

AUTO

ZEITUNG

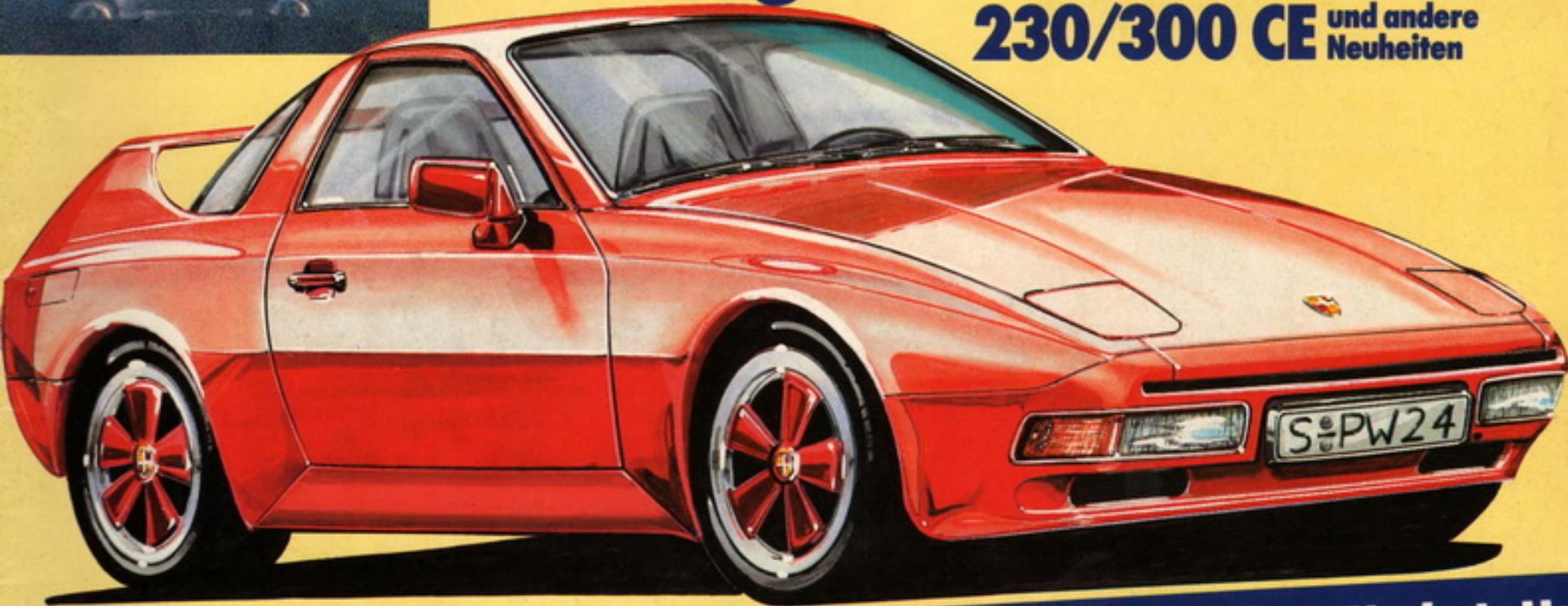
28.2.87 Nr. 6 DM 5,-
4900 Lire, 5 sfr, 17 Fmk, 22 FF, 41 öS, 360 Pts

**Vergleich: BMW M3 mit
200 PS und 300 PS**



**Neu in Genf: Mercedes
230/300 CE und andere
Neuheiten**

Exklusive Bilder:
**Neuer Porsche für
Einsteiger**



**Große Leser-Test-Aktion '87 - Bewerten Sie Ihr Auto und Ihre Werkstatt:
Testen Sie Ihr Auto auf Kosten der** **AUTO**
ZEITUNG

Großer Vergleichstest:
VW Golf GTI 16V
Opel Kadett GSi
Peugeot 205 GTI 1.9
Ford Escort RS Turbo

**Welcher siegt nach Punkten
in der GTI-Klasse?**



AUTO SERVICE
ZEITUNG

- Wo Sie günstig ausrangierte Mietwagen kaufen können
- Motor, Getriebe, Lichtmaschine: Reparatur oder Austausch?
- So sparen Sie Überführungs-
- Acht Batterie-Ladegeräte im Test
- Lautsprecher für Golf, Kadett, Mercedes 190/200
- So pflegen Sie Ihren Wagen richtig
- Gebrauchtwagen:

Wer ist das As im C

Für die Spitzenvertreter der sportlichen Kompakten sind heute Fahrleistungen selbstverständlich, die noch vor wenigen Jahren Luxuslimousinen und Sportwagen vorbehalten blieben. Zur Steigerung der Leistung sind den Herstellern verschiedene Mittel recht: VW setzt beim Golf auf 16-Ventiltechnik, Ford beim Escort auf den Turbolader. Opel und Peugeot bezugen reichlich Hubraum. Fragt sich, welche Rechnung aufgeht.



Der Ford Escort RS Turbo schöpft 132 PS aus 1,6 Liter Hubraum. Preis: 27 915 Mark.

139 PS holt der VW Golf GTI 16V aus 1,6 Liter Hubraum und kostet 26 725 Mark.

Kadett GSi/Peugeot 205 GTI 1.9

TI-Quartett?



Mit zwei Litern Hubraum
leistet der
Opel Kadett GSi 130 PS.
Preis: 24 970 Mark.

Mit 1,9 Litern Hubraum
leistet der Peugeot
205 GTI 1,9 128 PS.
Er kostet 24 400 Mark.

Der Kampf um die Krone in der GTI-Klasse ist eine unendliche Geschichte. Der Golf, Urahn und Vorbild aller sportlichen Kompaktlimousinen wurde oft kopiert, jedoch – gemessen am Verkaufserfolg – nie erreicht. Als VW 1986 den 16-Ventiler präsentierte, setzten die Wolfsburger damit neue Leistungsmaßstäbe. 1,8 Liter Hubraum, 139 PS, genug für eine Höchstgeschwindigkeit jenseits von 200 km/h, gelten seither als neues Maß aller Dinge.

Doch diesmal ließ die Reaktion der Konkurrenz nicht lange auf sich warten. Opel stattete den Kadett GSi als hartnäckigsten Golf-Verfolger mit einem Zwei-Liter-Einspritzmotor aus, der 130 PS entwickelt. Ford wollte da nicht zurückstehen und brachte den Escort RS Turbo mit 132 PS starkem 1,6-Litermotor ins Spiel. Anfang des Jahres preschte aus Frankreich der jüngste Wettbewerber in die GTI-Leistungsgesellschaft: der Peugeot 205

GTI. Er erhielt als Rüstzeug für Erfolg im Wettstreit einen 1,9-Liter-Einspritzmotor mit 128 PS Leistung.

Wer ist denn nun das As im Quartett der starken Typen? Um das zu klären, ließ AUTO ZEITUNG die vier zu einem Vergleichstest antreten. Über 30000 Testkilometer, Fahrdisziplinen gegen unbestechliche Meßuhren, wissenschaftliche Meßmethoden und computergenaue Instrumente unterstützen die Testmannschaft auf der langwierigen Suche nach dem Champion.

Folgende Fahrzeuge gingen in diesem Vergleichstest an den Start (in alphabetischer Reihenfolge):

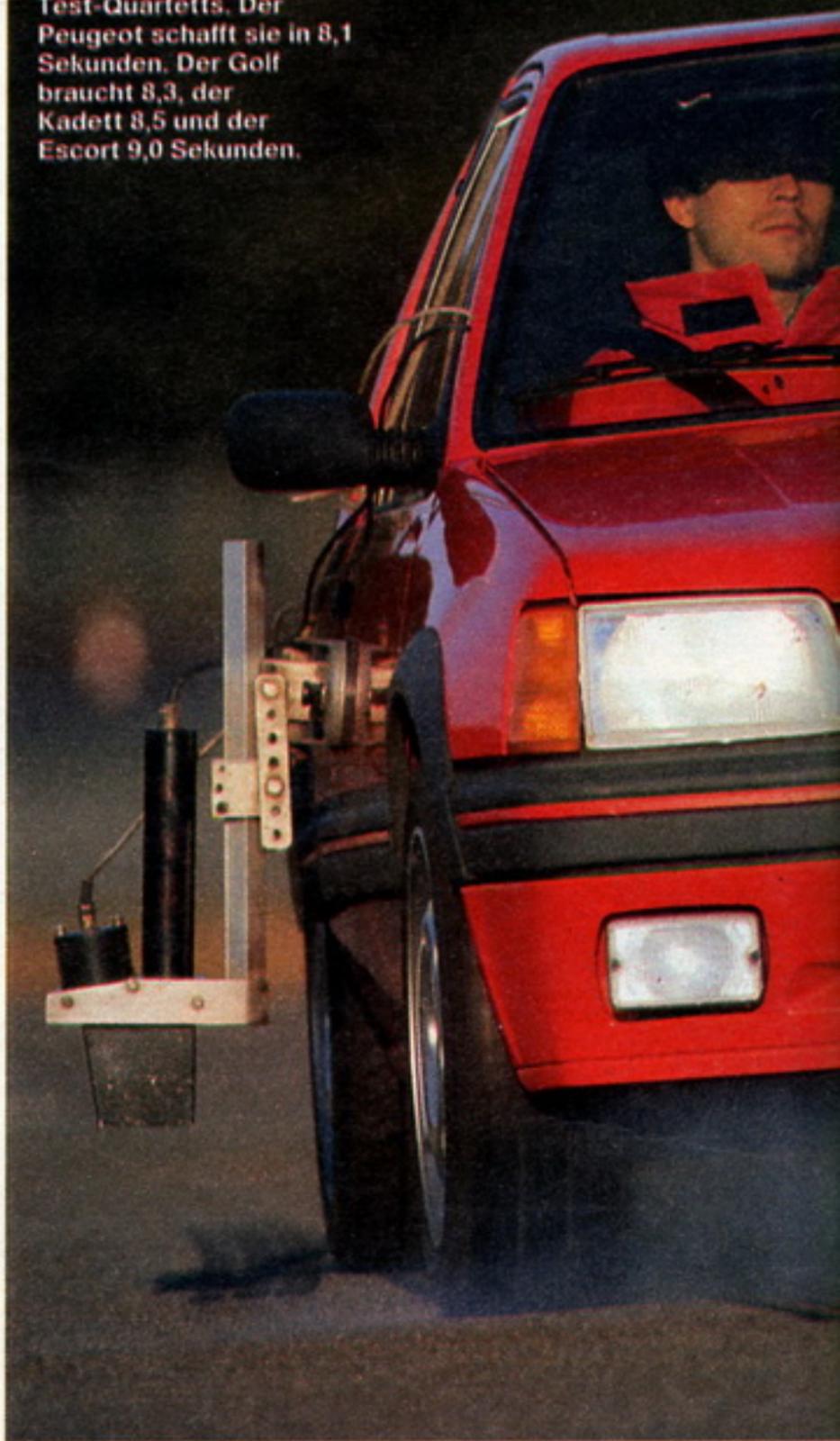
Ford Escort RS Turbo, 1597 cm³, 132 PS. Sonderausstattung: Sportsitze. Basispreis: 27915 Mark.

Opel Kadett GSi, 1998 cm³, 130 PS. Sonderausstattung: Leichtmetallräder. Basispreis: 24970 Mark.

Peugeot 205 GTI 1.9, 1905 cm³, 128 PS. Basispreis: 24400 Mark.

VW Golf GTI 16V, 1781 cm³,

Der Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gehört zu den Parade-disziplinen des Test-Quartetts. Der Peugeot schafft sie in 8,1 Sekunden. Der Golf braucht 8,3, der Kadett 8,5 und der Escort 9,0 Sekunden.



VON AUTO ZEITUNG GEMESSEN

Beschleunigung aus dem Stand

in Sekunden	0-80 km/h	0-100 km/h	0-120 km/h	0-1000'm
Ford Escort RS Turbo	6,1	9,0	12,4	30,3
Opel Kadett GSi	5,8	8,5	11,9	29,9
Peugeot 205 GTI 1.9	5,7	8,1	11,5	29,7
VW Golf GTI 16V	5,8	8,3	11,5	29,5

Tankinhalt/Verbrauch/Reichweite

Ford Escort RS Turbo	48 l	10,3 l/100 km	466 km
Opel Kadett GSi	52 l	9,4 l/100 km	553 km
Peugeot 205 GTI 1.9	50 l	9,4 l/100 km	531 km
VW Golf GTI 16V	55 l	10,0 l/100 km	550 km

Höchstgeschwindigkeit

km/h	190	195	200	205	210
Ford Escort RS Turbo				208	
Opel Kadett GSi				208	
Peugeot 205 GTI 1.9			203		
VW Golf GTI 16V				205	

139 PS. Sonderausstattung: Servolenkung. Basispreis: 26725 Mark.

Keine Frage – Leistung steht bei allen Mitgliedern des Testquartetts in reichem Maße zur Verfügung. Zudem überzeugt die Alltagstauglichkeit der Motoren. Während des gesamten Testverlaufs trat kein Defekt auf. Wie selbstverständlich starteten die vier Motoren jeden Morgen beim ersten Drehen des Zündschlüssels, um sofort in einen gleichmäßigen Leerlauf zu verfallen.

Hohe Drehzahlen scheut keines der vier Triebwerke. Besonders der Golf fühlt sich ab 4000/min so richtig wohl. Im unteren Drehzahlbereich fehlt es dem Wolfsburger dagegen etwas an Dampf. Den liefern die hubraumstärkeren

Opel- und Peugeot-Aggregate in allen Drehzahlbereichen. Trotz Turbo wirkt auch der Escort bei kleinen Drehzahlen nicht übermäßig schlapp. Der Schub des Laders setzt erfreulich sanft ein.

Die Messung der Fahrleistungen ergab in allen Disziplinen ein Kopf-an-Kopf-Rennen. Schwächen erlaubten sich Escort und Golf bei der Elastizitätsprüfung. Während Kadett und Peugeot für die Beschleunigung im fünften Gang von 60 auf 100 km/h jeweils zehn Sekunden benötigten, ließ sich der Golf 11,5 Sekunden, der Escort gar 12,9 Sekunden Zeit.

Einen Punktabzug mußten die Testwagen von VW und Peugeot hinnehmen, weil sie bei der Höchstgeschwindigkeit die jeweilige Werksanga-



AUSSTATTUNG

	Ford Escort RS Turbo	Opel Kadett GSI	Peugeot 205 GTI 1.9	VW Golf GTI 16V
Außen-/Innenausstattung				
Scheibenbremsen hinten	-	-	1	1
PVC-Stoßstangen	1	1	1	1
Karosserieleisten (PVC, Gummi)	-	1	1	1
Kofferraumleuchte	1	1	1	1
Motorraumleuchte	-	●	-	-
Rückfahrcheinwerfer	1	1	1	1
Nebelscheinwerfer	-	●	-	●
Nebelschlußleuchte	1	1	1	1
Tankschloß	1	1	1	1
Tankdeckel v. Fahrersitz zu öffn.	-	-	-	-
Scheinwerferwaschanlage	●	●	-	●
Leichtmetallräder	1	●	1	●
Servolenkung	-	●	-	●
Verschließbares Handschuhfach	-	-	1	1
Kartenleuchten	-	1	1	-
Türkontaktschalter an all. Türen	1	1	1	1
Kartentaschen	1	1	1	1
Mittellarmlehne hinten	-	-	-	-
Sonnenblenden schwenkbar	1	1	1	1
Außenspiegel innenverst. links	1	1	1	1
Zigarrenanzünder	1	1	1	1
Zentralverriegelung	●	●	1	●
Sitzhöhenverstellung	-	●	-	●
Elektr. Fensterheber	●	●	1	●
Getönte Scheiben	1	●	1	●
Bedienung/Kontrollinstrumente				
Lenkradverstellung	-	●	-	-
Licht-Abschaltaut./akust. Warn.	1	1	-	1
Startautomatik	1	1	1	1
Lüftung mit Umluftstellung	-	-	1	-
Wischintervallschalter	1	1	1	1
Wisch-/Waschanlage	-	1	1	1
Drehzahlmesser	1	1	1	1
Kontrollampe f. Handbremse	1	1	1	1
Kontrollampe f. Kraftstoffreserve	-	1	1	-
Kontrollampe f. Bremsflüssigkeit	1	1	1	1
Kontrollampe f. Kühlwassertemp.	-	1	1	1
Kühlwasser-Temperaturanzeige	1	1	1	1
Zentrales Warnsystem	-	1	-	-
Regulierb. Instrumentenbeleucht.	-	1	-	1
Wartungsintervallanzeige	-	-	-	-
Bordcomputer	●	●	-	1
Ölstandsanzeige	-	1	-	-
Öltemperaturanzeige	-	-	1	1
Öldruckanzeige	-	1	1	-
Gesamtpunkte	19	26	30	24
Wertungspunkte	6	7	8	7

ja = 1, gegen Aufpreis = ●, nicht lieferbar = -

be um drei km/h verfehlten. Mit einem Katalysator war keiner der Testkandidaten ausgerüstet. Außerdem verlangen die vier bei Tankstopps ausnahmslos verbleibtes Superbenzin. Besonders sparsam wirtschaften Kadett und Peugeot mit ihrem Spritvorrat. Beide konsumieren im Schnitt 9,4 Liter pro 100 Kilometer. Der Golf verbraucht exakt zehn Liter auf 100 Kilometer - 0,3 Liter weniger als der Escort.

Bei der Untersuchung der Abgaswerte nach ECE-Norm 1504 (dabei werden unter anderem Kohlenmonoxyd, Kohlenwasserstoff und Stickoxyde gemessen) blieben alle Kandidaten unterhalb der Norm-Höchstwerte. Der Opel unterschritt sie im Schnitt um rund 50 Prozent.

Die Testkandidaten verbrauchen zwischen 9,4 und 10,3 Liter Super auf 100 Kilometer

Umweltfreundlichkeit zu beweisen, bleibt dem Escort-Fahrer verwehrt. Er darf keinesfalls bleifreies Sprit tanken. Bei VW und Peugeot muß erst in der Werkstatt die Zündung verstellt werden, soll der Motor Bleifreies vertragen. Beim Kadett genügt das Umsetzen eines Steckers im Motorraum.

Den hohen Motor- und Fahrleistungen der vier Testwagen sind die Auslegungen der Fahrwerke durchweg gewachsen. Gänzlich ungetrüb-

ten Fahrkomfort sollte der Käufer nicht erwarten, im Vordergrund steht der sportlich-dynamische Charakter der vier Kraftprotze.

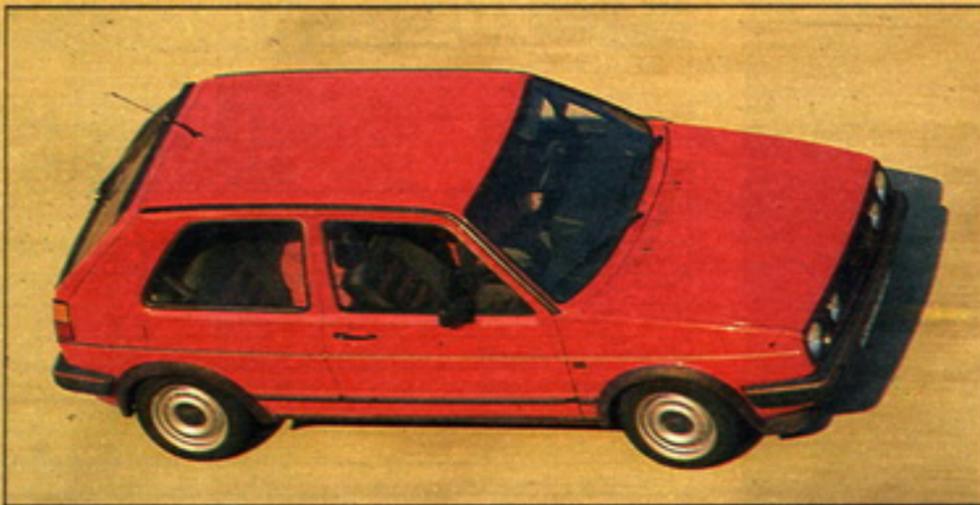
Besonders straff abgestimmt sind der Kadett und der Peugeot. Kurze Fahrbahnwellen leiten beide nahezu ungefiltert ans Rückgrat weiter, wobei der Franzose noch spürbar härter zur Sache geht. Weniger straff abgestimmt sind Escort und Golf. Beide bügeln kurze Stöße zwar nicht restlos glatt,

doch bieten sie in diesem Bereich entschieden mehr Komfort.

Die langen Bodenwellen schlucken der Ford und VW fast gleichermaßen gut. Auf ausgedehnten Autobahnetappen wird dieses Komfortangebot dankbar registriert.

Das soll aber nicht heißen, Kadett- und Peugeot-Fahrer müßten besonders leidensfähig sein. Auch das GSi-Fahrwerk steckt lange Bodenwellen noch befriedigend weg. Der 205 kommt da nicht ganz mit, er macht deutlich, daß es generell schwierig ist, einem Fahrzeug mit kurzem Radstand nervöse Fahrwerksreaktionen abzugewöhnen.

Den sportlichen Charakter des Quartetts betonen auch die Sitze. Ihre Stärken und Schwächen treten auf langen



Der Golf GTI 16V verzichtet äußerlich fast ganz auf sportliche Attribute wie Schweller und Spoiler. Er schafft 205 km/h Höchstgeschwindigkeit.



Mit auffälligem Spoilerwerk ist der Kadett GSi geschmückt. Mit seinen aufpreispflichtigen Leichtmetallrädern kommt er auf maximal 208 km/h.



Strecken und winkeligen Landstraßen erst richtig zutage. Uneingeschränktes Lob verdienen die Kadett-Sitze. Sie lassen jede gewünschte Sitzposition zu. Lehne und Sitzfläche sind straff gepolstert und bieten dem Körper ausgezeichneten Seitenhalt.

Ein vergleichbares Niveau offenbart der Escort. Seine Sportsitze, die extra Geld kosten, sind noch konsequenter

auf Seitenführung an Lehne und Sitzfläche ausgelegt. Kräftiger gebauten Fahrern ist das aber schon wieder zuviel des Guten. Sie fühlen sich im unteren Schulterbereich eingengt.

Prinzipiell ordentlich fühlt sich auch der Golf-Fahrer untergebracht. Im Vergleich zu den anderen deutschen Konkurrenten mangelt es im Golf jedoch an der Seiten-

führung. Zudem ist die Rückenlehne etwas zu dünn gepolstert.

Beim Peugeot sind die Sitze für einen großgewachsenen Fahrer deutlich zu klein geraten. Der Bezug der Seitenteile mit Leder mag zwar gut gemeint sein, doch leidet darunter die Seitenführung. Das Leder ist zu rutschig.

Daß der Golf bei der Lenkung die volle Punktzahl ver-

dient, verdankt er nicht zuletzt der aufpreispflichtigen Servounterstützung. Die Golf-Lenkung arbeitet präzise und verfügt über eine sehr gute Dämpfung.

Empfindlicher auf Stöße reagiert da die Lenkung des Kadett. Trotz fehlender Servoeinrichtung erfordert sie aber nur geringe Lenk- und Haltekräfte. Auch die Präzision verdient keine Kritik.



Der Peugeot 205 GTI 1.9 ist optisch der unauffälligste im Testquartett und auch der langsamste. Seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 203 km/h.

Golf und Peugeot verpassen die vom Werk angegebene Spitze um jeweils drei km/h



Sportlichkeit durch Spoilerbeiwerk dokumentiert der Escort RS Turbo ganz selbstbewußt. Die Leistung hält, was der äußere Schein verspricht: Der Escort schafft 208 km/h.

DAS AUTO 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 Komfort- oder Kostenkapitel (2. Teil) für Sie weniger bedeutsam sein, streichen Sie die Wertung und addieren die restlichen Punkte.

DIE AUTO PUNKTEWERTUNG

I. Karosserie und Innenraum

	Max. Punkte	Ford Escort RS Turbo	Opel Kadett GSi	Peugeot 205 GTI 1.9	VW Golf GTI 16V
1. Raumangebot	10	8	9	7	10
2. Ausstattung	10	6	7	8	7
3. Übersichtlichkeit	10	6	6	7	7
4. Zuladung effektiv	10	7	10	8	8
5. Kofferraumvolumen	10	7	9	4	6
6. Variationsmöglichkeiten	5	5	3	4	3
7. Anhängelast	5	4	5	4	5
8. Dachlast	5	4	5	2	4
9. Wendekreis	5	2	4	3	4
10. Zugänglichkeit im Motorraum	5	3	4	3	4
Summe	75	52	62	50	58
Platz		3	1	4	2

II. Komfort und Bedienung

1. Komfort, kurze Stöße	5	4	2	1	3
2. Komfort, lange Wellen	10	7	6	5	8
3. Nick- und Wankbewegungen	10	7	9	9	7
4. Vordersitze	10	8	9	6	7
5. Rücksitze/Knieraum	5	4	4	3	4
6. Lenkung	5	3	4	3	5
7. Bedienungselemente	5	4	4	3	4
8. Instrumente und Anordnung	10	9	9	8	9
9. Geräuschentwicklung	10	8	7	7	9
10. Heizung/Lüftung	5	4	4	4	3
Summe	75	58	58	49	59
Platz		2	2	4	1

III. Motor/Getriebe/Fahrleistungen

1. Startverhalten	5	5	5	5	5
2. Abgase	10	4	7	5	5
3. Testverbrauch	10	7	9	9	7
4. Reichweite je Tankfüllung	5	3	5	4	5
5. Bleifrei möglich	5	0	4	3	3
6. Getriebe	10	9	10	10	10
7. Beschleunigung 0-100 km/h	10	9	10	10	10
8. 60-100 km/h im 5. Gang	5	2	5	5	3
9. 1000 Meter stehender Start	5	5	5	5	5
10. Höchstgeschwindigkeit	10	10	10	9	9
Summe	75	54	70	65	62
Platz		4	1	2	3

Diese Tugend wird beim Escort in der Mittellage vermißt. Das griffige Lenkrad kann zudem nicht darüber hinwegtäuschen, daß bei Fahrbahnunebenheiten die gesamte Ford-Lenksäule rappelt.

Direktheit und Präzision der Peugeot-Lenkung trugen ihr im Testtagebuch die Bezeichnung „Go-Kart-Lenkung“ ein. Allerdings ist sie außerstande, bei Schlaglöchern Stöße wegzufiltern. Angesichts der extrem hohen Lenkkräfte erscheint auch ein dickerer, griffigerer Lenkradkranz wünschenswert.

Instrumente und Bedienungselemente der Testkandidaten liegen auf vergleichbarem Niveau. Die Übersichtlichkeit leidet beim 205 durch zu klein geratene Zusatzinstrumente. Ein dickes Manko des Franzosen: Der Hupschalter sitzt im linken Lenkstockhebel, und der Warnton klingt eher kläglich.

Sportliche Fahrleistungen

sind nur eine Seite der Medaille. Die andere glänzt kaum minder. Denn alle vier erfüllen auch praktische Anforderungen, sonst wäre der große Verkaufserfolg kaum denkbar.

Ein vernünftiges Platzangebot für vier Fahrgäste gehört zum Klassenstandard. Die großzügigsten Platzverhältnisse herrschen im Golf. Er ist dem Kadett vor allem in puncto Innenbreite überlegen. Abstriche an der Sitzbreite müssen auch die Fahrgäste auf den Rücksitzen des Ford und des Peugeots machen.

Bei der Bewertung von Platzangebot und Kofferraum gerät der Peugeot durch ein bauartbedingtes Handicap ins Hintertreffen: Er ist rund 30 Zentimeter kürzer als seine Konkurrenten.

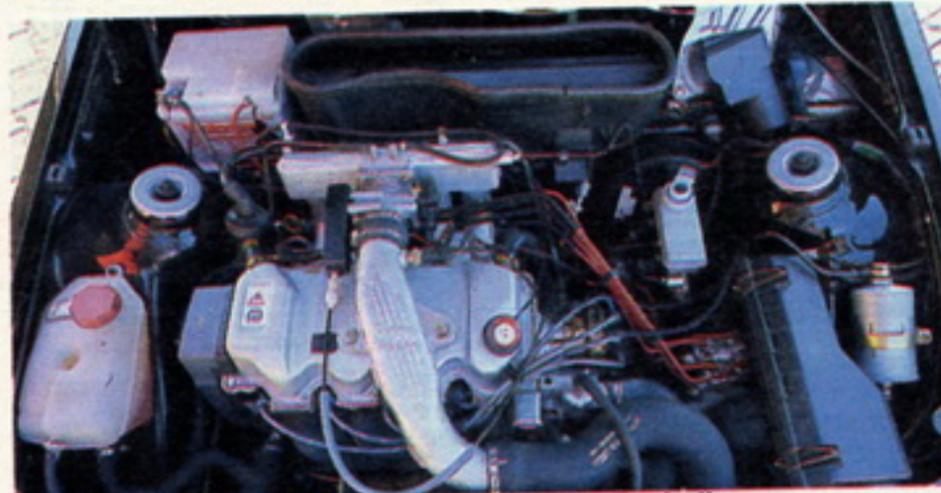
So bietet der Franzose nur eingeschränkte Möglichkeiten, Gepäck zu transportieren. 197 Liter sind es laut AUTO ZEITUNG-Messung



Dank Visco-Sperre verfügt der Escort über gute Traktion. Er untersteuert im Kurvengrenzbereich.



Der Golf untersteuert stark. Das Abheben des Hinterrades bei schneller Kurvenfahrt ist ungefährlich.



Ford setzt bei der Leistungskur auf Turbo-Technik.



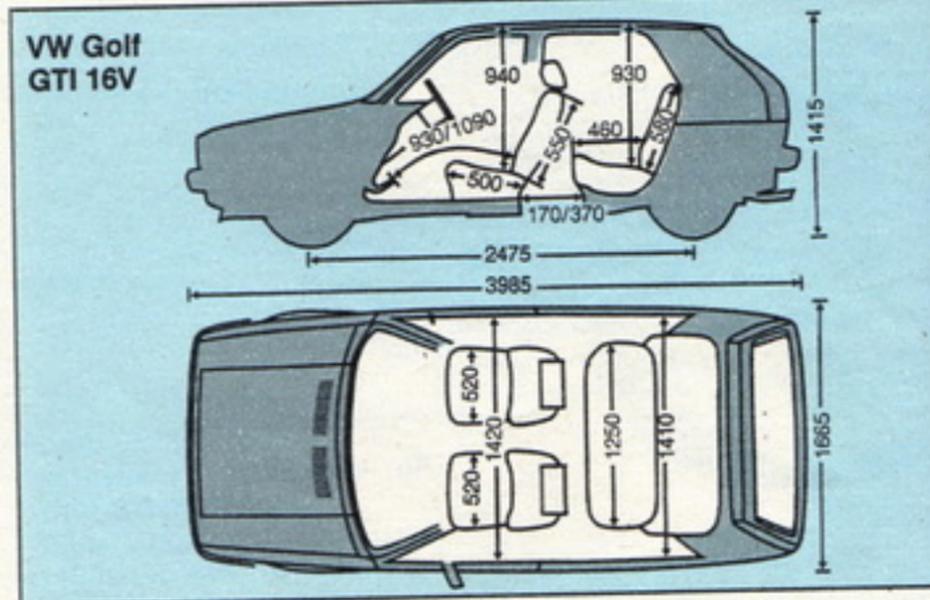
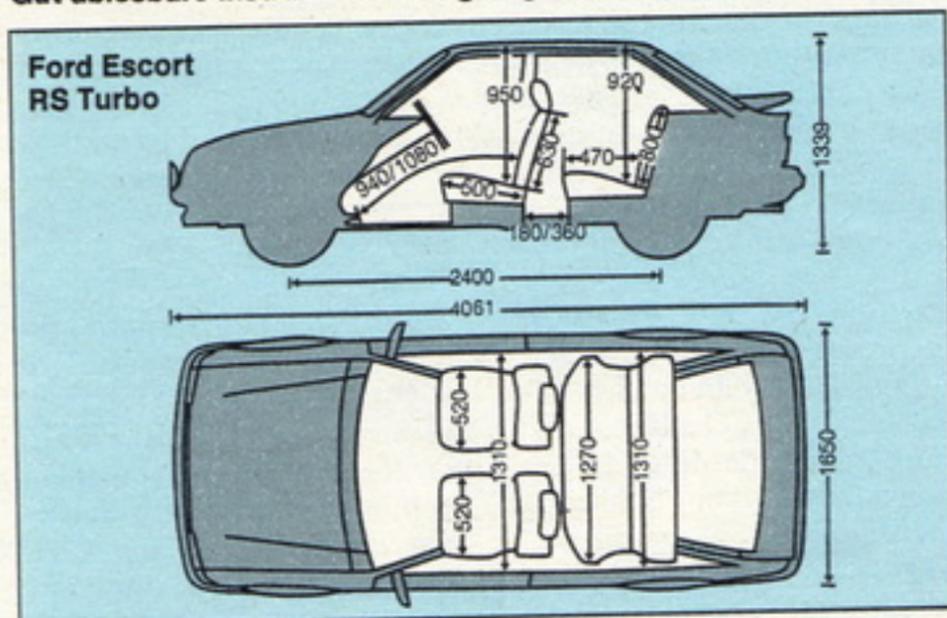
VW macht dem Golf Dampf mit Sechzehnventil-Technik.



Gut ablesbare Instrumente und griffiges Lenkrad bietet der Escort.



Freie Sicht auf den Instrumententräger herrscht im Golf.



mit Normkoffern. Die Gepäckabteile der Rivalen fassen durchweg mehr: 237 Liter beim Golf, 258 Liter beim Escort, 293 Liter beim Kadett.

Die Lösung größerer Transportprobleme ermöglichen sämtliche Testkandidaten. Die Lehne der Rückbank läßt sich in allen Vieren umklappen. Der Peugeot bietet serienmäßig eine in der Mitte

geteilte Lehne, beim Escort kann sie zu einem oder zwei Drittel umgeklappt werden.

Diesen Vorteil macht der Kölner bei der Zuladung wieder zunichte. Mit 388 Kilo fällt er gegenüber den Konkurrenten spürbar ab. Der Golf erlaubt immerhin eine Zuladung von 410 Kilo, zwei weniger als der Peugeot. Der Kadett darf 454 Kilo mitschleppen. Doch auch der

Opel erlaubt sich kleine Schnitzer. Ebenso wie beim Escort sitzt der große Heckspoiler so hoch, daß die Übersichtlichkeit nach hinten dadurch stark eingeschränkt wird.

Üppiges Spoilerwerk gehört bei Ford und Opel zur Grundausrüstung. Der Escort verwöhnt das Käuferauge zudem mit Leichtmetallfelgen und getönten Schei-

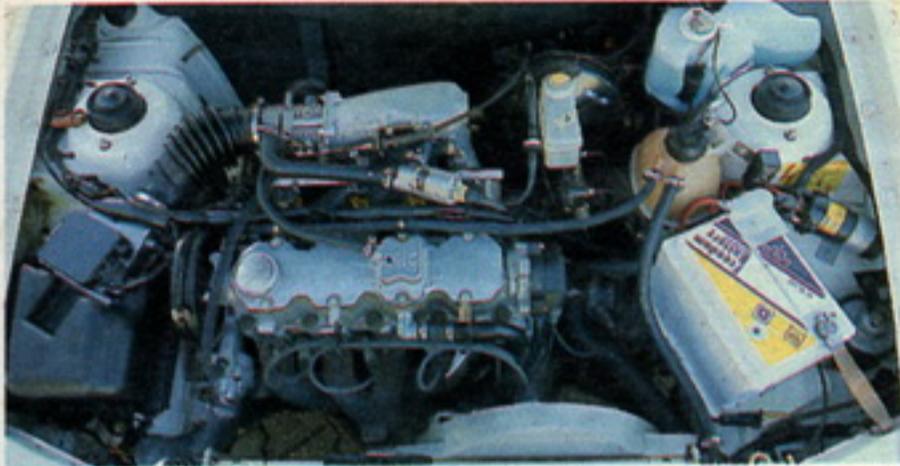
ben. Leichtmetallfelgen bekommen auch 205-Kunden aufpreisfrei. Dagegen ist bei Ford und Peugeot eine Servolenkung weder für Geld noch gute Worte zu haben, VW- und Opel-Käufer können die Lenkhilfe jedoch gegen Aufpreis bestellen. Einen Drehzahlmesser besitzen alle vier, ein zentrales Warnsystem bietet nur der Kadett. Dafür gehört ein Bordcom-



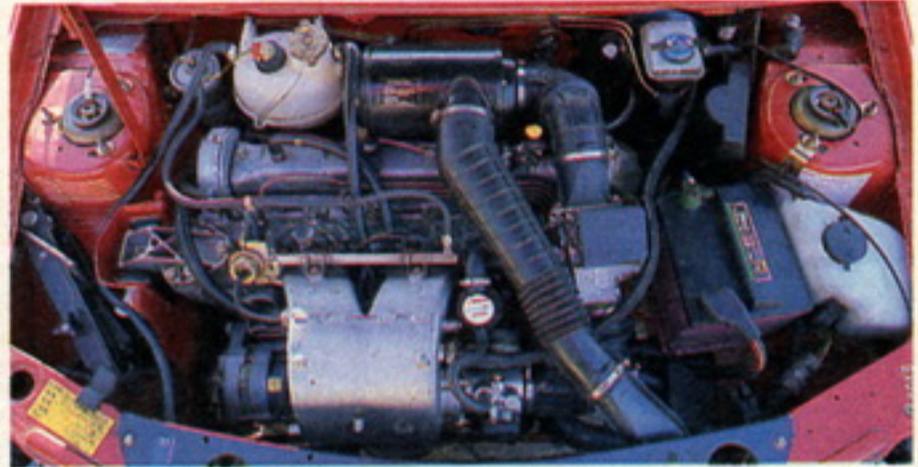
Der Kadett bekommt in schnell gefahrenen Kurven Traktionsprobleme. Er untersteuert leicht.



Der Peugeot ist ein Kurvenkünstler mit guter Traktion. Er zeigt aber kritische Lastwechselreaktionen.



Opel baut beim Kadett auf viel Hubraum und die Motronic.



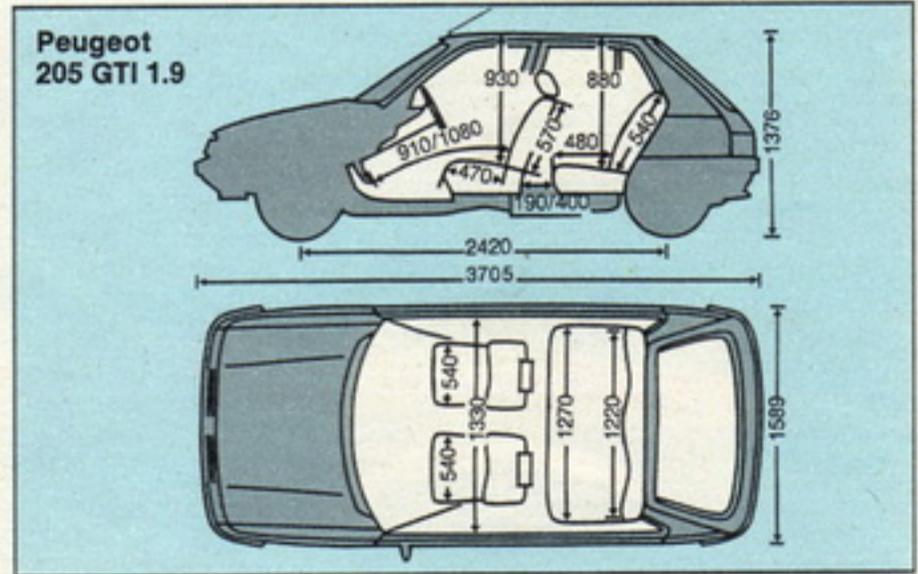
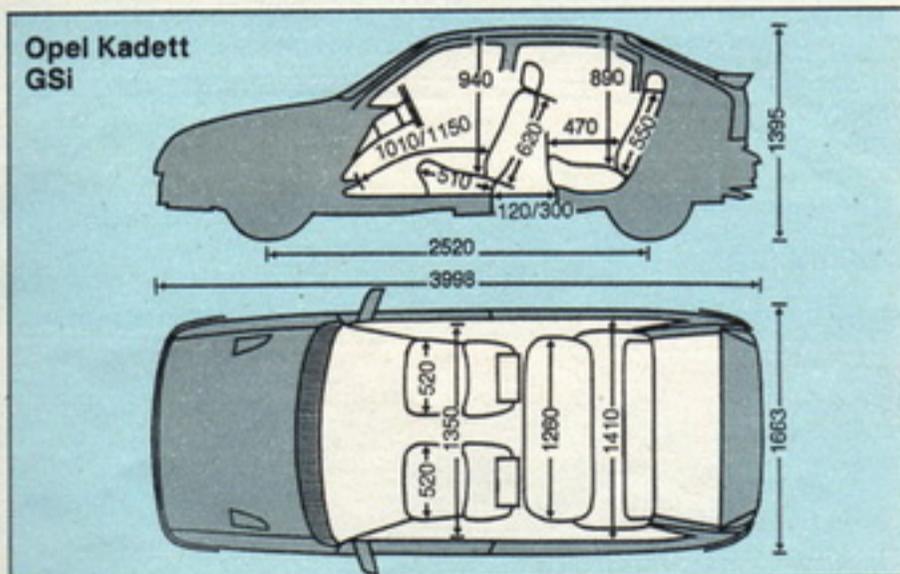
Peugeot vertraut auf Hubraum und gutes Leistungsgewicht.



Der Kadett hat als einziger LCD-Instrumente in Serie.



Kleine Zusatzinstrumente und ein dünnes Lenkrad besitzt der 205.



AUTO ZEITUNG ZWISCHENERGEBNIS

	Ford Escort RS Turbo	Opel Kadett GSI	Peugeot 205 GTI 1.9	VW Golf GTI 16V
I Karosserie und Innenraum	52	62	50	58
II Komfort und Bedienung	58	58	49	59
III Motor/Getriebe Fahrleistungen	54	70	65	62
Summe	164	190	164	179
Platz	3	1	3	2

puter ausschließlich beim Golf zur Serienausstattung. Insgesamt läßt kein Vergleichstestkandidat wesentliche Ausstattungsdetails vermissen.

Nach den ersten drei Wertungskapiteln hat sich der Kadett eine knappe Führung vor dem Golf gesichert. Immerhin konnte er zwei von drei Wertungskriterien für sich entscheiden. Doch der

Wolfsburger Kontrahent unterstreicht mit einem Wertungssieg bisher, daß bis zum Schluß noch alles offen ist.

Zur Halbzeit leicht ins Hintertreffen geraten sind Escort und 205. Doch auch deren Punktekonto kann im zweiten Testteil noch ordentlich wachsen.

Testteam: Friedhelm Knöppel, Thomas Lang (Text), Axel Lengert, Michael Schmidt.