

Vergleichstest



Selbst dicker Morast bremst den Audi 90 Quattro nicht. Wenn dann doch mal die Räder durchdrehen, sorgen zwei elektrisch zu- schaltbare Differentialsperren für den notwendigen Antrieb. Im Auto Bild-Vergleichstest fuhr der Audi auf den zweiten Rang

Das neueste „Münchner Kind“, der BMW 325ix mit Allradantrieb,





bleibt auch auf nasser Fahrbahn sicher in der Spur. Im Test war er der Beste

Allrad

In diesen Autos fährt Ihre Familie sicherer

Leichtfüßig und ohne Mühe nehmen Allradler selbst glatte Steigungen. In der Zulassungsstatistik kletterten sie seit 1981 um das zehnfache. Die Autohersteller rechnen schon 1990 mit einem Marktanteil zwischen 15 und 20 Prozent

Im Schnee können, wie hier der Ford Sierra 4x4, Allradler ihre Vorteile gegenüber konventionell angetriebenen Wagen voll ausspielen. Wo andere Wagen schon Schneeketten brauchen, sorgen die vier angetriebenen Räder für volle Traktion und schnelles Vorankommen. Achtung: Allradler können auf glatter Fahrbahn zwar schneller sprinten, doch beim Bremsen haben sie keinen Vorteil. Der Bremsweg ist genauso lang wie bei normalen Autos. Da hilft dann nicht einmal mehr ABS

Vor der langgezogenen S-Kurve pendelt die Tachonadel bei 160. Unbeeindruckt läuft der BMW seine Bahn. Anschließend Vollgas bis auf knapp 200, dann scharf abbremsen und heruntererschallen. Der folgende Linksknick verengt sich – mittendrin ein paar grobe Bodenwellen. Spätestens jetzt würde jeder normale BMW mit Heckantrieb nur noch durch gekonnte Lenkradkurbelei auf der Fahrbahn zu halten sein. Nicht der neue 325ix mit Allradantrieb. Der meistert auch diese Situation auf dem Test- und Prüfgelände des Reifenherstellers Kleber souverän. Und als er im Anschluß auf nasser Fahrbahn seine Qualitäten beweist, da will man dem BMW-Emblem im Hupenkopf endgültig nicht mehr trauen. Aus der Münchener Heckschleuder haben die Ingenieure ein dermaßen gut erzogenes bayerisches Kind gezaubert, daß es schon fast langweilig wird, mit diesem Wagen schnell zu fahren. Sozusagen über jeden Richtungswechsel

soviel heißt, daß es bei ihm zwischen Gut und Böse kaum Spielraum gibt. Und dies kann in extremen Situationen gefährlich werden, auch wenn der hochgesteckte Grenzbereich des Ingolstädter im Normalfahrbetrieb sicherlich nicht erreicht wird.

Eine Klasse für sich stellen der Audi und BMW in puncto Fahrkomfort dar. Ob lange oder kurze Bodenwellen, Kopfsteinpflaster oder Querrillen, die beiden verdauen nahezu alles, was ihnen unter

Auf schnellen Straßen überzeugt der Sierra nicht

die Räder kommt. Der Sierra kann in dieser Disziplin nicht mithalten. Er gibt selbst mittlere Bodenunebenheiten ohne Wenn und Aber ungeniert an seine Insassen weiter. Positiv: die leichtgängigen Lenkungen sowie die angenehmen Sitzpolster der drei Testkandidaten. Auch die Sitzpositionen überzeugten: Ob groß oder klein, unabhängig von ihrer Größe kamen alle Tester prima zurecht.

Unübertroffen war der Kölner hingegen bei der Höchstgeschwindigkeitsmessung. Sein 150 PS starker Sechszylinder-V-Motor treibt ihn auf 211 km/h. Beim Sprint aus dem Stand auf die 100 km/h-Marke kann der Sierra seinen windschlüpfigen Vorteil nicht ausspielen. Er braucht 9,0 Sekunden. Das sind drei Zehntel mehr als der mit 136 PS nominell zwar schwächere aber um 115 Kilo leichtere Audi 90 Quattro. Wie ein hochkarätiger Sportwagen sprintet der bayerische Allradler. Sein 171 PS starker Sechszylinder katapultiert ihn in 7,5 Sekunden auf Tempo 100. Aufgrund der ungünstigen Aerodynamik schafft er trotz seinen vielen PS mit 209 km/h jedoch nicht ganz die Höchstgeschwindigkeit des Sierra. Mit 201 km/h Spitze trägt der Audi in unserem Test-Trio die rote Schlußblatterne.

Dafür imponiert der Ingolstädter an der

An der Tankstelle ist der Audi am genügsamsten

Tanksäule. Der Testverbrauch von lediglich 9,9 Liter Super distanziert ihn vom BMW (12,6) und dem trinkfreudigen Ford (13,5) mehr als deutlich.

Das bleifreie Euro-Super (95 Oktan) ist allen drei Testkandidaten zu schwach. Dennoch hat das Finanzamt dem BMW 325ix als „bedingt schadstoffarm“ eingestuft. Sein Fahrer muß pro 100 Kubik Hubraum statt 21,60 Mark lediglich 13,20 Mark berappen. Die Vergünsti-

Der BMW bleibt ohne Zicken sauber in der Spur

erhaben, folgt der allradgetriebene BMW ungeachtet der jeweiligen Geschwindigkeit den Lenkbefehlen seines Herrn. Selbst bei abrupter Gaswegnahme in forsch gefahrenen Kurven bleibt er ohne Zicken in der Spur. Prädikat: Absolut narrensicher.

Dafür, daß es uns beim Abspulen unseres Testprogramms dennoch nicht langweilte, sorgte der allradgetriebene Ford Sierra. Obwohl er über die gleiche Antriebskraft-Verteilung wie der BMW verfügt, (37 Prozent auf die Vorder- und 63 Prozent auf die Hinterräder), schwenkt sein Heck bei hohen Geschwindigkeiten aus. Allerdings nicht bössartig und abrupt. Auch ungeübte Fahrer können den Kölner durch leichtes Gegenlenken bändigen, ihn in der Spur halten.

Als Vorreiter des permanenten Allradantriebs haben sich die Ingolstädter Ruhm und Ehre verdient. Audi gewann damit 1982, '83 und '84 die Rallye-Weltmeisterschaft. Das Antriebskonzept der Ingolstädter blieb bis heute unverändert. 50 Prozent der Kraft auf die Vorder- und die gleiche Menge auf die Hinterräder. Ohne Zweifel ist der Audi 90 Quattro seinen Geschwistern mit Frontantrieb auf Schnee und Matsch haushoch überlegen. Doch gemessen am BMW- und Ford-Allradkonzept ist seine langjährige Vormachtsstellung jetzt gebrochen. Audi-Nachteil: Er neigt dazu, dem Fahrer die physikalischen Fahrwerks Grenzen nur unzureichend zu signalisieren. Was

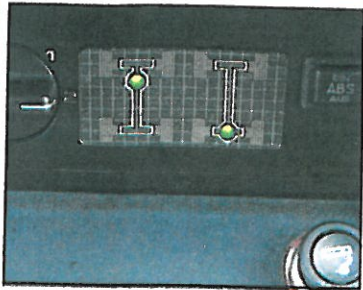


Vergleichstest

Der Trendsetter Audi 90 Quattro (links) bekommt starke Konkurrenz: Der Ford Sierra 4x4i (mitte) und BMW 325ix (rechts) wollen sich ein großes Stück aus dem Allrad-Kuchen heraus-schneiden



Audi 90 quattro



Im Audi 90 Quattro lassen sich zwei Differentialsperren zuschalten. Eine blockt den Kraftfluß zwischen Vorder- und Hinterrädern, die andere die Hinterachse. Das ABS-Bremsystem kostet stattliche 2985 Mark Aufpreis



Im Audi 90 Quattro gehört das Lederlenkrad zur serienmäßigen Ausstattung



Die Ingolstädter favorisieren weiterhin leistungsstarke Fünfzylinder-Motoren

Audi 90 Quattro

Motor: Fünfzylinder-Reihenmotor, Hubraum 2226 ccm, Bohrung x Hub 81,0x86,4 mm, Verdichtungsverhältnis 10,0:1, maximale Leistung 100 kW (136 PS) bei 5700/min, maximales Drehmoment 186 Nm bei 3500/min, K-Jetronic-Benzineinspritzung.

Fahrwerk: Einzelradaufhängung vorne an McPherson-Federbeinen, hinten Federbeine und Dreiecks-Querlenker.

Kraftübertragung: Permanenter Allradantrieb (Kraftverteilung 50:50), unabhängig getrennt zuschaltbare Differentialsperren an der Hinterachse sowie zwischen den Achsen.

Gewichte: Leer 1270 kg, max. Zuladung 390 Kilo, Dachlast 100 kg.

Testwerte: Beschleunigung 0-100 km/h in 8,7 Sek., Elastizität 60-120 km/h in 11,8 Sek. (4. Gang), Höchstgeschwindigkeit 201 km/h.

Testverbrauch: 9,9 L/100 km (S).
Preis: 38 755 Mark (4türig)

Mit Allrad sicher

gung gilt ab Januar '86 für drei Jahre. Ford Sierra XR 4x4 - und Audi Quattro-Fahrer müssen den vollen Tarif an Vater Staat abführen.

Wer in der sportlich gehobenen Mittelklasse auf gediegene Innenraum-Atmosphäre und praxisgerechte Innenarchitektur Wert legt, kommt am BMW nicht vorbei. Im Vergleich scheint der Audi ein wenig hinter der Zeit zurückgeblieben, denn selbst der Sierra hat mehr Pfiff. Ohne Beanstandung bei allen drei: Die Heizungs-/Lüftungsanlage sowie die Bedienbarkeit aller Schalter und Hebel. In

Audi verlangt für ABS 2985 Mark Aufpreis

punkto Sitzkomfort läßt das Test-Trio ebenfalls keine Wünsche offen.

Vor Schleuderproblemen beim Bremsen bleiben BMW- und Sierra-Allradfahrer verschont. Dank serienmäßigem Antiblockiersystem kann jederzeit beherrzt aufs Pedal gestiegen werden. Nicht so beim Ingolstädter. Zwar gibt es für den Audi 90 Quattro ebenfalls ABS, doch kostet es satte 2985 Mark Aufpreis.

Obwohl der Audi 90 Quattro und Ford Sierra XR 4x4 in preislicher Hinsicht als Außenseiter gegen den BMW 325ix starteten, haben sie sich wacker geschlagen. Dennoch: Die langjährige Vormachtstellung des Ingolstädter ist gebrochen, dem brandneuen Münchner gebührt der Sieg. Zwar muß sich der Sierra mit der Bronzemedaille bescheiden, schämen braucht er sich deswegen nicht. Gemessen am herkömmlichen Antrieb fährt in jedem der Allradler ihre Familie überdurchschnittlich sicher und braucht den Winter nicht zu fürchten.

Ford

SIERRA XR 4x4



Der Ford Sierra XR 4x4 i ist mit seiner großen Heck-Klappe besonders Familienfreundlich. Der 408 Liter große Kofferraum läßt sich durch Umlegen der eindrucksvollen zu zweidrittel geteilten Rückbanklehne noch erheblich erweitern



Ford hat mit dem klar gegliederten Sierra-Armaturenbrett den Anschluß geschafft



Der 2,8 Liter-Sechszylinder sorgte schon im Granada sowie im Capri für Vortrieb

Ford Sierra XR 4x4

Motor: Sechszylinder-V-Motor, Hubraum 2792 ccm, Bohrung x Hub 93,02 x 68,5 mm, Verdichtungsverhältnis 9,2:1, maximale Leistung 110 kW (150 PS) bei 5700/min, maximales Drehmoment 216 Nm bei 3800/min, K-Jetronic-Benzineinspritzung.

Fahrwerk: Einzelradaufhängung vorne an McPherson-Federbeinen, hinten Schraubenfedern und Schräglenker.

Kraftübertragung: Permanenter Allradantrieb (Kraftverteilung 37:63), automatische Visco-Sperre, ABS-Bremsystem.

Gewichte: Leer 1330 kg, max. Zuladung 445 kg, Dachlast 100 kg.

Testwerte: Beschleunigung 0-100 km/h in 9 Sek., Elastizität 60-120 km/h in 14,3 Sek. (4. Gang), Höchstgeschwindigkeit 211 km/h.

Testverbrauch: 13,5 L/100 km (S)
Preis: 38 775 Mark (4türig)



325ix



Der Computer kostet im 325ix 690 Mark. Er liefert Information über den momentanen Benzinverbrauch, die Reichweite und vieles mehr



Das übersichtliche BMW-Armaturenbrett gilt immer noch als Maßstab der Dinge



Der BMW-Einspritzmotor gefällt durch seinen weichen Lauf in allen Drehzahlen

BMW 325ix

Motor: Sechszylinder-Reihenmotor, Hubraum 2492 ccm, Bohrung x Hub 84,0x75,0 mm, Verdichtungsverhältnis 9,7:1, max. Leistung 126 kW (171 PS) bei 5800/min, max. Drehmoment 226 Nm bei 4000/min, ME-Motronic-Benzineinspritzung.

Fahrwerk: Einzelradaufhängung vorne an McPherson-Federbeinen, hinten Schraubenfedern und Schräglenker.

Kraftübertragung: Permanenter Allradantrieb (Kraftverteilung 37:67), automatische Visco-Sperre, ABS-Bremsystem.

Gewichte: Leer 1290 kg, max. Zuladung 410 kg, Dachlast 100 kg.

Testwerte: Beschleunigung 0-100 km/h in 7,5 Sek., Elastizität 60-120 km/h in 14,2 Sek. (4. Gang), Höchstgeschwindigkeit 209 km/h.

Testverbrauch: 12,6 L/100 km (S)
Preis: 43 900 Mark (2türig)
44 800 Mark (4türig)

Nächsten Montag
in Auto Bild

Golf gegen Kadett

Großer Vergleichstest der zwei beliebtesten deutschen Autos

Alles über die Formel 1

Vor dem ersten Rennen in Rio de Janeiro

Dauertest Mercedes 200 D

Tatsächlich der zuverlässigste Diesel der Welt?

Ausprobiert:

Katalysator selber eingebaut

Für welche Modelle gibt's den Katy?