

# Einer wird gewinnen

Leistungsstarke Limousinen der oberen Mittelklasse im Vergleichstest: Alfa Romeo 90 2.5, BMW 525i, Citroen CX GTi Turbo, Ford Sierra XR 4i, Peugeot 505 Turbo Injection (1. Teil).

Von Götz Leyrer und Hans-Peter Seufert (Fotos)



**D**er Trend zu Leistung und sportlichem Habitus scheint ungebrochen; selbst die französische Automobilindustrie, die traditionell dem Komfort einen besonderen Stellenwert einräumte, rüstet nach: Durch Zugabe eines Abgas-Turboladers entstanden

bei Citroen und Peugeot neue Modellversionen, deren Motorleistung sie in die Reihen schon immer ganz betont auf sportliche Dynamik bedachter Marken einbrechen läßt. Zu diesen zählt natürlich BMW, am Vergleichstest beteiligt mit dem 525i, dazu

**auto  
motor  
-sport**

**TITEL**



## Vergleichstest

gehört aber auch Alfa Romeo, mit dem neuen Tipo 90 zumindest nach eigener Überzeugung auf dem Weg von der jüngsten düsteren Vergangenheit in eine lichtere Zukunft. Und weil Kraft gefragt ist, gibt es den Alfetta-Nachfolger auch

mit sechs Zylindern. Grund genug, von einem ganz neuen Modell zu sprechen, obwohl der Alfa 90 viele technische Merkmale von seinem Vorgänger übernommen hat. Fünfter im Bund schließlich ist der Ford Sierra XR 4i, Abkömmling ganz ziviler Mittelklasse-Limousinen. Mit seinem 2,8 Liter großen V6 hat er es allerdings

faustdick unter der Haube, und er demonstriert mit gleich zwei Heckflügeln auch äußerlich, daß man ihn in der sportlichen Mittelklasse nicht übersehen sollte. Dafür sorgt auch sein vergleichsweise günstiger Preis (29 575 Mark), der eine beträchtliche Spanne zum teuersten Teilnehmer (Citroen CX, 35 700 Mark) markiert.

## 1. Karosserie: Peugeot und BMW bilden die Spitzengruppe

Eine Sonderstellung nimmt der Ford Sierra allerdings auch in negativer Hinsicht ein. Seine Schöpfer hatten ganz offensichtlich ein jugendliches und entsprechend gelenkiges Käuferpublikum im Auge, denn es gibt ihn grundsätzlich nur mit zwei Türen, während bei der Konkurrenz durchweg vier Einstiegsöffnungen vorgesehen sind.

Das Erklettern des Fonds gestaltet sich deshalb naturgemäß deutlich mühsamer, obwohl durch sehr breite Türen dafür gesorgt wurde, daß sich ein gerade noch akzeptabler Durchstieg ergibt. Eine viertürige Version erscheint aber trotzdem wünschenswert, denn in engen Parklücken sind gerade diese ausladenden Türflügel des Teufels. Sie lassen sich dann nur noch einen Spaltbreit öffnen, durch den man sich mühsam ins Wageninnere zwängen muß.

Sitzt man erst einmal im Ford, kann man mit dem vorhandenen Raumangebot recht zufrieden sein. Es gibt genügend Ellenbogenfreiheit und ausreichend Knieraum vor den Rücksitzen. Der Eindruck üppiger Geräumigkeit allerdings entsteht rein subjektiv nicht. Man merkt dem Sierra an, daß er betont aerodynamisch gestaltet wurde; die flach stehende Front- und Heckscheibe sowie die eingezogenen Seitenscheiben lassen ihn kleiner erscheinen als er tatsächlich ist und als es die Abmessungen des Innenraums vermuten lassen.

Der BMW, im Vergleich zum Ford geradezu altväterlich und ohne sichtbare Zugeständnisse an die Aerodynamik geformt, vermittelt zumindest vorn mit seiner weit vor den Köpfen der Passagiere placierten Windschutzscheibe ein spürbar besseres Raumgefühl. Hinten allerdings dürfen an den Knieraum keine hohen Ansprüche

## Ausstattung

Fahrzeugtyp	Alfa Romeo 90 2.5	BMW 525 i	Citroen CX GTi Turbo	Ford Sierra XR4i	Peugeot 505 Turbo Inj.
Grundpreis	33 965,-	35 150,-	35 700,-	29 575,-	31 250,-
Antiblockiersystem	○	2 913,-	○	○	○
Außenspiegel von innen einstellbar links	●	● <sup>2)</sup>	●	● <sup>5)</sup>	●
Außenspiegel von innen elektr.einstellbar rechts	○	176,-	●	● <sup>5)</sup>	○
Automatik-Getriebe	○	2 330,-	○	○	○
Automatikgurte hinten	●	●	●	●	●
Bordcomputer	●	750,-	○	405,- <sup>6)</sup>	●
Bremsbelagverschleißanzeige	●	●	●	●	●
Dachhaltegriff vorn	●	●	○	●	●
Dachhaltegriff hinten	●	●	○	●	●
Drehzahlmesser	●	●	●	●	●
Fensterheber elektr. betätigt vorn	●	793,-	●	●	●
Fensterheber elektr. betätigt vorn und hinten	○ <sup>1)</sup>	1 450,-	●	○	●
Fünfganggetriebe	●	●	●	●	●
Geschwindigkeitsregelanlage	○	559,-	○	○	570,-
Getöntes Glas	●	170,-	● <sup>4)</sup>	227,-	●
Halogen-Nebelscheinwerfer	○ <sup>1)</sup>	223,- <sup>3)</sup>	●	●	○
Innenraumbelichtung mit Verzögerungs-Automatik	●	●	○	●	●
Klimaanlage	3 400,-	3 374,-	3 210,-	○	○
Kofferraumbelichtung	●	●	●	●	●
Kopfstützen hinten	●	204,-	●	○	●
Lederpolsterung	○	2 090,-	2 830,-	○	2 437,-
Leichtmetallräder	○ <sup>1)</sup>	1 357,-	●	●	●
Leuchtwertenregulierung	●	85,-	○	○	●
Metallic-Lackierung	○ <sup>1)</sup>	980,-	690,-	446,-	811,-
Mittelarmlehne hinten	●	●	●	●	●
Motorhauben-Selbstarretierung	○	●	●	●	○
Motorraum-Beleuchtung	●	○	●	●	○
Nebelschlußleuchte	●	●	●	●	●
Niveaugulierung	○	1 305,-	●	○	○
Rückfahrcheinwerfer	●	●	●	●	●
Scheinwerfer-Waschanlage	●	693,-	○	312,-	○
Schiebedach mech.betätigt	○	1 165,-	○	852,-	○
Schiebdach elektr.betätigt	○	1 525,-	1 080,-	○	●
Servolenkung	●	●	●	●	●
Sitzheizung links/links und rechts	○/○	454,-	○	○	○
Sitzhöhenverstellung links/rechts	●/○	●/160,-	●/○	●/○	●/○
Tankschloß	●	○	●	●	●
Verbundglas-Frontscheibe	●	●	●	●	●
Wischereschwindigkeiten	2+ Intervall	2+ Intervall	2+ Intervall	2+ Intervall	2+ Intervall
Zentrale Türverriegelung	●	486,-	●	406,-	●

● = serienmäßig, ○ = nicht lieferbar, alle Preise in DM inkl. Mehrwertsteuer; <sup>1)</sup> Luxuspaket DM 2 160,- mit Leichtmetallrädern, Metallic-Lackierung, Nebelscheinwerfer, elektr. Fensterheber hinten; <sup>2)</sup> elektr. betätigt; <sup>3)</sup> incl. zwei Nebelschlußleuchten; <sup>4)</sup> wärmedämmendes Glas (grün) Serie; <sup>5)</sup> elektr. betätigt und beheizbar; <sup>6)</sup> Verbrauchscomputer

gestellt werden. Der Fünfer ist ein recht knapp geschnittener Viersitzer; drei Personen auf der Rücksitzbank verbieten sich schon deshalb, weil deren Lehne ganz konsequent nur für zwei ausgeformt wurde.

Man sollte sich allerdings nichts vormachen: Das in den Kraftfahrzeugpapieren gegebene

Versprechen der Fünfsitzigkeit vermag allein der Citroen CX mit Anstand einzulösen. Er ist breit genug, um den dritten Passagier nicht zu einer unnatürlichen Haltung zu zwingen, aber auch bei ihm führt die dreifache Belegung der Rücksitzbank zu einem deutlichen Verlust an Bequemlichkeit. Man bleibt besser zu zweit, um

sich wohlig in den weichen Polstern zu räkeln und bequem die Beine auszustrecken. Das ist selbst dann noch möglich, wenn die Vordersitze weit nach hinten geschoben werden; es verbleibt in jedem Fall ein üppiger Knieraum.

Das Gefühl, wie Gott in Frankreich zu reisen, stellt sich eben-

falls auf den verschwenderischen Polstern der Vordersitze ein; es wird nur durch die relativ geringe Innenhöhe etwas beeinträchtigt. Da man in die Sessel des Turbo nicht sehr tief einsinkt, wird dies besonders deutlich; speziell bei Ausführungen mit Schiebedach aber kommen lange Menschen in unmittelbare Nähe des Dachhimmels. ▷



Aerodynamisches Spoilerwerk soll fast durchweg die sportliche Optik unterstützen; besonders auffällig ist der doppelte Heckflügel des Sierra. Gegen-

über den eigenwillig geformten Karossen von Ford und Citroen haben die schlichten Stufen-Heck-Limousinen einen entscheidenden Vorteil: Sie sind alle viel übersichtlicher



## Vergleichstest

Auch der Einstieg wird durch die geringe Höhe etwas beeinträchtigt, in den CX muß man sich regelrecht hineinfallen lassen – spürbar vor allem dann,

wenn sich die hydropneumatische Federung nach einer längeren Ruhezeit abgesenkt hat.

Auch beim Peugeot fehlt es an Innenraumhöhe, weil man in ihm keine flache Sitzposition einnimmt wie im CX, sondern

ganz aufrecht auf straffen Polstern Platz nimmt. Ansonsten gibt es keine Klagen; der Peugeot kommt im Platzangebot dem Citroen noch am nächsten, er bietet reichlich Innenraumbreite und einen großzügig bemessenen hinteren Knieaum.

Der Alfa, in den Proportionen ganz im Alfetta-Stil gehalten, steht hoch und schmal in der Landschaft, ganz eindeutig dokumentierend, daß es hier nicht um Prestigezentimeter ging. Auch sein Innenraum macht deutlich, daß er in dieser Bezie-



Bis auf den Ford besitzen alle Konkurrenten vier Türen; beim Sierra XR 4i gibt es sie noch nicht einmal gegen Aufpreis. Zweifellos ein wichtiger Nachteil, der auch dadurch nicht ausgeglichen wird, daß der Ford weniger als 30 000 Mark kostet und damit deutlich billiger ist als die übrigen vier



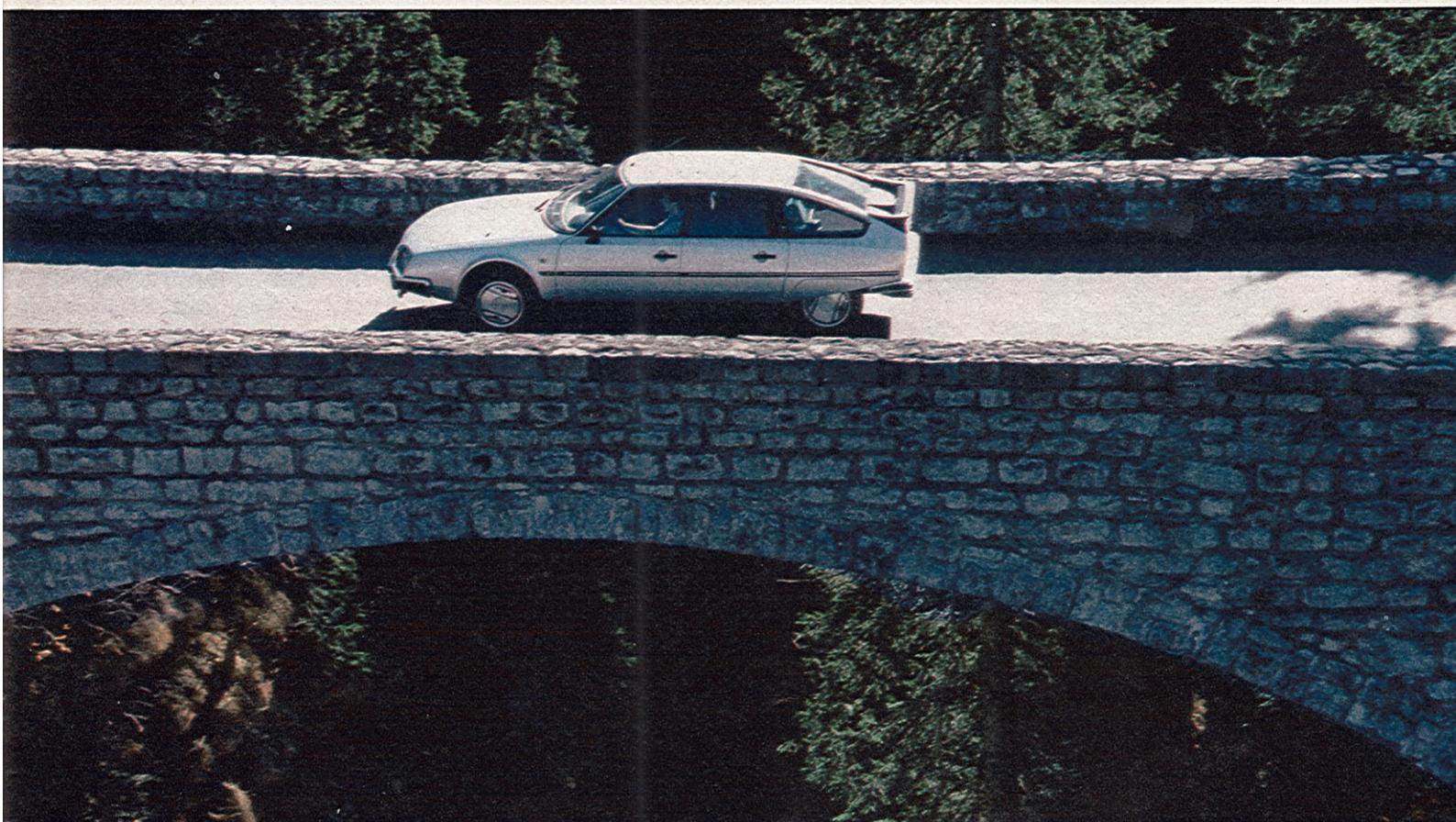
hung ganz der Alfa-Tradition verhaftet ist. Die geringe Breite läßt ihn eine Nummer kleiner wirken als die anderen – Grund genug für einen Punkt- abzug, obwohl mancher gerade die intime Enge bei einer Li- mousine mit sportlichem An-

spruch als sympathisch empfin- den mag.

Die vier, die in den Alfa gerade so hineinpassen, dürfen dafür dickbauchige Gepäckstücke mitnehmen. Ins hohe Heck passen beachtliche 500 Liter,

weshalb es um so unverständli- cher erscheint, daß die erlaubte Zuladung so gering ausfiel. Wenn vier Personen mit durch- schnittlich 75 kg den Alfa belas- ten, kann gerade noch ein knapper Zentner im Koffer- raum verstaut werden.

Beim Citroen, der zudem den Vorteil einer automatischen Niveauregulierung bringt, hat man solche Sorgen nicht. Er bietet ein ausgewogenes Ver- hältnis von Kofferraumvolu- men und Zuladung; als manch- mal schmerzhaft spürbarer



## Vergleichstest

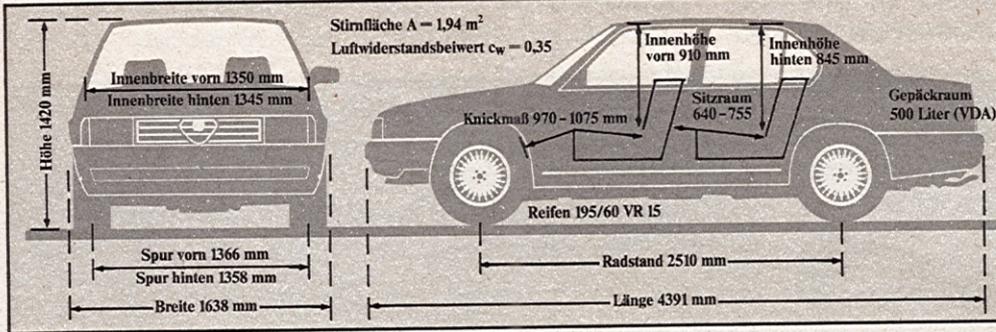
Nachteil bleibt, daß man sich beim Beladen tief bücken muß

und sich leicht den Kopf an der Kofferraumklappe stößt.

Viel Platz ist schließlich auch im glattflächigen Kofferraum

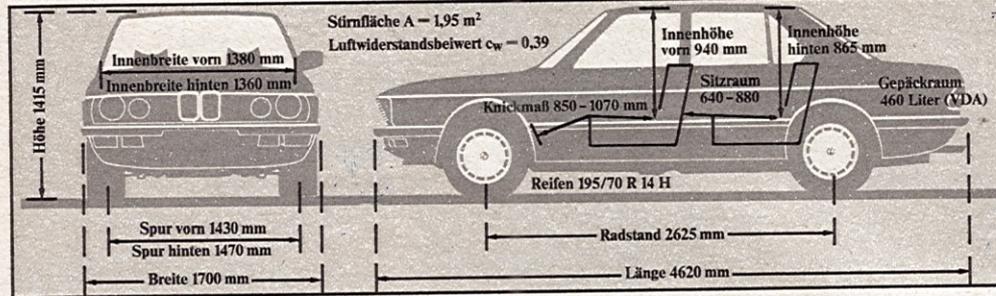
des Peugeot. Er reicht in jeder Lebenslage, während der des BMW nicht ganz dem in dieser Klasse üblichen Niveau entspricht. Das gleiche gilt auch

für den Ford Sierra, der den daraus resultierenden Punktverlust jedoch wieder wettmacht, weil er als einziger eine große Heckklappe besitzt, die



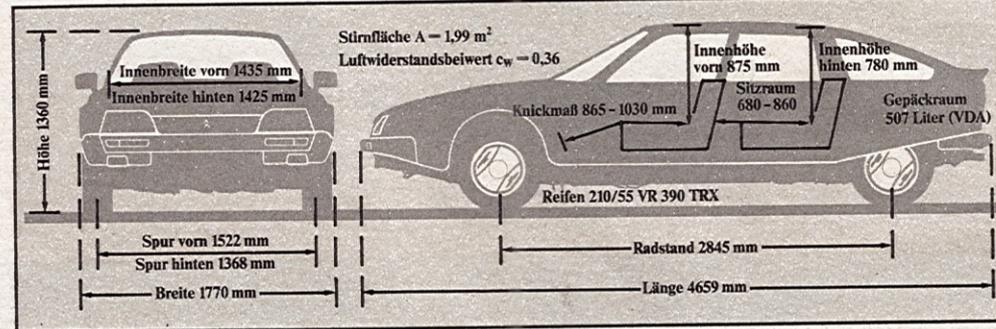
### Alfa Romeo 90 2.5

Wassergekühlter Sechszylinder-V-Motor (60°) vorn längs, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Hubraum 2492 cm<sup>3</sup>, Bohrung × Hub 88,0 × 68,3 mm, Verdichtungsverhältnis 9,0:1, Leistung 110 kW (150 PS) bei 5600/min, maximales Drehmoment 210 Nm bei 4000/min, 33 965 Mark.



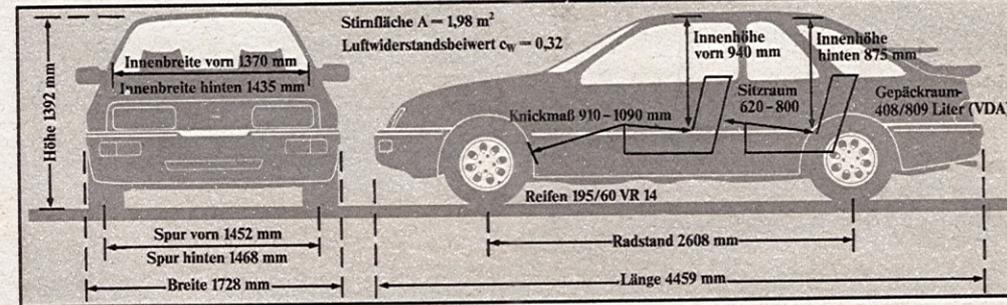
### BMW 525 i

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor vorn längs, obenliegende Nockenwelle, Hubraum 2494 cm<sup>3</sup>, Bohrung × Hub 86,0 × 71,6 mm, Verdichtungsverhältnis 9,6:1, Leistung 110 kW (150 PS) bei 5500/min, maximales Drehmoment 215 Nm bei 4000/min, 35 150 Mark.



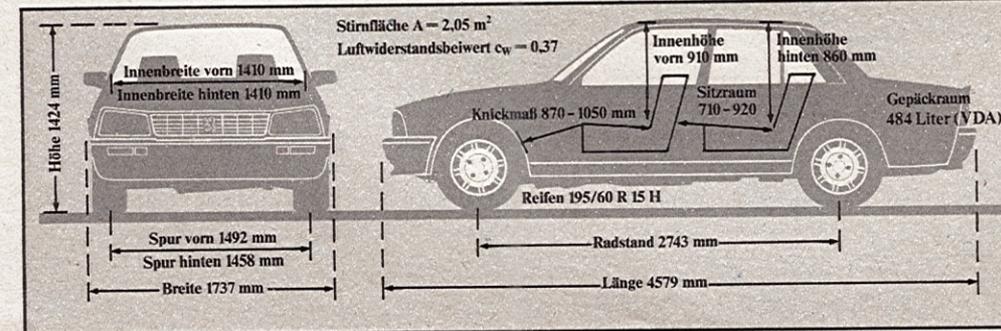
### Citroen CX GTi Turbo

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Abgas-Turbolader vorn quer, seitliche Nockenwelle, Hubraum 2482 cm<sup>3</sup>, Bohrung × Hub 93,0 × 92,0 mm, Verdichtungsverhältnis 7,75:1, Leistung 122 kW (168 PS) bei 5000/min, maximales Drehmoment 290 Nm bei 3250/min, 35 700 Mark.



### Ford Sierra XR 4i

Wassergekühlter Sechszylinder-V-Motor (60°) vorn längs, zentrale Nockenwelle, Hubraum 2792 cm<sup>3</sup>, Bohrung × Hub 93,02 × 68,50 mm, Verdichtungsverhältnis 9,2:1, Leistung 110 kW (150 PS) bei 5700/min, maximales Drehmoment 216 Nm bei 3800/min, 29 575 Mark.



### Peugeot 505 Turbo Injection

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor vorn längs, obenliegende Nockenwelle, Hubraum 2155 cm<sup>3</sup>, Bohrung × Hub 91,7 × 81,6 mm, Verdichtungsverhältnis 8,0:1, Leistung 114 kW (155 PS) bei 5200/min, maximales Drehmoment 245 Nm bei 3000/min, 31 250 Mark.

## Vergleichstest

das Beladen erleichtert. Noch mehr ins Gewicht fällt, daß bei ihm auf Wunsch die Rücksitze umgeklappt werden können; als reiner Zweisitzer verfügt der Ford dann über einen konkurrenzlos großen Stauraum von über 800 Litern.

Abgesehen davon läßt die Funktionalität der Sierra-Karosserie indessen zu wünschen übrig. Bei diesem Bewertungskriterium, bei dem äußere und innere Karosseriedetails wie Scheinwerfer, Schösser, Scheibenwischer, Ablagen, Haltegriffe und Gurtsystem beurteilt werden, schneidet der Ford schon wegen seines schwachen Abblendlichts und des unpraktischen, zur Verschmutzung neigenden Tankverschlusses nicht gut ab. Ein weiterer Minuspunkt ist der wegen der breiten Türen zu weit hinten placierte Anlenkpunkt des Sicherheits-

gurts, der die Bedienung erschwert und für einen ungünstigen Gurtverlauf sorgt.

Auch beim Citroen gibt es etliche Details zu bemängeln, von denen hier nur die wichtigsten aufgezählt werden sollen. Beispielsweise der selbst in der höchsten Stufe zu langsam operierende Einarmwischer sowie die am Wischerarm befestigten Wasserdüsen, die im Winter selbst dann mit schöner Regelmäßigkeit einfrieren, wenn der Waschflüssigkeit hochprozentige Additive zugemischt wurden. Dazu kommt noch eine dem Spitzenmodell GTi Turbo vorbehaltene Neuerung: die Zusatzscheinwerfer, die zu unangenehmen Vibrationen neigen.

Beim BMW gibt es ebenfalls fundamentale Schwachstellen – etwa das schlechte Abblendlicht. Noch gravierender freilich ist ein Mangel des Gurtsystems, der aus der reichlich betagten

Karosseriekonzeption resultiert: Die B-Säule sitzt hier sehr weit vorn, weshalb der Gurt nicht vollständig am Oberkörper anliegt, wenn ein großer Fahrer seinen Sitz weit nach hinten schiebt. Ein solches Sicherheitsmanko sorgt natürlich für einen kräftigeren Punktabzug als die unpraktischen Türgriffe des Alfa und seine unbegreiflicherweise oberhalb der Windschutzscheibe angeordneten Schalter für die Scheibenheber.

Zum Peugeot: Bei ihm fällt vor allem auf, daß nützliche Ablagen im Innenraum fehlen und daß die elektrischen Fensterheber nicht in der Lage sind, bei höherem Tempo die Scheiben vollständig zu schließen. Für Abstriche sorgen überdies ein zu klein geratenes Wischerfeld und die unpraktischen Haltegriffe.

Einen wichtigen Vorzug allerdings bietet die Peugeot-Karosserie; sie hat ihn gemeinsam mit

den ebenfalls ohne stilistische Extravaganzen gestalteten Formen von BMW und Alfa Romeo: Alle drei Autos lassen sich gut übersehen und entsprechend leicht auch beim Rangieren bewegen. Besonders der zierliche Alfa Romeo, der hier von seiner kompakten Sportler-Figur profitiert, bietet eine nahezu perfekte Übersichtlichkeit. Das traditionelle Stufenheck-Styling hat also in der Praxis Vorteile, während beim CX auch diesbezüglich Zugeständnisse an die eigenwillige Form gemacht werden müssen.

Der Ford schließlich läßt sich am schlechtesten überblicken – er demonstriert, daß der Windkanal nicht nur segensreiche Auswirkungen hat. Den vorderen Karosserieabschluß kann man wegen der stark abfallenden Motorhaube nur erahnen, schräg nach hinten ist die Sicht ebenfalls eingeschränkt. Ein übriges tut der aufdringliche Doppelflügel; er ist im Rückspiegel immer präsent und stört vor allem dann, wenn nichts weniger gefragt ist als Abtrieb an der Hinterachse.

Betrachtet man den Umfang der Serienausstattung, haben die beiden Franzosen die Nase vorn. Getreu ihrer Rolle als Spitzenmodell der jeweiligen Baureihe sind sie überdurchschnittlich komplett ausgestattet – es fehlt noch nicht einmal an luxuriösen Extras wie elektrischen Fensterhebern und Zentralverriegelung. Beim Peugeot gehört sogar ein ebenfalls elektrisch betätigtes Schiebedach zur Serienausstattung.

Auch der Sierra kann sich in diesem Punkt sehen lassen; da jedoch nicht nur der serienmäßige Lieferumfang, sondern auch die auf Wunsch lieferbaren Extras bewertet werden, schneidet er nicht ganz so gut ab. In seiner Aufpreisliste fehlt beispielsweise eine Klimaanlage, die man sich angesichts der Aufheizung seines Innenraumes im Sommer wünschen könnte. Auch beim Alfa läßt sich die grundsätzlich recht generös geratene Ausstattung nicht mehr nennenswert verfeinern; der Einbau eines

## Maße und Gewichte

Fahrzeugtyp		Alfa Romeo 90 2.5	BMW 525 i	Citroen CX GTi Turbo	Ford Sierra XR 4i	Peugeot 505 Turbo Inj.
Radstand	mm	2510	2625	2845	2608	2743
Spur vorn hinten	mm	1366	1430	1522	1452	1492
	mm	1358	1470	1368	1468	1458
Länge	mm	4391	4620	4659	4459	4579
Breite	mm	1638	1700	1770	1728	1737
Höhe	mm	1420	1415	1360	1392	1424
Innenbreite vorn hinten	mm	1350	1380	1435	1370	1410
	mm	1345	1360	1425	1435	1410
Innenhöhe vorn hinten	mm	910	940	875	940	910
	mm	845	865	780	845	860
Sitztiefe vorn hinten	mm	845	500	450	490	490
	mm	495	470	450	470	470
Sitzraum von – bis	mm	640–755	640–880	680–860	620–800	710–920
Normknieraum	mm	200	235	250	220	250
Kofferraumvolumen	L	500	460	507	408/809	484
Wendekreis links rechts	m	11,4	10,8	11,9	10,7	11,2
	m	11,3	10,6	12,5	10,7	11,4
Lenkradumdrehungen		2 3/4	3 1/2	2 1/2	3 1/2	3
Leergewicht	kg	1246	1321	1412	1224	1344
Zulässiges Gesamtgewicht	kg	1595	1790	1885	1700	1770
Zuladung	kg	349	469	473	476	426
Gewichtsverteilung Vorderachse Hinterachse	%	54,9	54,6	67,8	53,3	53,6
	%	45,1	45,4	32,2	46,7	46,4
Leistungsgewicht	kg/kW	11,3	12,0	11,6	11,1	11,8
	kg/PS	8,3	8,8	8,4	8,2	8,7

## Vergleichstest

Schiebedachs beispielsweise ist nicht möglich. Unglücklich erscheint überdies, daß es zusätzliche Ausstattungsdetails nur in Form eines Luxuspakets gibt. Alles oder nichts also – wenn auch zu einem zugegebenermaßen moderaten Preis.

Beim BMW ist die Serienausstattung mager ausgefallen – es fehlt zwar nichts Wichtiges, aber es gibt auch keine Spur von Luxus. Die Aufpreisliste ist lang, und sie sorgt für einen gewissen Ausgleich, weil sie Details enthält, die es bei den anderen gar nicht gibt. Besonders erwähnenswert ist hier das ABS-System – nicht billig zwar,

aber unter Umständen doch sein Geld wert.

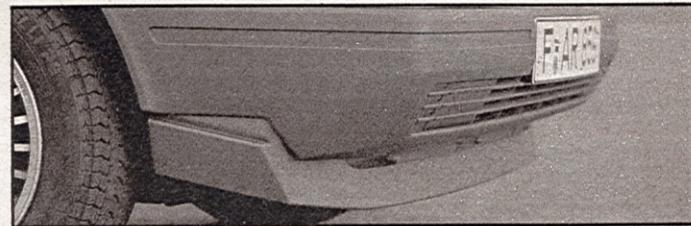
Daß der BMW im Karosseriekapitel nur knapp hinter dem Peugeot rangiert, verdankt er vor allem seiner sorgfältigen Verarbeitung. Hier wird tatsächlich Qualität sichtbar – mehr noch als im Peugeot, der von den drei ausländischen

Konkurrenten mit Abstand den besten Eindruck macht und in dieser Beziehung auch den Ford Sierra eindeutig übertrifft. Bei ihm sind es weniger kleine Schlampereien, die den Gesamteindruck stören, als die spürbar zu Verwindungen neigende und entsprechende Geräusche produzierende Karosserie.



Selbst bei ganz zurückgeschobenen Vordersitzen verbleibt im Citroen-Fond viel Platz, allerdings ist die Kopffreiheit etwas knapp. Der Ford

hat als einziger eine große Heckklappe und einen variablen Gepäckraum; die Rücksitzlehne ist geteilt und läßt sich bei Bedarf getrennt umklappen



Großzügige Platzverhältnisse und bequeme Sitze mit guter Seitenführung im Peugeot. Im BMW herrscht innen ausgeprägte Sachlichkeit vor; seine Ausstattung ist funktionell, aber nicht besonders reichhaltig. Der Alfa besitzt einen Frontspoiler, der – vom Winddruck gesteuert – automatisch ausfährt

### Karosserie

Fahrzeugtyp	Alfa	BMW	Citroen	Ford	Peugeot
Raumangebot	13	15	19	15	18
Kofferraum und Zuladung	12	16	17	17	17
Funktionalität	17	16	12	9	16
Ausstattung	14	15	17	16	18
Verarbeitungsqualität	10	20	13	11	16
Summe (maximal 100 Punkte)	66	82	78	68	85

## 2. Antrieb: Der Ford demon- striert die Vorzüge großen Hubraums

Es ist eine recht bunte Motorenmischung, die hier zum Vergleichstest antritt: Zwei turbogeladene Vierzylinder (Citroen und Peugeot), zwei Sechszylinder in V-Form (Alfa und Ford) sowie der schon klassische Reihensechszylinder von BMW. Bis auf den Ford, dessen gußeiserner V6 eher simplen Motorenbau dokumentiert, handelt es sich also um recht aufwendige Konstruktionen.

Dem hat der Sierra allerdings den größten Hubraum entgegenzusetzen – 2,8 Liter sind reichlich bemessen für eine Limousine dieser Größe, und gerade dies erweist sich als durchaus vielversprechendes Konzept.

Denn das voluminöse Triebwerk hat naturgemäß leichtes Spiel. Es sorgt nicht nur für Fahrleistungen, die in dieser Gruppe mit an der Spitze rangieren, es tut dies zudem in einer gelassenen und nervenschonenden Weise. Nur im oberen Drehzahlbereich wird das Geräusch des V6 dominant, dank der guten Durchzugskraft bei niedrigen Drehzahlen ist es aber nur selten nötig, die letzten Reserven zu mobilisieren.

Dieses Gefühl, jederzeit aus dem vollen zu schöpfen, vermittelt auch der Citroen. Sein Turbo-Vierzylinder besitzt ausgesprochen angenehme Umgangsformen, die sich zunächst einmal darin zeigen, daß beim Fahren die künstliche Beatmung nur insofern spürbar wird, als der Turbo-CX nicht nur mit besonderem Nachdruck beschleunigt, sondern auch in der Höchstgeschwindigkeit die Maßstäbe setzt.

Abgesehen davon bleibt der Lader dezent im Hintergrund; das CX-Triebwerk unterscheidet sich in seinem Naturell nicht merklich von einem hubraumstarken Saugmotor. Der

Turbo-Effekt setzt schon bei niedrigen Drehzahlen und zudem sehr weich ein – es gibt keine störende Verzögerung, bis mit voller Durchzugskraft gerechnet werden kann.

Der Citroen-Motor zieht in der Tat wie der sprichwörtliche Ochse, wobei sein Laufgeräusch zwar immer präsent ist,

Zudem läßt der Vierzylinder keinen Zweifel daran aufkommen, daß ihm ein Lader auf die Sprünge hilft. Wenn aus niedrigen Drehzahlen heraus beschleunigt werden soll, bleibt er zunächst zäh und kraftlos, um dann für um so kräftigeren Schub zu sorgen, wenn der volle Ladedruck erreicht ist. Es gilt also, den Motor stets bei

lich nur auf der Autobahn sinnvoll einsetzen kann – und selbst hier zwingen schon geringfügige Steigungen zum Zurückschalten, wenn das Reisetempo beibehalten werden soll.

Gepaart mit einer zudem ebenfalls recht langen Hinterachsübersetzung erscheint diese Auslegung um so unpassender,

### Meßwerte

Fahrzeugtyp	Alfa Romeo 90 2.5	BMW 525i	Citroen CX GTi Turbo	Ford Sierra XR4i	Peugeot 505 Turbo Inj.
<b>Beschleunigung</b> in s					
0–60 km/h	4,4	4,2	3,8	4,1	4,1
0–80 km/h	6,4	6,5	5,6	6,2	6,1
0–100 km/h	9,2	9,4	8,3	8,9	9,1
0–120 km/h	13,6	13,6	11,4	12,9	12,8
0–140 km/h	18,6	18,6	16,3	17,4	18,5
0–160 km/h	25,9	27,0	22,1	24,3	25,9
0–180 km/h	41,9	40,9	34,9	35,4	44,0
400 m mit steh. Start	16,6	16,7	16,0	16,4	16,4
1 km mit steh. Start	30,7	30,8	29,4	30,2	30,5
<b>Elastizität</b> in s					
40–100 km/h (IV. Gang)	17,8	18,6	12,1	12,9	13,5
60–120 km/h V. Gang	24,8	28,3	16,3	17,5	16,8
<b>Höchstgeschwindigkeit</b> km/h	(V. Gang) 202	(V. Gang) 208	(V. Gang) 215	(V. Gang) 213	(V. Gang) 202
<b>DIN-Verbrauch</b> in L/100 km					
Bei 90 km/h im V. Gang	6,8	6,8	8,0	7,6	7,7
Bei 120 km/h im V. Gang	8,9	8,6	9,9	9,6	9,8
Stadtverkehr	12,9	13,6	14,1	15,5	12,5
<b>Verbrauchswerte im Test</b> in L/100 km					
Autobahn ca. 140 km/h Ø	13,3	14,9	17,2	13,6	16,2
Landstraße ca. 80 km/h Ø	12,2	14,1	15,5	12,7	14,9
Stadtverkehr	11,5	13,0	14,9	11,8	14,1
Testverbrauch	12,8	14,5	16,6	13,2	15,4
<b>Tankvolumen</b> L	49	70	68	60	70
<b>Reichweite</b> km	383	483	410	455	455

aber bis zum mittleren Drehzahlbereich keine störenden Formen annimmt. Erst oberhalb von 5000/min, wohin man wegen der guten Durchzugskraft im normalen Fahrbetrieb aber nur selten gelangt, wird der große Vierzylinder etwas brummig.

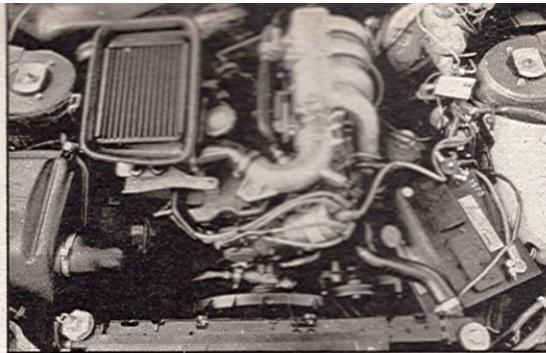
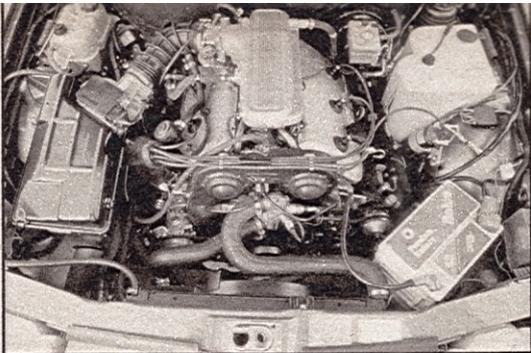
Das ebenfalls mit einem Abgaslader und zusätzlich mit einem Ladeluftkühler bestückte Triebwerk des Peugeot, das auf der Uralt-Konstruktion des längst verschiedenen Chrysler Deux Litres basiert, ist von erheblich weniger verbindlichem Wesen. Es brummt in allen Lebenslagen kräftig und quitiert volles Ausnutzen der Leistung mit rauhem Lauf, der durch deutlich spürbare Vibration noch unterstrichen wird.

Drehzahl und Laune zu halten, wenn es schnell vorangehen soll, aber das stellt dank des gleichmäßig abgestuften Fünfganggetriebes auch kein Problem dar. Auf eine drehzahlensenkende Auslegung des fünften Gangs nämlich wurde verzichtet, die fünfte Fahrstufe ist ein voll nutzbarer Fahrgang.

Wie gründlich aber eine unglückliche Übersetzungsanpassung an die Motorcharakteristik die Laune verderben kann – dafür ist der BMW 525i ein gutes Beispiel. Für ihn gibt es nur gegen Aufpreis ein eng gestuftes Getriebe; serienmäßig ist indessen eine Kraftübertragung mit ausgeprägtem Schongang-Charakter. Ihr fünfter Gang ist so lang übersetzt, daß man ihn eigent-

als das 2,5 Liter-Triebwerk von BMW wahrhaftig nicht zu den Motoren mit bulliger Leistungsentfaltung zählt. Der Motor braucht ein recht hohes Drehzahlniveau, um agil zu wirken; bis etwa 4000/min tut sich wenig, erst darüber kann von nennenswertem Schub gesprochen werden. Diese Kraftlosigkeit bei schaltfauler Fahrweise wurde bei den Vergleichsfahrten besonders deutlich: Der BMW mußte, um den Anschluß zu halten, fast immer mit einem niedrigeren Gang gefahren werden als seine Konkurrenten. Die bei den Elastizitätsmessungen ermittelten Werte untermauern dies eindeutig: Beim Beschleunigen in den oberen Gängen gibt sich der BMW erheblich phlegmatischer als die übrigen Vergleichstest-Teilnehmer. ▷

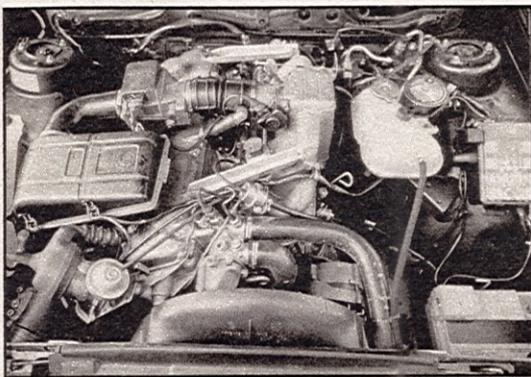
Der Alfa-Sechszylinder ist eine angenehme Antriebsquelle: drehfreudig, ausreichend kultiviert und mit spontanen Reaktionen auf Gaspedalbewegungen. Er erzielt überdies den geringsten Verbrauch innerhalb dieser Fünfergruppe



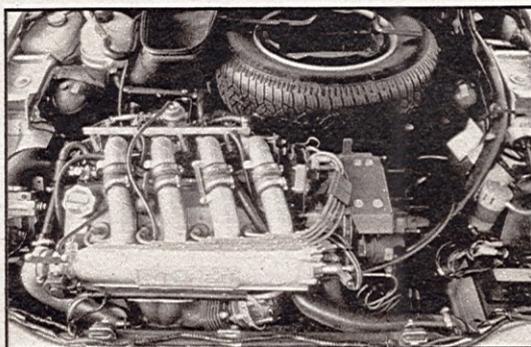
Turbolader m Ladeluftkühle beim Peugeot. Die aufwendige Technik zahlt sich allerdings

nicht aus: Der verzögerte Krafteinsatz beim Gasgeben ist gewöhnungsbedürftig; außerdem treibt volles Ausnutzen der Leistung den Verbrauch stark nach oben

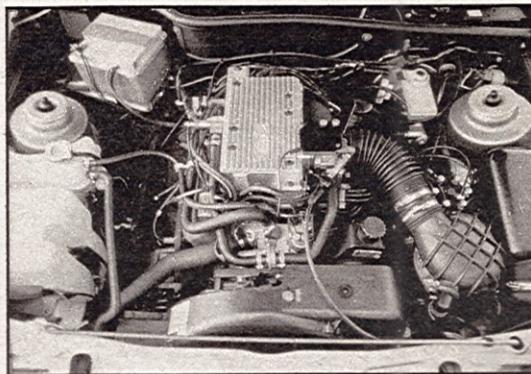
Nahezu vibrationsarmer Lauf und bemerkenswert niedrige Geräuschentwicklung zählen zu den Vorzügen des BMW-Motors. Im unteren Drehzahlbereich fehlt es an Durchzugskraft – besonders spürbar durch die unglückliche Abstufung des Fünfganggetriebes



Einfache Technik mit gutem Ergebnis bei Ford: Der 2,8 Liter große V6-Motor ist durchzugskräftig und zeichnet sich durch ordentliche Laufkultur aus. Obwohl er den größten Hubraum besitzt, ist der Verbrauch durchaus akzeptabel



Die Stärke des großvolumigen Citroen-Vierzylinders liegt im unteren Drehzahlbereich; erwähnenswert ist außerdem die für einen Turbomotor sehr kontinuierliche Kraftentfaltung. Der Verbrauch allerdings sprengt die Maßstäbe dieser Klasse



## Vergleichstest

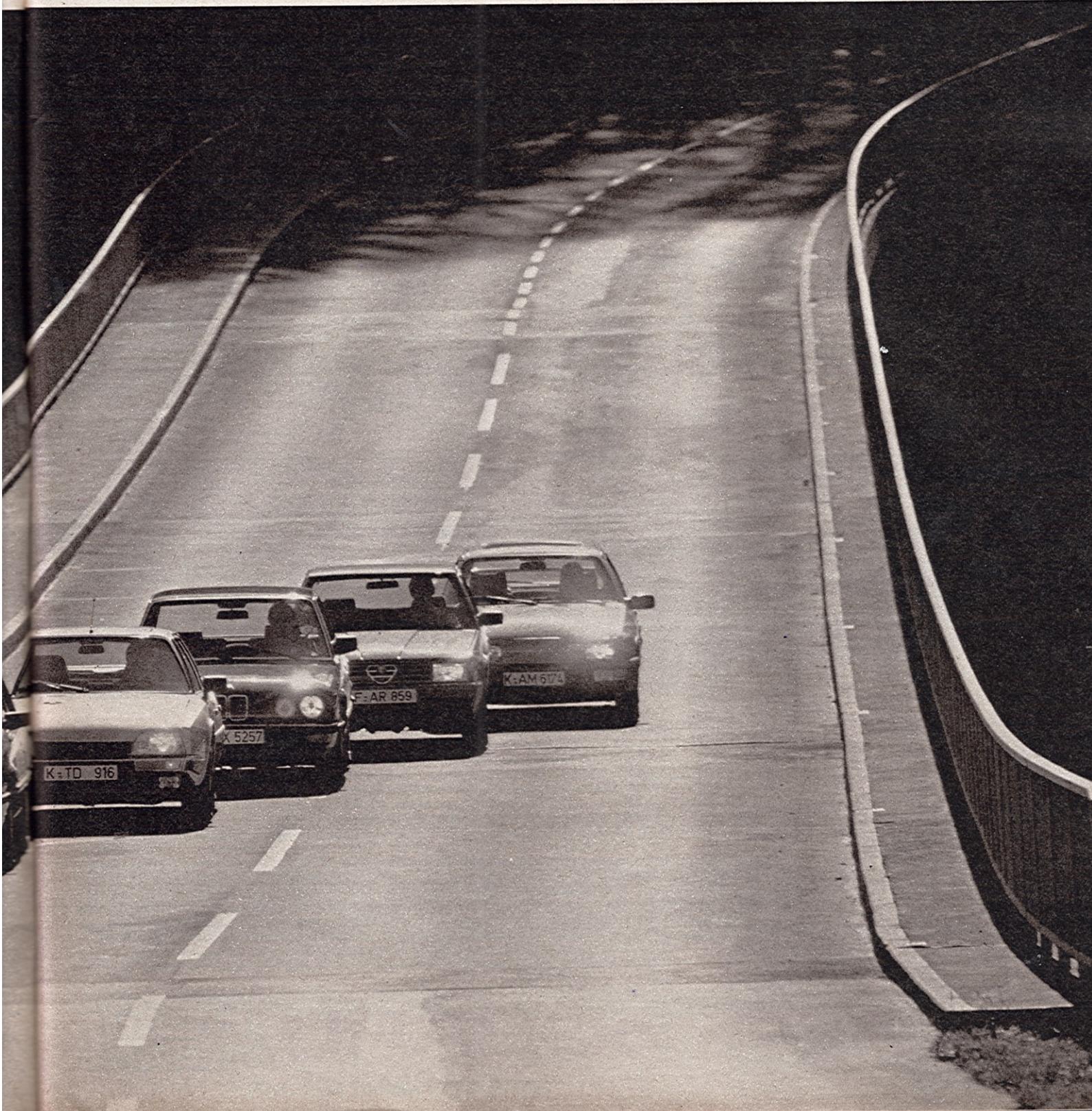
Daß ohne Drehzahl nichts geht, bleibt auch dann lästig, wenn man erst einmal erfahren hat, daß die hervorragende Laufkultur des Sechszylinders hohe Drehzahlen nicht zu einer akustischen Belästigung werden läßt. Der BMW-Motor läuft stets ausgesprochen seidig und vibrationsarm – in diesem

Punkt markiert er eine klare Spitzenstellung, die ihm auch der gleichfalls mit erfreulicher Laufkultur gesegnete Alfa-Sechszylinder nicht streitig machen kann.

Dessen Geräusch tritt zwar viel deutlicher in Erscheinung, aber es ist ein nach italienischer Art gekonnt komponierter Sound, der auch bei hohen Drehzahlen nicht als störend empfunden

wird. Sympathisch auch die Art und Weise, in der das V6-Aggregat seine Leistung produziert: Es reagiert spontan aufs Gas und dreht willig hoch. Dieser Biß ist mit dafür verantwortlich, daß man im Alfa nie das Gefühl von Leistungsmangel empfindet, obwohl seine Fahrleistungen in etwa auf dem Niveau des BMW liegen und von Citroen und Ford klar übertroffen werden.

Noch harmonischer freilich würde die Antriebseinheit des Alfa wirken, wenn sich die Italiener nicht auch der Schonang-Philosophie verschrieben hätten. Sie ist hier zwar nicht so extrem ausgeprägt wie beim BMW – dennoch aber würde man sich eine etwas kürzer übersetzte fünfte Fahrstufe wünschen, um auch in diesem Gang jederzeit kraftvoll beschleunigen zu können. ▷



## Vergleichstest

Auch wäre dann der Griff zum Schalthebel weniger oft nötig, denn der verspricht im Alfa 90 wirklich kein ungetrübtes Vergnügen. Zwar gibt es gar keinen Zweifel, daß sich das an der Hinterachse liegende Getriebe nun viel besser schalten läßt als beim Vorgängermodell Alfetta, aber noch immer sind die Schaltwege sehr lang, und die knochige Schaltübertragung läßt deutlich spüren, wie die Synchronringe bemüht sind, ihre Aufgabe zu erfüllen.

Immerhin sind die Schalthebeln jetzt exakt definiert, und der nötige Kraftaufwand hält sich in erträglichen Grenzen. Lediglich bei kaltem Getriebe zeigt sich ein alter Mangel. Man

muß dann beim Schalten vom ersten in den zweiten Gang der offensichtlich etwas schwach dimensionierten Synchronisation viel Zeit lassen.

Zur Ehrenrettung des Alfa muß allerdings gesagt werden, daß auch keines der anderen Autos eine rundum befriedigende Schaltung besitzt. Am leichtesten und exaktesten funktioniert der Gangwechsel noch beim Peugeot – hier stört nur, daß der Schalthebel ganz bewußt in die Ebene des fünften Gangs geführt sein will. Beim Ford gerieten die Schaltwege reichlich lang; die BMW-Schaltung wirkt etwas hakelig. Mit der Citroen-Schaltung schließlich kann man zufrieden sein, solange man eine diesem Auto angemessene, gelassene Fahrweise pflegt. Werden jedoch Kur-

ven schnell durchfahren, ist es mit den spielerischen Gangwechseln vorbei; die Bewegungen der Antriebseinheit sorgen dann für eine Verwindung des Schaltgestänges, so daß der nächste Gang nur mühsam aufgefunden werden kann.

Beim Thema Verbrauch schließlich ergibt sich ein klare Parteientrennung – zwischen den beiden Turbos und den Saugmotoren tut sich eine ganz beträchtliche Lücke auf. Die Triebwerke des Peugeot und des Citroen lassen sich den Kraftstoff gut schmecken; wer ihre Leistung ausnutzt, muß regelmäßig mit Werten über 15 L/100 km rechnen. Speziell beim Citroen läßt der stets rußschwarze Auspuff den Verdacht aufkommen, daß besonders reichlich eingespritzt wird,

um eine ausreichende Innenkühlung zu gewährleisten.

Der BMW ist mit durchschnittlich 14,5 L/100 km erheblich genügsamer. Als sparsam kann aber auch er nicht gelten – wiederum Ergebnis seiner Getriebeauslegung, die eine häufige Nutzung des fünften Gangs nicht erlaubt. Den Fahrleistungen angemessene Verbrauchswerte erzielen allein Alfa und Ford mit 12,8 beziehungsweise 13,2 L/100 km. Aber so sparsam, daß ein noch nicht einmal 50 Liter fassender Benzintank ausreicht, ist eben auch der Alfa nicht: Spätestens nach 350 km muß man sich nach einer Tankstelle umsehen – und das ist wahrhaftig zu wenig in einer Zeit, in der ein Aktionsradius von 500 km schon beinahe zum Standard gehört.



### Bei Halbzeit liegen die fünf Konkurrenten noch dicht beisammen

Das Zwischenergebnis sieht den Citroen CX in Front. Er gewann zwar keine Einzelwertung, sammelte aber wegen seiner geräumigen Karosserie und seines durchzugskräftigen Motors die meisten Punkte. BMW und Peugeot fielen wegen unbefriedigender Motoreigenschaften etwas zurück; Ford und Alfa mußten vor allem im Karosseriekapitel Federn lassen. Im nächsten Heft geht es um die Wertungen Fahrkomfort, Fahreigenschaften und Wirtschaftlichkeit – mit 300 möglichen Punkten Gelegenheit genug, um verlorenes Terrain wieder gutzumachen.

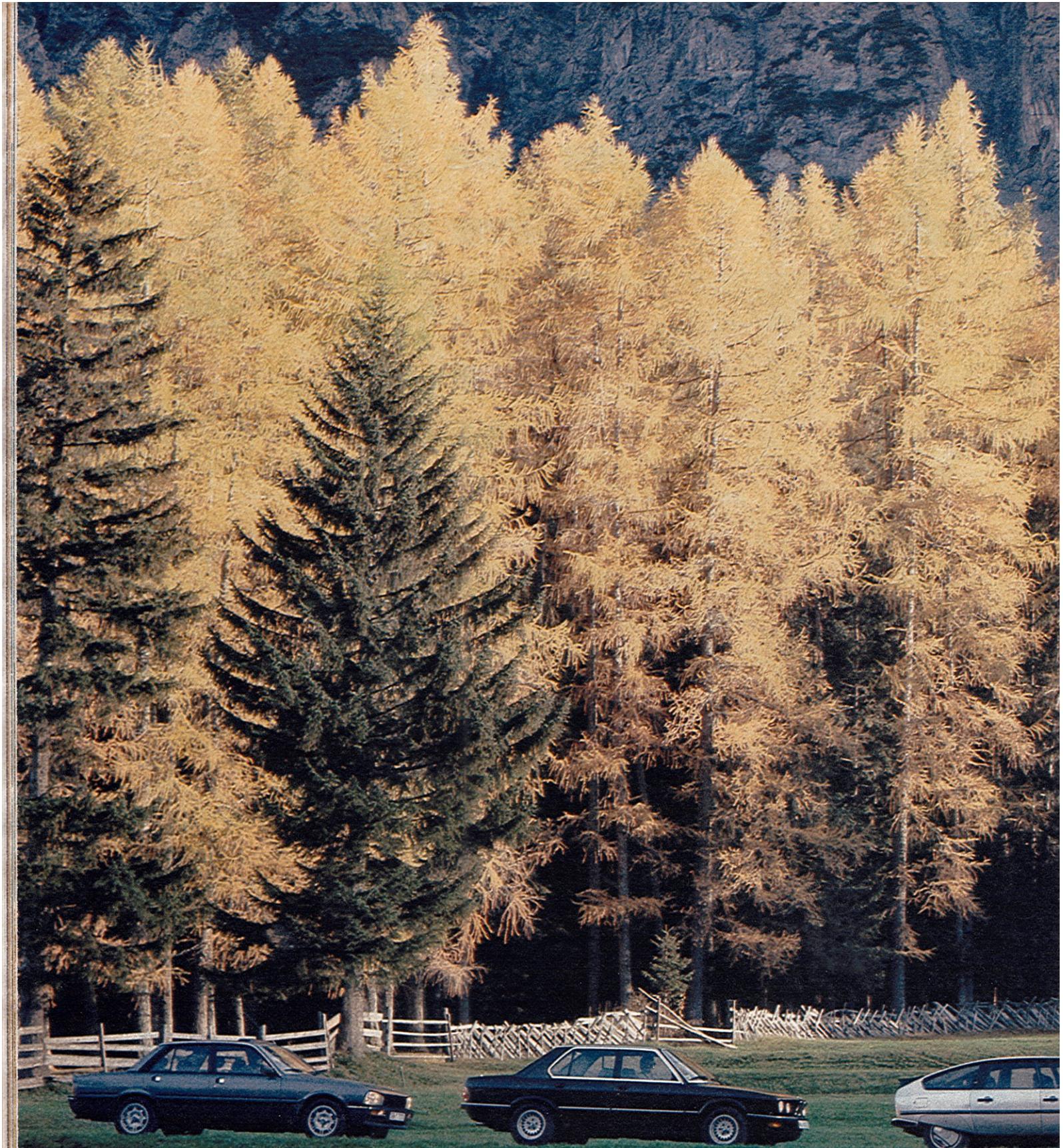
### Antrieb

Fahrzeugtyp	Alfa	BMW	Citroen	Ford	Peugeot
Motoreigenschaften	19	17	16	15	9
Leistungscharakteristik	16	13	18	16	14
Kraftübertragung	12	13	16	17	18
Fahrleistungen	12	11	20	17	14
Verbrauch/Reichweite	16	15	9	17	12
Summe (maximal 100 Punkte)	75	69	79	82	67

### Zwischenwertung

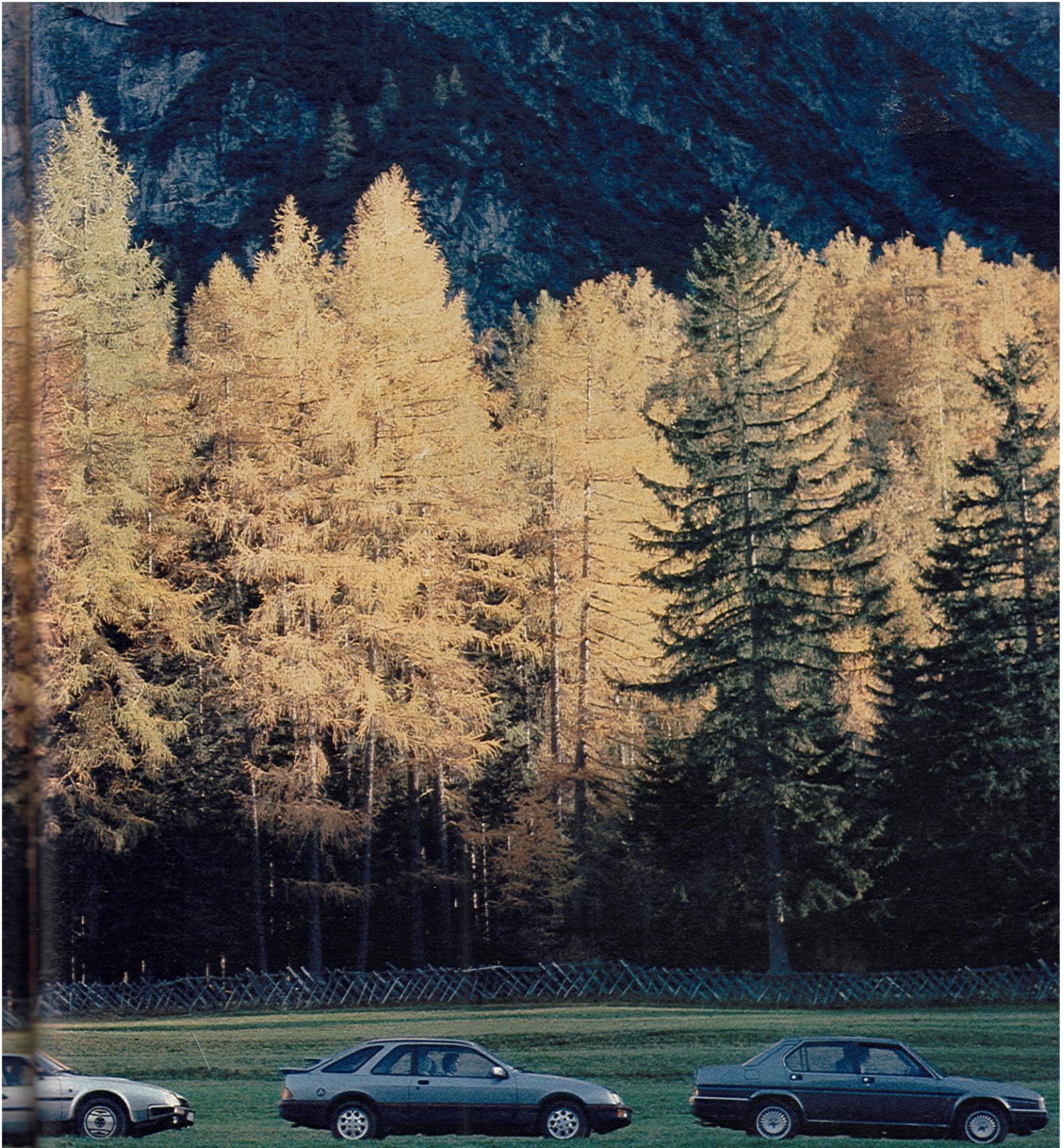
Fahrzeugtyp	Alfa	BMW	Citroen	Ford	Peugeot
Karosserie	66	82	78	68	85
Antrieb	75	69	79	82	67
Summe (maximal 200 Punkte)	141	151	157	150	152





# Einer wird gewinnen

Leistungsstarke Limousinen der oberen Mittelklasse im Vergleichstest: Alfa Romeo 90 2.5, BMW 525i, Citroen CX GTi Turbo, Ford Sierra XR 4i, Peugeot 505 Turbo Injection (2. Teil).



**Z**wei Wertungskapitel mit insgesamt 200 möglichen Punkten haben die fünf Vergleichstest-Konkurrenten bereits hinter sich gebracht, ohne daß sich bis-

her einer als ganz klarer Favorit erwiesen hätte. Zwar konnte sich der Citroen mit seiner überdurchschnittlich geräumigen Karosserie und seinem durchzugskräftigen

## Vergleichstest

Turbomotor etwas absetzen – Peugeot und BMW folgen ihm jedoch dicht auf den Fersen. Sie dominierten, nicht zuletzt wegen funktioneller Gestaltung und guter Verarbeitung, im Karosseriekapitel, mußten aber beide bei der Wertung des Antriebs Abstriche hinnehmen. Beim Peugeot stören im unmittelbaren Vergleich vor allem die ungleichmäßige Leistungsentfaltung und die unbefriedigende Laufkultur des aufgeladenen Vierzylinders; beim BMW unterstreicht die unharmonische Abstufung des Schonganggetriebes die Durchzugsschwäche seines Sechszylinders im unteren Drehzahlbereich.

**D**er hubraumstarke Motor des Ford wußte sich da besser in Szene zu setzen, zumal er mit einem relativ niedrigen Verbrauch aufwartet. Die nur zweitürig lieferbare, unübersichtliche Karosserie und die mäßige Verarbeitungsqualität gleichen den Vorsprung auf dem Motorensektor aber mehr als nur aus.

Vorläufiges Schlußlicht ist der Alfa, dessen kompakte Karosserie im Raumangebot nicht mithalten kann und zudem einen recht unbefriedigenden Qualitätseindruck hinterläßt. Sein geschmeidiger Sechszylinder-Motor ließ ihn zwar etwas aufholen; für Punktabzüge im Antriebsbereich sorgten aber sein vergleichsweise schwer schaltbares Getriebe und der für eine 2,5 Liter-Limousine geradezu lächerlich kleine Tank.

Im zweiten Teil des Vergleichstests geht es um den Komfort und um die Fahreigenschaften der fünf Konkurrenten; ein weiteres Wertungskapitel befaßt sich mit der Wirtschaftlichkeit.

Fotos: Seufert



Ein wichtiges Komfortmerkmal ist die Klimatisierung des Innenraums. Der Ford Sierra schneidet hier nicht besonders gut ab, weil sich seine Karosserie wegen der stark geeigneten Scheiben stark aufheizt.

Der Alfa dagegen macht eher im Winter Probleme: Seine Heizung spricht nur langsam an; die Wirkung bleibt auch bei vollem Gebläseeinsatz bescheiden

### Zwischenwertung

Fahrzeugtyp	Alfa	BMW	Citroen	Ford	Peugeot
Karosserie	66	82	78	68	85
Antrieb	75	69	79	82	67
Summe (maximal 200 Punkte)	141	151	157	150	152

### 3. Komfort: Der CX zeigt, daß Federung nicht alles ist

**E**in Kapitel, so könnte man meinen, in dem der Citroen CX alle seine Trümpfe auf den Tisch legt, besitzt er doch als einziger eine hydropneumatische Federung, deren Qualitäten schließlich kein Geheimnis mehr sind. In der Tat vermittelt das weiche Wiegen dieser Federung ein ganz spezielles Komforterlebnis, aber leider ist es im Fall des CX Turbo nicht ganz so ausgewogen wie

in schwächeren CX-Modellen. Um dem sportlichen Anspruch des Turbo gerecht zu werden, erfuhr die Hydropneumatik nämlich eine spürbar straffere Abstimmung.

So überflüssig diese Verhärtung erscheint, gibt es doch keinen Zweifel, daß noch ein überdurchschnittliches Schluckvermögen geblieben ist. Gerade auf langen Bodenwellen ist die Citroen-Federung nach wie vor eine Klasse für sich; auch kurze Unebenheiten werden geschmeidig absorbiert, wobei jedoch das laute Abrollgeräusch für eine zumindest akustische Beeinträchtigung sorgt. Nicht

zu vergessen schließlich, daß die Federung an ihre Grenzen kommt, wenn der Citroen forciert bewegt wird. Schnell aufeinander folgende Bodenwellen überfordern ihr Reaktionsvermögen; es kommt dann zu abrupten, kaum gedämpften Vertikalbewegungen.

Daß der Citroen trotzdem insgesamt komfortabler erscheint als seine Konkurrenten, geht zu einem guten Teil auch auf das Konto seiner weich gepolsterten Sitze, die den Körper förmlich einzuhüllen scheinen und Stöße mildern, mit denen die Federung nicht ganz fertig wird.

Auch beim Ford Sierra wurde auf guten Sitzkomfort geachtet; zudem fällt es leichter als beim CX, eine bequeme Position auf den Vordersitzen einzuregulieren. Ergänzt wird der positive Eindruck noch durch eine wohl abgestimmte Federung. Sportlichkeit wird hier nicht durch Härte dokumentiert; der Sierra bietet zwar keinen so weich wiegenden Komfort wie der CX, schluckt aber Fahrbahnebenheiten so willig, daß die Insassen keinen Grund zur Klage haben. Daran ändert sich auch bei voller Belastung nichts; ankreiden könnte man dem Ford nur sein etwas rauhes Abrollen auf unebenem Straßenbelag. ▷

Zu den Vorzügen des Citroen zählt seine hydro-pneumatische Federung. Sie stößt bei forcierter Fahrweise zwar an ihre Grenzen, bietet aber normalerweise einen überdurchschnittlichen Federungs-

komfort. Der Peugeot wurde, um seinen sportlichen Anspruch zu dokumentieren, zu hart abgestimmt. Auch die BMW-Federung hinterläßt keinen guten Eindruck



## Vergleichstest

So erweist es sich grundsätzlich als erfreulich, daß Ford darauf verzichtete, dem sportlichen XR 4i eine betont straffe Abstimmung zu verpassen – ganz im Gegensatz zur Firma Peugeot, die bei der Auslegung eines Fahrwerks normalerweise eine glückliche Hand beweist, beim 505 Turbo aber ganz eindeutig dem Irrtum erlegen ist, daß Sportlichkeit auch im verlängerten Rücken spürbar werden müsse. Der Turbo gibt sich deshalb ganz preußisch-straft, mit gänzlich unzureichendem Schluckvermögen der Federung besonders auf kleinen Unebenheiten.

Hier läßt der Peugeot keine Gelegenheit aus, die Kontur der Straßenoberfläche möglichst ungeschminkt mitzuteilen; seine Karosserie befindet sich speziell bei langsamer Fahrt ständig in Bewegung und kommt erst bei höherem Tempo etwas zur Ruhe. Die ausgeprägte Stuckerneigung und der unzulängliche Abrollkomfort stehen ganz im Gegensatz zu dem, was der Peugeot auf langen Bodenwellen zu bieten hat. Hier wirkt er wie verwandelt, die Federung läßt sich in der Tat bei der Arbeit ertappen und reduziert Vertikalbewegungen auf ein durchaus erträgliches Maß. Bei voller Belastung indessen ist es auch damit wieder vorbei: Die begrenzten Federwege reichen nicht mehr aus; als einziger der fünf geht der Peugeot dann mit einem unangenehmen Ruck auf die Anschläge seiner Federung.

Der Alfa Romeo, dessen Fahrwerk ganz der Tradition des Hauses entsprechend ebenfalls recht straff ausgelegt wurde, gibt sich insgesamt deutlich verbindlicher. Keine Rede zwar davon, daß seine Insassen von Bodenwellen nichts mitbekommen, aber die werden immerhin soweit gedämpft, daß sie nicht allgegenwärtig sind; für eine Limousine der sportlichen Sorte erscheint der gebotene Federungskomfort durchaus akzeptabel. Nur sehr langhubige Un-

ebenheiten überfordern speziell die Aufhängung der Hinterachse, was für die Vornsitzen den allerdings weniger spürbar wird als für diejenigen, die im Fond Platz genommen haben. Überdies sitzt man recht gut im Alfa; seine Sessel zeichnen sich durch eine bequeme Polsterung aus, doch gerieten die Verstellmöglichkeiten so kompliziert, daß es einige Zeit dauert, bis man eine bekömmliche Sitzposition gefunden hat.

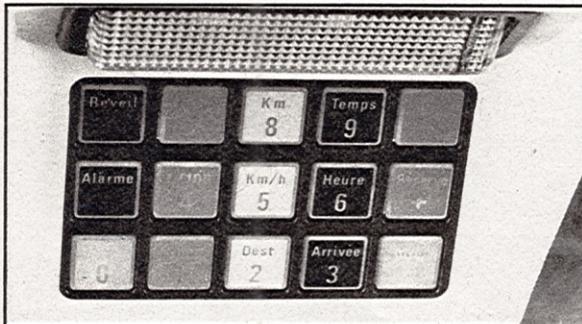
Immerhin aber kann das gelingen, während beim BMW alle

Liebesmüh vergeblich ist. Die Lehnenverstellung arbeitet nicht stufenlos, und die Höhenverstellung macht mühselige Fummelei notwendig – allein eine entspannte Sitzposition will sich nicht einstellen. Es sind gewiß keine billigen Sitze, die BMW verwendet, aber das Ergebnis ist letztendlich doch eher dürftig.

Die Auslegung der Federung schließlich zeigt ebenfalls Schwächen: Kurze Unebenheiten machen sich durch eine deutliche Stucker-

neigung bemerkbar; lange Wellen führen zu einem regelrechten Katapulteffekt an der Hinterachse. Ruhe kehrt erst bei betont langsamer Fahrt ein – dann rollt der BMW weich und geschmeidig dahin, ohne Stöße durchkommen zu lassen oder ein vernehmliches Abrollgeräusch zu produzieren. Kein Zweifel: In diesem einen Punkt ist er allen seinen Konkurrenten weit überlegen.

Zum umfassenden Komforteindruck, den ein Auto bietet und der sich einer meßtechni-



Gute Sitze auch im Fond hat der Ford Sierra. Beim Alfa stören die teilweise praxisfremd angeordneten Bedienungshebel; seine Digitalinstrumente lassen

sich nur schlecht ablesen. Beim Peugeot gibt es einen Bordcomputer, dessen Bedienung so kompliziert ist, daß für ihn eine separate Bedienungsanleitung mitgeliefert wird



## Meßwerte

Fahrzeugtyp	Alfa Romeo 90 2.5	BMW 525 i	Citroen CX GTi Turbo	Ford Sierra XR4i	Peugeot 505 Turbo Inj.
<b>Innengeräusch</b> in dB(A)					
Leerlauf im Stand	54	48	52	48	52
Bei 50 km/h	64	61	65	61	62
Bei 80 km/h	67	64	66	66	63
Bei 100 km/h	71	67	71	69	69
Bei 120 km/h	72	71	73	72	70
Bei 140 km/h	76	73	76	75	76
Bei 160 km/h	76	74	78	78	79
Bei 180 km/h	80	76	81	81	80
<b>Lenk- und Pedalkräfte</b> in N					
Lenkung im Stand	42	34	11	40	41
Lenkung bei Fahrt	36	26	23	31	24
Kupplungspedal	140	140	130	120	110
Gaspedal	10	20	40	30	30
Bremspedal bei 80 % Verzögerung	180	140	150	160	160

## Vergleichstest

schon Erfassung weitgehend entzieht, gehört aber natürlich nicht nur möglichst ausgewogene Federung – wichtig ist beispielsweise auch die Klimatisierung des Innenraums. Und die läßt sich naturgemäß um so leichter befriedigend realisieren, je weniger sich das Passagierabteil bei direkter Sonneneinstrahlung aufheizt. Der BMW, dessen Karosserie noch zu einer Zeit entstand, als der  $c_w$ -Wert noch keine entscheidende Rolle spielte und die beim letzten Modellwechsel nur behutsam modifiziert wurde, bietet hier mit seinen steilen Scheiben gute Voraussetzungen. Er bleibt im Sommer relativ kühl; der Durchsatz seiner mit zahlreichen Austrittsöffnungen versehenen Lüftung schließlich tut ein übriges, um die Temperaturen in Grenzen zu halten. Umgekehrt ist man auch im Winter gut bedient: Die elektronisch geregelte Heizung läßt kaum Wünsche offen, lobenswert ist überdies ihr

schnelles Ansprechen nach dem Kaltstart. Die Bedienung geriet einfach und übersichtlich, Nachregulieren ist bei wechselnden Geschwindigkeiten nur selten nötig.

**P**eugeot und Alfa zeigen gleichfalls optisch keine extremen Zugeständnisse an den  $c_w$ -Wert, heizen sich aber etwas stärker auf – spürbar vor allem im Peugeot, wo dieser Effekt noch durch die flauschigen Sitz-

polster unterstützt wird. Heizung und Lüftung funktionieren bei ihm allerdings ebenfalls gut und lassen sich leicht dosieren, allerdings ist die Bedienung nicht ganz so simpel und logisch wie beim BMW. Die Wirkung der Lüftung beim Alfa erscheint gerade ausreichend; die Heizung indes ist es wohl allenfalls in seinem Herkunftsland. Nach dem Kaltstart dauert es sehr lange, bis endlich spürbar erwärmte Luft nach in-

muß häufig nachregulieren, die Defrosterwirkung ist mäßig, das Gebläse zu laut. Auch im Sommer will die Temperierung nicht recht gelingen – kein Wunder angesichts der starken Aufheizung durch die flache Front- und Heckscheibe und des mäßigen Durchsatzes der Lüftung. Im Ford jedenfalls herrscht, trotz ebenfalls starker Aufheizung, ein kühleres Klima, weil seine Lüftung großzügig dimensioniert wurde. Seine Heizung zeichnet sich durch schnelles Ansprechen und passable Dosierbarkeit aus.

**D**ie Anordnung und Gestaltung der Bedienungselemente, ebenfalls ein Komfortmerkmal, verrät nur beim BMW gründliches Nachdenken über ergonomische Erfordernisse. Auch mit dem Ford kommt man, abgesehen von unpraktischen Details wie dem an der Lenksäule placierten Lichtschalter, gut zurecht; auch lassen sich seine Instrumente gut ablesen, obwohl sie längst nicht so klar und übersichtlich sind wie die des BMW. Beim Peugeot gerieten sie zu klein, die Digitalanzeigen des Alfa schließlich dienen mehr der Verwirrung als der Information. Citroen sieht beim GTi Turbo als einzigem CX konventionelle Instrumente vor, die sich aber ebenfalls nur schlecht ablesen lassen. Über die spezielle Anordnung der Bedienungshebel braucht man wohl – nach zehnjähriger CX-Präsenz – kaum noch ein Wort zu verlieren; die Art des Hauses findet schließlich auch vielfach Zustimmung. Von denen jedenfalls, die einen langwierigen Gewöhnungsprozeß bereits hinter sich haben.



nen gefördert wird; zudem macht sich dann die schlechte Luftverteilung bemerkbar. Durch die Defrosterdüsen bläst auch bei vollem Einsatz des recht lautstarken Gebläses nur ein laues Lüftchen, das sich bevorzugt um die Enteisung der vor dem Beifahrer liegenden Scheibenpartie kümmert.

Der Citroen schließlich besitzt eine besonders aufwendige Heizungsregulierung mit einem oberhalb der Windschutzscheibe placierten Temperaturfühler. Als Stein der Weisen entpuppt sich die elektronische Regelung jedoch nicht: Man

Beim BMW fallen die Sitze besonders negativ auf. Ihre Bequemlichkeit läßt zu wünschen übrig, der Verstellmechanismus ist unpraktisch. Citroen sah beim CX Turbo, im Gegensatz zu den schwächeren CX-Modellen, konventionelle Rundinstrumente vor. Sie gerieten allerdings relativ klein, weshalb sich vor allem der Tacho schlecht ablesen läßt



Komfort					
Fahrzeugtyp	Alfa Romeo	BMW	Citroen	Ford	Peugeot
Federung	13	12	16	15	10
Sitze	15	10	16	17	16
Klimatisierung	13	20	10	12	16
Bedienung/Instrumente	11	17	11	15	12
Geräusch	14	19	13	13	11
Summe (maximal 100 Punkte)	66	78	66	72	65

#### 4. Fahreigenschaften: Ford und Peugeot sind besonders ausgewogen

Daß der Citroen kein Auto ist, mit dem man auf Anhieb zurechtkommt, zeigt sich auch in den Fahreigenschaften – man muß dazu noch nicht einmal besonders schnell fahren. Denn schon auf den ersten Me-

tern macht die übernervös reagierende Servolenkung klar, daß Citroen auch auf diesem Gebiet eine ganz eigene Philosophie vertritt.

Daß diese Lenkung, die normalerweise recht leichtgängig arbeitet, beim Rangieren mitunter ganz unvermittelt beträchtliche Lenkkräfte aufbaut – damit könnte man sich noch abfinden. Nicht aber damit, daß es ihr zu verdanken ist, daß der

grundsätzlich gute Geradeauslauf beeinträchtigt wird.

Während man sich in den übrigen Vergleichstest-Autos normalerweise überhaupt keine Gedanken darüber macht, wie sie bei hoher Geschwindigkeit ihren Kurs verfolgen, ist man im CX ständig damit konfrontiert. Schon auf kleinste, meist unbeabsichtigte Lenkbewegungen reagiert er ausgesprochen hektisch – mit dem Ergebnis,

daß selbst auf schnurgerader Autobahn ständig kleine Lenkkorrekturen vorgenommen werden müssen.

Auch in Kurven ist der CX für Überraschungen gut, wobei der etwas härter abgestimmte Turbo insgesamt einen merklich schlechteren Eindruck hinterließ als die weniger stark motorisierten CX-Modelle. Denn wer angesichts der Frontlastigkeit und der Tatsache, daß der



Gute Zeiten bei den Fahrversuchen sagen noch nichts darüber aus, wie problemlos sich ein Auto im Grenzbereich verhält. Besonders gutmütig sind der Ford und der Peugeot;

beim Alfa stört die schlechte Bodenhaftung der Hinterachse. Bei BMW und Citroen setzt nach anfänglichem Untersteuern eine kräftige Übersteuerneigung ein

#### Fahrversuche

Fahrzeugtyp		Alfa Romeo 90 2.5	BMW 525 i	Citroen CX GTi Turbo	Ford Sierra XR4i	Peugeot 505 Turbo Inj.
Slalom (leer) Pollerabstand 18 m	km/h	57,0	58,8	56,3	57,1	56,5
Slalom (beladen) Pollerabstand 18 m	km/h	56,2	57,4	56,0	55,8	55,1
Wedeln	km/h	110,9	118,1	110,0	112,4	111,2
Seitenwindabweichung (Windgeschwindigkeit 90 km/h, Fahrgeschwindigkeit 80 km/h)	m	2,41	2,35	1,42	2,06	1,81

## Vergleichstest

CX als einziges Auto in diesem Vergleichstest die Vorderräder antreibt, in Kurven stures Untersteuern erwartet, sieht sich nur zum Teil bestätigt. Tatsächlich untersteuert der CX zwar kräftig bis zu einer gewissen Grenze – dann aber scheint er seine gute Erziehung zu vergessen und drängt mit dem Heck nach außen.

Wird zu allem Überfluß in einer schnell gefahrenen Kurve auch noch das Gas weggenommen, zeigt sich eine Übersteuerungstendenz in recht heftiger Form; die Hinterhand entlastet spürbar, und das ausbrechende Heck muß durch Gegenlenken wieder eingefangen werden. Kein ganz unproblematisches Fahrverhalten also, zumal die Lenkung Korrekturen nicht gerade erleichtert und der CX wegen seiner nur mäßig ausgeprägten Handlichkeit sicher

kein Auto ist, das Erlebnisse im Grenzbereich besonders reizvoll macht.

Dem Alfa liegen kurvenreiche Strecken deutlich mehr – im Gegensatz zum Citroen, der für ein ruhiges Reisetempo prädestiniert erscheint, steckt er voll dynamischer Agilität. Seine Lenkung funktioniert leichtgängig und präzise, das Kurvenverhalten ist gekennzeichnet von leichtem Untersteuern, das beim Erreichen der Haftgrenze in ein nahezu neutrales Verhalten übergeht.

In schnellen Autobahnkurven ist diese Erscheinung fast etwas zu ausgeprägt; der Alfa wird unruhig und läßt kein richtiges Sicherheitsgefühl mehr aufkommen. Obwohl das Alfa-Getriebe im Sinne einer gleichmäßigen Gewichtsverteilung an der Hinterachse sitzt, hat der Alfa überdies Schwierigkeiten, seine Leistung auf den Boden zu bringen – spürbar vor al-



Obwohl das Getriebe an der Hinterachse liegt, bringt der Alfa seine Kraft schlecht auf den Boden. Speziell in engen Kurven läßt die Traktion zu wünschen übrig; beim Gasgeben dreht das kurveninnere Hinterrad leicht durch

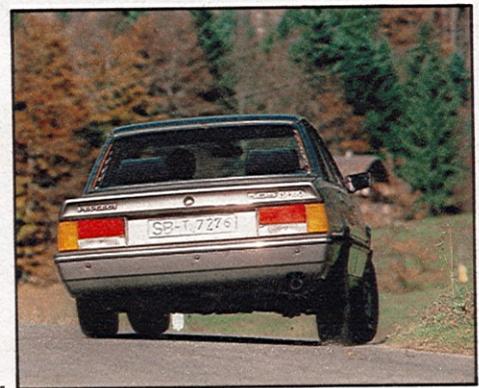


Der BMW erfordert, wenn er einmal die Haftgrenze erreicht, mehr Fahr-routine, als man normalerweise voraussetzen kann. Überdies wird seine Handlichkeit spürbar beeinträchtigt, weil seine Lenkung trotz Servounterstützung einen relativ hohen Kraftaufwand erfordert



Der Citroen ist kein Auto, mit dem der Fahrer auf Antrieb zurechtkommt. Dafür sorgt schon seine nervöse Lenkung,

die auf kleine Bewegungen heftig reagiert. Auch die Bremse mit Hochdruck-Servo ist auf betont gefühlvolle Betätigung angewiesen



Die Fahrwerkseigenschaften des Ford Sierra erscheinen besonders harmonisch – er stellt seinen Fahrer nie vor Probleme.

Allein die Bremsen lassen zu wünschen übrig. Der Pedalweg ist lang, bei starker Beanspruchung ist ein Nachlassen der Wirkung nicht zu übersehen

Der Peugeot wirkt dank seiner leichtgängigen Lenkung recht handlich; sein Kurvenverhalten

ist neutral mit einer leichten Übersteuerungstendenz, die aber sehr weich einsetzt. Wegen seiner harten Federung zeigt er wenig Karosserieneigung

## Vergleichstest

lem bei kräftigem Gasgeben in engen Kurven. Das kurveninnere Hinterrad dreht dann haltlos durch, der Vortrieb verpufft in einer blauen Wolke.

Auch beim BMW läßt die Traktion zu wünschen übrig, doch wird dies weniger deutlich als beim Alfa, weil sein Motor beim Gasgeben nicht so spontan zupackt. Ansonsten demonstriert der 525 i, daß das BMW-Fahrwerk, das in früheren Zeiten zweifellos Maßstäbe setzte, mittlerweile doch ziemlich in die Jahre gekommen ist. Denn eine so eindeutige Übersteuerneigung, wie sie der BMW an den Tag legt, und das ausgeprägte Eigenleben der Hinterachse bei schneller Kurvenfahrt lassen ihn labil wirken und erfordern besonders bei nasser Fahrbahn erhöhte Vorsicht. Schließlich sind auch die Tage vorbei, in denen der BMW als besonders handliches Auto gelten konnte. Dem nämlich steht die trotz Servounterstützung etwas zu schwergängige Lenkung entgegen.

Wieviel Routine der BMW-Fahrer braucht, wird besonders dann deutlich, wenn man direkt in den Ford umsteigt. Denn der ist wahrhaftig das, was die Engländer „forgiving car“ nennen, ein Auto also, daß sich auch dann nicht aus der Ruhe bringen läßt, wenn der Fahrer einen Fehler gemacht hat und sich plötzlich mit einer Kurvengeschwindigkeit konfrontiert sieht, die er im Straßenverkehr besser gemieden hätte.

Aber auch dann ändert der Sierra sein neutrales Kurvenverhalten nicht, er bleibt ausgesprochen gutmütig und läßt sich durch leichtes Zurücknehmen des Lenkeinschlags auf Kurs halten. Nicht einmal Gaswegnehmen oder Bremsen provoziert eine schwer beherrschbare Lastwechselreaktion.

Eine ähnliche Gutmütigkeit hat sonst nur noch der Peugeot zu bieten. Er untersteuert nur ganz leicht, um im Grenzbe-



reich dann eine ebenfalls nur zart angedeutete Übersteuerneigung an den Tag zu legen. Schon damit ist gesagt, daß nicht mit ähnlicher Narrensicherheit gerechnet werden kann wie beim Ford, doch ist auch der Peugeot weit davon entfernt, seinen Fahrer in Extremsituationen zu überfordern. Der Übergang zum Übersteuern nämlich kündigt sich frühzeitig an und erfolgt anschließend so kontinuierlich und weich, daß es keinerlei Schwierigkeiten macht, das nach außen drängende Heck zu parieren. Die leichtgängige, guten Fahrbahnkontakt vermittelnde Servolenkung unterstreicht diesen Eindruck von Problemlosigkeit noch.

Gute, auch bei hoher Beanspruchung unempfindliche Bremsen schließlich deuten ebenfalls an, daß die Fahr-sicherheit beim Peugeot auf einem hohen Niveau liegt – um so mehr, als die übrigen Konkurrenten, bis auf den BMW, hier wahrhaftig nichts Überdurchschnittliches zu bieten haben. Besonders der als einziger mit hinteren Trommelbremsen ausgestattete Sierra, dessen Bremse erst nach einem sehr langen Pedalweg anspricht und forcierte Benutzung mit Fading quittiert, zeigt, daß die Bremsen auch bei modernen Autos noch ein Thema sein können, wenn der Hersteller zu sehr spart. Beim Alfa wird die Kursstabilität durch Überbremsen der Hinterräder beeinträchtigt, beim Citroen stört das giftige Ansprechen bei praktisch nicht vorhandenem Pedalweg. Auf griffiger Straße mag man damit noch zurechtkommen, bei Nässe oder gar Schnee ist die CX-Bremse aber alles andere als eine sichere Sache.

## 5. Wirtschaftlichkeit: Klare Vorteile für den Ford Sierra

**O**bwohl mit dem größten Hubraum versehen und deswegen in den festen Kosten nicht sonderlich günstig, kann

beim Ford Sierra mit der insgesamt geringsten finanziellen Belastung gerechnet werden. Dazu trägt einmal sein relativ niedriger Anschaffungspreis bei, aber auch die vergleichsweise niedrig angesetzten Inspektionskosten und Preise für Verschleißteile spielen eine Rolle. Dazu gesellt sich schließ-

lich ein akzeptabler Verbrauch des betagten Sechszylinders, der nur noch vom relativ kleinen Alfa unterboten wird. Allerdings sind bei ihm relativ hohe Festkosten nicht zu übersehen, was er in erster Linie seiner ungünstigen Einstufung bei der Kaskoversicherung zu verdanken hat.

Ersatzteile und Wartung						
Fahrzeugtyp		Alfa Romeo 90-2.5	BMW 525 i	Citroen CX GTi Turbo	Ford Sierra XR 4i	Peugeot 505 Turbo Inj.
Wischerblätter	DM	30,-	30,-	28,-	39,-	29,-
Zündkerzen + Filter (Luft-, Öl- u. Kraftstofffilter)	DM	153,-	86,-	166,-	101,-	157,-
Auspuffanlage	DM	906,-	843,-	787,-	611,-	935,-
Kupplung	neu DM im Tausch DM	448,- -	466,- 378,-	430,- -	404,- 324,-	344,- -
4 Stoßdämpfer	DM	370,-	641,-	797,- <sup>4)</sup>	572,-	544,-
Federbeine	DM	-	360,-	-	317,-	725,-
Bremsbeläge	DM	180,-	174,-	174,-	242,-	189,-
2 Bremsscheiben vorn	DM	193,-	253,-	397,-	143,-	319,-
Lichtmaschine	neu DM im Tausch DM	486,- 266,-	832,- 441,-	- 209,-	747,- 425,-	502,- 234,-
Anlasser	neu DM im Tausch DM	623,- 307,-	511,- 238,-	- 296,-	514,- 261,-	492,- 210,-
Inspektion <sup>1)</sup>	alle km DM	20 000 359,-	- <sup>2)</sup> 342,-	20 000 201,-	20 000 219,-	15 000 288,-
Pflegedienst <sup>1)</sup>	alle km DM	10 000 107,-	- <sup>2)</sup> 69,-	10 000 141,-	10 000 169,-	7 500 111,-
1 Satz Reifen <sup>3)</sup>	DM	1 193,-	960,-	1 678,-	904,-	983,-
Servicestellen in der BRD		420	983	811	2 109	1 241

<sup>1)</sup> Preise sind gerundet und können regional variieren; <sup>2)</sup> Nach Intervall-Anzeige; <sup>3)</sup> Testwagenbereifung; <sup>4)</sup> Federkugeln

Betriebskosten						
Fahrzeugtyp		Alfa 90 2.5	BMW 525 i	Citroen CX GTi Turbo	Ford Sierra XR 4i	Peugeot 505 Turbo Inj.
Grundpreis	DM	33 965,-	35 150,-	35 700,-	29 575,-	31 250,-
Kfz-Steuer	DM	360,-	360,-	360,-	403,20	316,80
Haftpflicht <sup>1)</sup>	DM	1 272,-	1 272,-	1 503,-	1 272,-	1 503,-
Teilkasko <sup>2)</sup>	DM	361,-	238,-	197,-	187,-	127,-
Teilkasko <sup>3)</sup>	DM	247,-	163,-	134,-	127,-	87,-
Vollkasko <sup>4)</sup>	DM	2 211,-	2 015,-	2 495,-	2 375,-	1 522,-
Betriebskosten pro 100 km	DM	32,50	33,40	36,80	34,05	35,05
Gesamtkosten (ohne Abschreibung und Verzinsung bei jährlich)	in Pf/km					
10 000 km		54,7	52,1	57,4	52,7	54,5
20 000 km		43,6	42,7	47,1	43,4	44,8
30 000 km		39,9	39,6	43,7	40,2	41,5
40 000 km		38,1	38,0	42,0	38,7	39,9
50 000 km		36,9	37,1	40,9	37,8	38,9

<sup>1)</sup> Schadenfreiheitsklasse SF1 (100 Prozent) Tarif RS 3, Deckungssumme zwei Millionen Mark, Jahresprämie; <sup>2)</sup> ohne Selbstbeteiligung; <sup>3)</sup> mit 300 Mark Selbstbeteiligung; <sup>4)</sup> mit 650 Mark Selbstbeteiligung

## Fahreigenschaften

Fahrzeugtyp	Alfa Romeo	BMW	Citroen	Ford	Peugeot
Kurvenverhalten	14	11	10	19	16
Geradauslauf/ Windempfindlichkeit	16	18	17	19	20
Handlichkeit	19	15	9	18	16
Traktion	12	14	20	18	17
Bremsen	15	16	13	12	18
Summe (maximal 100 Punkte)	76	74	69	86	87

Der Alfa allerdings wird, davon kann man nach den Erfahrungen mit dem Vorgänger-Modell Alfetta schon heute ausgehen, einem hohen Wertverlust unterliegen – ein Nachteil, der sich bei den ausländischen Konkurrenten grundsätzlich stärker bemerkbar macht als beim Ford. Am leichtesten dürfte es noch sein, einen ge-

## Vergleichstest

brauchten BMW 525i zu einem angemessenen Preis wieder loszuwerden.

Daß die Rechnung trotzdem insgesamt nicht sehr günstig ausfällt – dafür sorgen neben dem hohen Anschaffungspreis und den ebenfalls beachtlichen Aufpreisen die recht

hohen Kosten für Wartung und Reparaturen. Zu Buche schlägt schließlich auch, daß der BMW sich durch recht generösen Umgang mit dem Benzin auszeichnet.

Deutlich übertroffen allerdings wird er in dieser Beziehung von den mit Turbomotoren ausgerüsteten Citroen und Peugeot; beide verbrauchen unzeitgemäß viel und handeln sich da-

mit einen Punktabzug ein. Der Citroen schließlich ist noch durch seine serienmäßige Michelin TRX-Bereifung gehandicapt: Wenn diese breiten Pneus ersetzt werden müssen, sind beinahe 1 700 Mark fällig – gut 50 Prozent mehr als bei den übrigen Autos im Vergleichstest. Ein letzter Platz in der Wirtschaftlichkeitswertung bleibt dem Citroen deshalb nicht erspart.

## Unterm Strich

Das Ergebnis dieses Vergleichstests läßt an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig: Erster Platz für den rundum ausgewogenen Sierra, letzte Position für den CX. Kein erfreuliches Resultat für das neue Citroen-Flaggschiff, aber ebenfalls ein Beweis dafür, daß die nüchterne Abwägung aller Qualitäten in einem Punkteschema nicht unbedingt den spezifischen Reiz eines Autos widerspiegeln muß. Emotionen spielen gerade bei betont individuellen Autos eine Rolle; schließlich ist es schwer vorstellbar, daß sich jemand für einen Ford entscheidet, wenn er sich mit einem Citroen oder Alfa besonders gut angezogen fühlt.

Götz Leyrer

### Wirtschaftlichkeit

Fahrzeugtyp	Alfa Romeo	BMW	Citroen	Ford	Peugeot
Preis	15	11	13	20	16
Wiederverkauf	10	20	12	16	14
Festkosten*	16	19	14	16	18
Wartung/Reparaturen	15	15	12	19	14
Kraftstoffkosten	20	17	13	17	16
Summe (maximal 100 Punkte)	76	82	64	88	78

\* Steuer, Haftpflicht, Teilkasko, Vollkasko

### Gesamtwertung

Fahrzeugtyp	Alfa Romeo	BMW	Citroen	Ford	Peugeot
Karosserie	66	82	78	68	85
Antrieb	75	69	79	82	67
Komfort	66	78	66	72	65
Fahreigenschaften	76	74	69	86	87
Wirtschaftlichkeit	76	82	64	88	78
Summe (maximal 500 Punkte)	359	385	356	396	382

**1. Platz**  
Ford Sierra XR 4i  
396 Punkte

Der Ford leistet sich keine gravierenden Schwächen – sein wichtigster Nachteil ist, daß er grundsätzlich nur mit zwei Türen geliefert wird

**2. Platz**  
BMW 525 i  
385 Punkte

Seine unbefriedigende Antriebseinheit kostete den BMW den Sieg: ein durchzugsschwacher Sechszylinder, gepaart mit einer unharmonischen Getriebeabstufung

**3. Platz**  
Peugeot 505  
Turbo Injection  
382 Punkte

Das Spitzenmodell der 505-Reihe weist unübersichtbare Schwächen auf: den brummigen Motor beispielsweise und den unbefriedigenden Federungskomfort

**4. Platz**  
Alfa Romeo 90  
359 Punkte

Ein Beweis dafür, daß die Alfa-Tradition noch nicht vergessen ist. Zahlreiche Detailmängel sorgen aber dafür, daß der Alfa nicht weiter vorn rangiert

**5. Platz**  
Citroen CX GTi  
Turbo  
356 Punkte

Ein Auto, das von Gegensätzen geprägt wird. Viele gute Eigenschaften sind dem CX nicht abzusprechen – leider gepaart mit unübersehbaren Nachteilen

