

Auf dem Sprung zum

Sportschau der
Bestseller:
Wer nimmt in der
fünften Runde
die Hürden
am besten? An den
Start gehen der
Ford Escort XR 3i,
der Opel Kadett
GSI und der
Stammvater aller
GTIs, der
VW Golf



sportlichen Fahren

Noch vor kurzem waren der GTI und seine Konkurrenten die Spitzenreiter in Sachen Technik und Temperament. Dann kamen die 16-Ventiler. Und? Das 110-PS-Trio blieb Spitzenreiter. Welcher aber ist der Beste?



Die Rivalen der ersten Runde: Escort 1.3, Kadett 1.3i und Golf 1.3. Der Kadett siegt



Runde zwei gehört den Dieseln: Knapper Sieg für Kadett 1.7 D vor Golf 1.6 D und Escort 1.6 D



Klares Ergebnis in der dritten Runde: Opel Kadett 1.6i vor VW Golf 1.6 und Ford Escort 1.4i



Kopf-an-Kopf-Rennen in der vierten Runde: Ford Escort 1.6i, Opel Kadett 1.8, VW Golf 1.8



Als er 1976 erschien, schuf er eine ganz neue Wagenklasse: der Golf GTI. 110 PS, über 180 km/h Spitze zum damals erschwinglichen Preis von 13 850 Mark. Dafür gab's ein Kompaktauto mit Sportlerherz. Was Wunder, der Wolfsburger Trendsetter blieb nicht lange allein. Von dem Anspruch, viel Leistung für wenig Geld zu bieten, ist aber gerade VW weiter entfernt als je zuvor. Die wahren Preisknüller dieser Klasse kommen längst aus Japan, und selbst die deutsche Konkurrenz ist billiger. Ford bietet den Escort XR 3i ab 25 570 Mark, und Opel steigt mit dem zweitürigen Kadett GSi für 26 460 Mark ein. Bei VW geht unter 27 430 Mark nichts mehr.

Von Christian Wüst

Fahrleistungen sind es, die die Käufer der schnellen Kompakten erwarten. Hier sprechen die Fakten eindeutig für den Opel. Der Kadett ist wesentlich agiler, als es der Leistungsbonus von acht PS gegenüber dem Golf erwarten läßt. In allen Drehzahlbereichen packt die Opel-Maschine kräftiger zu. Ob schaltfaul oder sportlich gefahren wird, der Golf hat immer das Nachsehen. Er ist träge im Antritt. Und auch bei hohen Drehzahlen wird er keineswegs spürbar temperaturvoller. Der Escort hält sich trotz seiner deutlich geringeren Motorleistung (90 PS) vergleichsweise wacker, beschleunigt kaum schlechter als der Golf, braucht allerdings hohe Drehzahlen, um mitzuhalten.



Das kleine Stummelheck verleiht der Escort-Karosserie einen eigenständigen Charakter. Nachteil des XR 3i: Es gibt ihn nur mit drei Türen. Im Federungskomfort reißt sich der sportliche Ford zwischen dem Musterknaben VW Golf und dem harten Opel Kadett ein

Am deutlichsten werden die Unterschiede auf freien Autobahnen. Der Kadett fährt den anderen Klassenkammern davon, er schafft knapp 200 km/h, während man im GTI glaubt, den falschen Sprit getankt zu haben. Bei 183 km/h ist Schluß. Das reicht gerade so eben aus, um den deutlich schwächeren XR 3i auf den letzten Platz zu verweisen.

Der sportlichere Charakter des Kadett macht sich allerdings auch in der Lautstärke bemerkbar. Die Summe aus kernigem Motorsound und Fahrgeräuschen ergab einen Meßwert von 75 dB (A) bei 100 km/h im vierten Gang. Ein derartiges Getöse ist heute auch unter sportlichen Modellen nicht mehr üblich.

Mit seinem ausgewogen abgestimmten Fahrwerk macht der Golf wiederum Punkte gut. Er ist straff genug gefedert, um sportlich und sicher über kurvige Landstraßen zu fahren, bietet aber auch auf langen Strecken guten Reisekomfort. Der Kadett verlangt dagegen nach strapazierfähigen Insassen. Seine Federn und Dämpfer sind knüppelhart. Damit meistert er flotte Kurven und liegt dabei wie ein Brett.

Das Ford-Fahrwerk – in der Abstimmung eher vergleichbar mit dem des VW – sorgt nur da für Probleme, wo Golf und Kadett ohne Schwierigkeiten zurechtkommen: Bei hohen Geschwindigkeiten läuft der Escort nicht sauber geradeaus. Ein Erbe des vielfach veränderten Fahrwerks, dessen Schwächen die Kölner im Laufe der Jahre ständig über-



Ford Escort XR 3i

Um in der GTI-Klasse vorne mitzumischen, ist der 1,6-Liter-Ford-Motor einfach

zu schwach. Trotz einer modernen Bosch-Einspritzung leistet er mit geregelterm Katalysator nur 90 PS (ohne Kat 105 PS). Vor allem im niedrigen Drehzahl-

bereich fehlt es an Kraft. Deshalb ist der Motor auf hohe Touren angewiesen. Im Verbrauch schlägt sich das kaum nieder: 9,7 l/100 km – das ist Durchschnitt

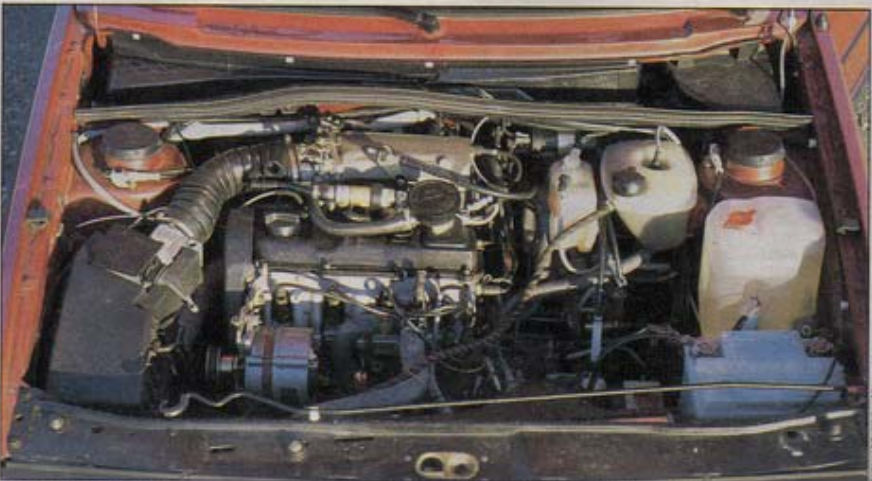


Opel Kadett GSi

Moderne Technik – zum Beispiel die Steuerung von Zündung und Ein-

spritzung durch eine Bosch-Motronic – macht den 115 PS starken Kadett-Motor zu einem kräftigen Burschen (siehe Meßwerte). Eine

Besonderheit: Über einen Schalter im Motorraum kann notfalls auf Normalbenzin umgeschaltet werden. Spritverbrauch: 9,5 l/100 km



VW Golf GTI

Digitale Steuer-System bestimmt, ähnlich wie die Bosch-Motronic, Zündzeit-

die Agilität des Kadett-Motors auf. Vor allem bei niedrigen Drehzahlen bietet

Wer sich informiert, weiß, was läuft!

damit Sie besser vergleichen können und den Überblick behalten, gibt es jetzt das neue AUTO-BILD-Buch AUTO-TEST '89. Mit Testberichten und Informationen von A wie Alfa Romeo bis V wie Volvo. Mit einer kurzen Charakteristik für jeden Autotyp - seinen Stärken, seinen Schwächen, seinen Kosten.

Für nur **980 DM**

AUTO-TEST '89

AKTUELLE TESTS
Die neuen Modelle vom Genfer Salon



Großer Katalogteil: Daten, Fakten und Preise aller Autos

Test: Alfa Romeo bis Jahres
BMW Z1, Mercedes SL, Carrera 4
Fotowahl: Alfa Romeo 89
in einer Kurze

BILD und AUTO-BILD

Radio-Geräte

ihn schnell unruhig werden. Dieser Eindruck wird noch durch die Lenkung verstärkt, die in der Mittellage ungenau anspricht.

Das Thema Ausstattung ist ein besonders trauriges Kapitel - wenn man die gesalzenen Preise betrachtet, mit denen das Trio antritt. Wenigstens werden von allen drei Herstellern serienmäßig Sportsitze angeboten, auf denen man ausnahmslos bequem und gut eingepflegt sitzt. Doch die kleinen, feinen Extras, etwa Zentralverriegelung oder elektrische Fensterheber, gibt's nur gegen Aufpreis. Ohne Sonderzuschlag bekommt man einen Golf, der neben reinen Selbstverständlichkeiten nur einen (!) von innen einstellbaren Außen-



Der Windschlüpfige: Runde Formen und ein auffälliger Heckspoiler prägen das Äußere des Kadett GSi. Für 825 Mark gibt es zwei zusätzliche Türen, die den Einstieg auf die hinteren Plätze erleichtern. Die harte Federung verlangt nach abgehärteten Fahrern



Der Escort-Fahrer findet ein übersichtlich gegliedertes Armaturenbrett vor. Das kleine, griffige Sportlenkrad und der halbrunde Drehzahlmesser sind serienmäßig. In flott gefahrenen Kurven überzeugt das XR 3i-Fahrwerk durch sein gutmütiges Fahrverhalten



Die bunt flackernden Digital-Armaturen des Opel Kadett GSi sind nicht jedermanns Sache. Ein objektiver Nachteil: Werden sie direkt von der Sonne angestrahlt, sind sie schlecht ablesbar. Fährt der Fahrer etwas zu schnell in die Kurve, schiebt der Kadett über die Vorderräder



Die Armaturen des VW Golf GTI sehen zwar bieder aus, sind aber sehr übersichtlich und leicht bedienbar. Das Fahrverhalten des Wolfsburgers ist muster-gültig. Der Golf erreicht hohe Kurvengeschwindigkeiten und überrascht seinen Fahrer nie mit unvorhersehbaren Reaktionen



Kompakte Sportler

spiegel, einen Drehzahlmesser, eine Digitaluhr und die Sonderfarbe Tornadorot aufzuweisen hat – welch Luxus für knapp 30000 Mark! Kadett und Escort weisen immerhin zwei von innen einstellbare Spiegel auf. Nur die Rücksitzlehne des Ford ist geteilt umlegbar. Ford bietet sein mechanisches Antiblockiersystem „SCS“ für den XR3i serienmäßig. Opel und VW haben das elektronische ABS im Programm. Aufpreise: 1900 Mark (Opel) und 1800 Mark (VW).

Bei keinem kompakten Sportler wird am Umweltschutz gespart. Alle drei haben geregelte Katalysatoren und annähernd den gleichen Verbrauch. Auf der Auto Bild Teststrecke konsumierten die Sportler alle weniger als 10 Liter pro 100 Kilome-



Der Klassiker: Die Karosserieform des Golf GTI ist auch nach sechs Baujahren nicht gealtert. Es gibt ihn als Zwei- und Viertürer (Aufpreis: 855 Mark). Im Federungskomfort setzt er die Bestmarke: straff, aber nicht beinhart

ter. Kadett und Golf müssen an die Super-bleifrei-Säule, der Escort begnügt sich mit Normal.

Der beste Sportler unter den Kompakten ist ohne Zweifel der Kadett

GSi. Er bietet das, was von einem Auto dieser Art in erster Linie verlangt wird: jeder Menge Kraft. Seine Schwächen wie das noch immer nicht perfekt verarbeitete Armaturenbrett, das harte Fahrwerk, die schlechte Rundumsicht und der hohe Geräuschpegel können an dem klaren Sieg nicht rütteln. Der Golf ist heute mehr denn je in der Rolle des Biedermannes. Er ist tadellos verarbeitet und komfortabel – alles unlegbare Qualitäten, doch quirlige Sportler-Aktivität ist nicht sein Fall.

Schließlich ist der XR3i. Obwohl besser ausgestattet als seine Konkurrenten, hat Ford noch Schwierigkeiten, mit Katalysator-Technik genug Leistung mobil zu machen. In der Version ohne Abgasreinigung leistet der Escort 105 PS und wäre sicher ein interessanter Mitstreiter. Wir zogen es jedoch vor, anstelle des Umweltmuffels die saubere Variante mit 90 PS zu testen.

Der Kompakt-Ford steht als erster auf der Erneuerungsliste für 1990. Später rollt der Golf III, ebenfalls völlig erneuert, in den Ring.

Möglich, daß der gegenwärtige Opel-Vorsprung in der Kompaktklasse dann dahinschmilzt und Ford oder VW die attraktiveren Angebote vorzuweisen haben.

Im nächsten Heft müssen die PS-Stärksten der Kompaktklasse antreten: Ford Escort RS Turbo, Opel Kadett GSi 16V und Golf GTI 16V

Technische Daten	Ford Escort XR3i	Opel Kadett GSi	VW Golf GTI
Motor	Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut; geregelter Kat		
Hubraum	1597 ³	1998 ³	1781 ³
Bohrung x Hub	79,96 x 79,52 mm	86,0 x 86,0 mm	81,0 x 86,4 mm
Verdichtung	8,5:1	9,2:1	10,0:1
Gemischauferbereitung	Einspritzung	Einspritzung	Einspritzung
Leistung	66 kW (90 PS) bei 5800/min	85 kW (115 PS) bei 5400/min	79 kW (107 PS) bei 5400/min
max. Drehmoment	123 Nm bei 4600/min	170 Nm bei 3000/min	157 Nm bei 3800/min
Antrieb	Frontantrieb	Frontantrieb	Frontantrieb
Getriebe	Fünfgang	Fünfgang	Fünfgang
Fahrwerk vorne	Einzelradaufhängung	Einzelradaufhängung	Einzelradaufhängung
Fahrwerk hinten	Einzelradaufhängung	Verbundenkerachse	Verbundenkerachse
Bremsen vorne/hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Trommeln	Scheiben/Scheiben
Tankinhalt	48 Liter	52 Liter	55 Liter
Kofferrauminhalt	360 Liter	390 Liter	345 Liter
Leergewicht	950 Kilogramm	965 Kilogramm	940 Kilogramm
Zuladung	430 Kilogramm	495 Kilogramm	490 Kilogramm
Anhängelast¹	900 Kilogramm	1200 Kilogramm	1200 Kilogramm
Reifen	185/60 R 14 H	185/60 R 14 H	185/60 R 14 H

Testwerte und Kosten

Höchstgeschwindigkeit	177 km/h	199 km/h	183 km/h
0-100 km/h	10,9 Sekunden	9,1 Sekunden	10,5 Sekunden
60-100 km/h²	13,5/20,7 Sekunden	7,7/10,9 Sekunden	9,2/13,6 Sekunden
Testverbrauch	9,7 l N bl/fr./100 km	9,6 l S bl/fr./100 km	9,6 l S bl/fr./100 km
Innengeräusch³	72 dB (A)	75 dB (A)	73 dB (A)
Steuer	38 Mon.fr./211 Mark	31 Mon.fr./264 Mark	34 Mon.fr./238 Mark
Versicherung	1151 Mark	1198 Mark	1198 Mark
Inspektionskosten	250-340 Mark	250-380 Mark	220-400 Mark
Grundpreis (2türig)	25 570 Mark	26 460 Mark	27 430 Mark

¹ Anhängelast gebremst, ² Beschleunigung im 4./5. Gang, ³ bei 100 km/h im 4. Gang

AERODYNAMIK MADE BY BB.



BBS optimiert ihr Automobil - in Funktionalität und Ästhetik.

Formspiegel, Schwellexisten und Radachse aus hochwertigem PU/PM, äußere