

# Das Trio der Favoriten

U n drei Produkte im rechte Licht zu rücken, nehmen die Markenstrategen der Automobilindustrie den März ganz schön mit. Da hat der Escort, Erlog in Serie und Opel verkauft schon jetzt ein Kadett der vier Jahre. VW scheint so etwas gar nicht nötig zu haben. Der Werbeprospekt trägt schlichter: „Bisucht der Golf wieder noch Werbung?“

Offensichtlich nicht. Denn der Golf läuft und läuft... am besten mit dem 1.6-Liter-Motor. Etwas ein Drittel aller Golf hat diesen Motor. Mit gemäßigten Kal

start oder beim Einflecken auf die Autobahn - er ist genauso Murmel. Nur in der absoluten Höchstgeschwindigkeit kann dieser Golf seinen Konkurrenten der gleichen Preisklasse nicht folgen.

Dafür ist der Volkswagen wie der Opel ein ideales Auto für umweltbewusste Fahrer. Der Grund: Beide haben schon im Drehmoment höchsten Wert. Das liegt an der Ford-Maschine etwas ab. Sie muß zum zügigen Beschleunigen auf deutlich höhere Drehmomente gekloppt werden. Der Fahrer muß häufig schalten.

In Spritverbrauch liegen die drei dichtauf. Im Testdurchschnitt konsumieren Kadett und Golf 8,4 l/100 km, der Escort 8,5 l/100 km. Es geht auch deutlich sparsamer. Besonders im Kadett macht sich ein zurückhaltender Gasfuß bemerkbar. Bei einer geschätzten Fahrer über Landstraßen braucht er nur 5,0 l/100 km bei 90 km/h. Unter gleichen Bedingungen kommt der Escort 6,2 l/100 km und der Golf 6,1 l/100 km. Normal zu sich. Vollgebuert über die Autobahn quillt das die mit Extremverbrauchern um 12 l/100 km.

Faßt der Motorleistung: Die Leistungswerte 70/75 PS ist genau richtig für die 1.600 Kubik. Kadett, Golf, die Motoren sind leistungstark, sparsam und umweltfreundlich - was will man mehr?

Eine gedungene und wehrhafte eingetragene Karosserie zum Beispiel.

Besonders bei dem Escort CL. Sein Innenraum wirkt dank großer Fensterflächen hell und freundlich. Der Fahrer sitzt hoch und hat eine gute Rundumsicht auf die langste Karosserie. Nicht mehr nachgefragt: das Gurtsystem. Die Schützen sind an langen Polstern befestigt, der obere Befestigungspunkt ist nicht höhenverstellbar.

Ein anderer Escort-Mangel stellt sich erst nach einigen Stunden Fahrt heraus. Die Fahrstütze ist zu weich gepolstert, man kann die Beine nicht abstützen. Deshalb verknarrt der „diesel“ und schlaffen.

Probleme dieser Art gibt es wieder im Kadett. Auch hier haben be

Die größte Vorteil des Ford Escort 1.6i CL ist sein günstiger Preis. Dafür muß der Fahrer aber Nachteile in der Sitzgestaltung und im Pedalergonomie hinnehmen



Wichtiges Fahrerlebnis: Der VW Golf 1.6i liegt auch in schnell gefahrenen Kurven sicher



Problemlos: Das Fahrverhalten des Escort bewirkt auch in extremen Situationen Neutralität und Gelassenheit



Typisch für Prestigeautos: Der Kadett schneit in fast gefahrten Kurven über die Vorderachse

Der Opel Kadett 1.6i hat einen geräumigen Innenraum, bequeme Sitze (aus dem Vectra), einen großen Kofferraum und guten Pedalergonomie. Nachteil: der etwas brummlige Motor

quame und straffe Vorderachse. Und dennoch: Arbeit der Fahrer diese beiden Aufgaben geschmeidig.

Der Opel ist gemütlich. In der GL-Ausstattung sind Sitze und Türen mit Akkord belegen. Alles Ton in Ton. Sogar die Armaturenbrett hat farblich dazu. Ein Kadett-Nachteil: Aus der rechten Sitzposition läßt sich die Motorhaube schlecht überblicken.

Ein Golf-Mangel kommt auf die Idee kommen. Mein Golf ist meine Burg. Die dicken, mit Luft verpackten Türen, das hohe Armaturenbrett und die mustergültige Verarbeitung werden dieses Gefühl. Ein Pluspunkt des Volkswagen: Die geschwulstigen Türverkleidungen schaffen viel Platz für die Ellenbogen.

Bei der Beurteilung der Rückseite kommt der Golf CL, keine Ausnahme. Selbst wenn die Vorderachse die in die letzte Reihe zurückgeschoben sind, bietet für lange Beine aus-



VW Golf 1.6 CL

# mit 70 PS erste Wahl



Ring frei zur Runde drei: Ford Escort, Opel Kadett und VW Golf treten diesmal in der 70/75-PS-Klasse zum Vergleich an – alle mit dem umweltfreundlichen geregelten Katalysator. Zur Erinnerung: Im ersten Teil der



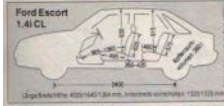
Der VW Golf hat das kleinste Rollmoment (siehe) Erreicht eine Rollsteife wagen die Escort. Die geteilte untere Rückachse kostet im Golf CL 100 Euro Auftrieb, die Hintere Rückachse 250 Mark. Der VW-Motor (1000) ist zwar im Fahrzeugverhalten ein Bräutigam. In der Stadt weicht man sich wie bei einer Hochzeit. Aufpassen: ein Mark. Sehr gut dotierte Bremsen. Gegen Aufpreis (2200 Mark) gibt es eine elektronische Antiblockbremse. Als Fußsicherung (optional) kostet der Golf CL 27 800 Mark.



Der Golf 1.6 CL muß sich eigentlich bei geschlagenen bei, weil er mit 21 000 Mark (Zweifahrer) etwas besser als der Opel ist. Ford Escort 1.4i (Zweifahrer) und ist damit sicherlich kein schlechter Kauf. Aber egal ob so der Motor, die Innenraumgestaltung oder der Federweg komfort ist - überab ist der Escort ein klein wenig technischer als seine Konkurrenten. Zur Einstimmung muß allerdings gesagt werden, daß ein Nachfrager sich vor der Tür steht. A. Borchmann



Als gefülltesten ist das Backup des Golf Kadett (siehe). So schneidet eine solche Investition der Escort. Der Kadett CL bietet eine geteilte untere Rückachse (erweiterte). Zwei Vierzylinder-Motoren (1000) sind bei niedrigen Drehmomenten. Er arbeitet sauber als die VW-Motoren. Das Kadett-Fahrer bietet die größten Einzelbremsen (siehe). Auch für eine Bremsung 1000 Mark sind eine elektronische Antiblockbremse (1000 Mark) möglich. Fußsicherung (optional) kostet der Kadett 1.8 CL 22 000 Mark.



300 Liter - das ist das Lademaß des Escort-Kofferraums (siehe) genau zwischen Golf und Kadett. Die geteilte untere Rückachse ist im Escort CL serienmäßig. Der Ford-Vierzylinder (1000) stellt bei niedrigen Drehmomenten kein Klug nach. Auf legergetragenen Bremsen (siehe) schneidet der Escort an. Eine Serienbremse gibt es nicht. Die elektronische Antiblockbremse (ABS) kostet 1100 Mark. Der Kadett (siehe) kostet 19 750 Mark.

Techn. Daten			
	Ford Escort 1.4i	Opel Kadett 1.6i	VW Golf 1.8
Motor	Vierzylinder-Peakmotor, vorne quer eingebaut		
Schadstoffnorm	jetzige/gelber Kat	jetzige/gelber Kat	jetzige/gelber Kat
Hubraum	1362 cm <sup>3</sup>	1598 cm <sup>3</sup>	1996 cm <sup>3</sup>
Bohrung-Hub	77,24 x 74,3 mm	79,0 x 81,5 mm	81,0 x 77,4 mm
Verdichtung	8:1	9:1	9:1
Gemeinschaftsverteilung	Benzinmispelung	Benzinmispelung	elektronischer Ventilmotor
Leistung	84 kW (72 PS) bei 5500/min	85 kW (75 PS) bei 5500/min	91 kW (125 PS) bei 5500/min
max. Drehmoment	120 Nm bei 4000/min	120 Nm bei 3200/min	118 Nm bei 2700/min
Antrieb	Frontantrieb	Frontantrieb	Frontantrieb
Getriebe	Fünfgang	Fünfgang	Fünfgang
Fahwerk vorne	Einzelradaufhängung	Einzelradaufhängung	Einzelradaufhängung
Fahwerk hinten	Einzelradaufhängung	Verbundlenkerachse	Verbundlenkerachse
Bremsen v.u.N.	Scheiben/ Trommel	Scheiben/ Trommel	Scheiben/ Trommel
Tankinhalt	48 Liter	52 Liter	65 Liter
Kofferrauminhalt	300/1030 Liter	300/1000 Liter	340/1145 Liter
Leergewicht	875 Kilogramm	885 Kilogramm	880 Kilogramm
Zuladung	450 Kilogramm	500 Kilogramm	540 Kilogramm
Anhangewicht	300 Kilogramm	1000 Kilogramm	1000 Kilogramm
<b>Testwerte und Kosten</b>			
Höchstgeschwindigkeit	167 km/h	168 km/h	180 km/h
0-100 km/h	13,8 Sekunden	12,9 Sekunden	13,3 Sekunden
0-100 km/h (2)	16,9/25,7 Sekunden	13,4/21,3 Sekunden	13,1/19,3 Sekunden
Verbrauch	8,1 l/100 km/700 km	8,4 l/100 km/700 km	8,4 l/100 km/700 km
Innengeräusch (3)	71 dB (A)	72 dB (A)	71 dB (A)
Steuer	15 Mon. frei/195 Mark	38 Mon. frei/211 Mark	38 Mon. frei/211 Mark
Versicherung	1064 Mark	1064 Mark	1064 Mark
Inspektionskosten	250-340 Mark	250-360 Mark	250-400 Mark
Grundpreis	19 750 Mark*	20 078 Mark	21 000 Mark

\*Kilometerpreis in Mark. \*Kilometerpreis in Mark. \*Kilometerpreis in Mark. \*Kilometerpreis in Mark.