runden lang kämpfte die kompakte Komfortklasse hart miteinander. Jetzt steht die endgültige Rangfolge fest. Der Sieger kommt aus Schwaben, heißt Mercedes 280 E und sammelte insgesamt 379 Punkte. Damit konnte er seinen Vorsprung aus dem Zwischenergebnis nicht nur halten, sondern sogar weiter ausbauen. Hinter dem Mercedes aber beginnt ein gnadenloses Gerangel um die Plätze. Liegen zwischen dem erst- und dem zweitplatzierten Teilnehmer dieses Vergleichs noch 13 Punkte, so sind es zwischen dem zweiten und dem letzten ganze fünf Pünktchen – ein einmalig knappes Ergebnis. Es erhielten der Fiat 366 Punkte, der BMW 364 Punkte, der Volvo 363 Punkte und der Opel 361 Punkte. Etwas anders und auch etwas klarer sieht das Ergebnis aus, wenn die Wertung für Unterhaltskosten und Preiswürdigkeit unberücksichtigt bleibt. Ein Verfahren, das aufgrund der absoluten Gleichwertigkeit aller fünf Wertungskapitel theoretisch möglich ist. Es ist durchaus vertretbar, da Käufer der Über-20 000-Mark-Klasse nicht mehr auf jedes Fünfmärkstück achten müssen. Allein die Addition der ersten vier Wertungen (Karosserie und Innenraum, Motor/Getriebe und Fahrleistungen, Bedienbarkeit und Komfort, Fahrverhalten und Sicherheit) ergibt folgende Reihenfolge: 1. Fiat mit 316 Punkten,



Mercedes 280 E

Der Praktiker

Mercedes – das Wort weckt Assoziationen an groß, schwer, sicher und auch an teuer. Es erscheint daher paradox, daß sich der 280 E seinen Sieg ausgerechnet mit der Wertung der Unterhaltskosten endgültig sicherte. Aber in diesem ohnehin teuren Vergleichsfeld steht der Wagen tatsächlich recht günstig da. Niedrige Benzinkosten, relativ billige

Reparaturkosten, gute Verarbeitung und lange Inspektionsintervalle brachten wertvolle Punkte. Hinzu kamen gute Fahrleistungen sowie vor allem die praktische Bedienbarkeit. Der Sieg des Schwaben könnte mit einem besseren Fahrverhalten deutlicher ausfallen. Tückische Lastwechselreaktionen und das beim Testwagen problematische Bremsverhalten ließen den klaren Vorsprung schrumpfen



Fiat 130

Der Kurvenkünstler

In gewissen Punkten ist das Flaggschiff der Italiener das präzise Gegenstück zum Mercedes: In den Unterhaltskosten büßt der Fiat den möglichen Gesamtsieg ein, im Fahrverhalten distanziert er die gesamte Konkurrenz. Er ist ganz klar der große Kurvenkünstler, der unproblematische Sportler. Kein Auto in dieser Preisklasse bietet eine derart

glückliche Synthese zwischen luxusbetontem, geräumigem Innenraum, narrensicherem Fahrverhalten und einer Handlichkeit, die selbst in der unteren Mittelklasse nicht alltäglich ist. Die Nachteile des Fiat 130 liegen in den teuren Unterhaltskosten (kräftiger Verbrauch, hohe Reparaturpreise, teure Reifen) sowie in den Fahrleistungen, in denen er einigen Konkurrenten unterlegen ist



BMW 3.0 S

Der Sprinter

Die stärksten Waffen des Bayern im Kampf gegen die Konkurrenz sind seine ausgezeichneten Fahrleistungen. In keinem Vergleichstest der Auto Zeitung schaffte je zuvor ein Wagen 91 Punkte im Kapitel Motor/Getriebe und Fahrleistungen – nur der BMW vollbrachte diese Leistung und ist damit in seinem Charakter als Dynamiker der Prestigeklasse bestätigt.

Bei der bewußten Pflege des Temperaments vernachlässigten die BMW-Konstrukteure jedoch einige andere Dinge. So liegt das Raumangebot unter dem Klassenstandard, das Fahrverhalten verlangt mehr als bei der Konkurrenz nach einem ambitionierten Piloten, und der Komfort (Federung, Innengeräusche) blieb mehrfach auf der Strecke. Hinzu kommt der vergleichsweise hohe Kaufpreis



Volvo 164 E

Der Komplette

Mit 23 690 Mark ist der schwedische Teilnehmer dieses Vergleichs der zweit teuerste. Dafür versöhnt er seinen Fahrer mit einer fast perfekten serienmäßigen Ausstattung, die vor allem in Richtung Sicherheit zielt. Gürtelreifen, heizbare Heckscheibe, Verbundglas-Frontscheibe, Sicherheitsgurte, Kopfstützen und Halogenscheinwerfer bringt der Volvo

von Haus aus mit. Das Wälzen von Aufpreiskatalogen entfällt. Auf das Konto Sicherheit verbucht der 164 E weitere Punkte aufgrund seiner hervorragenden Bremsen, die als Spitzenklasse bezeichnet werden können. Die Nachteile des Schweden: knappes Platzangebot vor allem im Fond, unbequemer Einstieg, kraftraubendes Pedalwerk, träges Ansprechen der Automatik und ein in Deutschland dünnes Servicenetz



Opel Admiral 2800 E

Der Komfortable

Ganz eindeutig auf Prestige und Komfort trimmt Opel den Admiral. Das unterstreicht schon äußerlich die Karosserie (die längste in diesem Vergleich) und im Innenraum das großzügige Platzangebot. Auf Komfort ausgelegt wurden auch die Federung, das niedrige Geräuschniveau und die Lenkung – bei ihr allerdings taten die Opel-Techniker zuviel des Guten. Sie

ist zu leichtgängig. Der Admiral trumpft in diesem Vergleichstest mit dem niedrigsten Kaufpreis auf (einschließlich Automatik und Servolenkung 20 785 Mark), allerdings fehlt ihm auch viel nützliches Zubehör. Selbst Gürtelreifen gibt es erst gegen Aufpreis. Weitere Mängel: schlechte Übersichtlichkeit der Karosserie, kleiner Kofferraum, träger Kickdown der Automatik und unpraktische Bedienungselemente

2. Mercedes mit 314 Punkten, 3. BMW mit 308 Punkten, 4. Opel mit 303 Punkten und 5. Volvo mit 298 Punkten. Derartige individuelle Wertungen lassen sich im übrigen mit jedem Kapitel anstellen.

Das effektive Endergebnis, die Addition aller fünf Wertungskapitel, läßt eines ganz klar erkennen: Für mehr als 20 000 Mark können alle Hersteller aus-

gezeichnete Wagen bauen. Daß sich diese Autos in ihren Charakteren stark unterscheiden, ist keine Frage des technischen Know-how, sondern überwiegend das Ergebnis von Marktanalysen. Der eine Autobauer sieht seine Verkaufschancen vorwiegend in komfortbetonten Modellen, der andere dagegen setzt selbst in der Prestigeklasse auf Sportlichkeit. Es bleibt letztlich dem

Käufer überlassen, welche Merkmale ihm mehr zusagen. Hilfe bei der klaren Charakterdefinierung der verschiedenen Typen sollte dieser Vergleichstest geben.

**Testteam: Günter Wiechmann,
Karl-Artur Rappe, Burkhardt Hübner,
Werner Müller, Wilfried Fellenberg**
**Text: Günter Wiechmann, Karl-Artur
Rappe, Burkhardt Hübner**