



Mit fünf verschiedenen Motor-Konzepten kämpfen die Kleinen um die GTI-Nachfolge. Von links nach rechts: Fiat Uno mit Turbounterstützung, Ford Fiesta mit viel Hubraum, Suzuki Swift mit Vierventilzylinderköpfen, VW Polo mit mechanisch angetriebenem G-Lader, Honda Civic mit drei Ventilen pro Zylinder

# Welcher ist der beste kleine GTI? Minis

Suzuki Swift GTi, VW Polo G40, Honda Civic 1,5i GT



# mit Mumm

Der Golf wird immer stärker, immer besser und immer teurer – vielen zu teuer. Das ist die Chance für die Kleinen. Fünf kämpfen um die Nachfolge. *Auto Bild* hat sie getestet

Foto: Andreas Lindtner

Bitte blättern Sie um

# Vergleichstest

**D**ie Begründer des GTI-Ruhms sind erwachsen geworden. Ob Golf, Kadett oder Escort: Sie alle wurden größer, komfortabler, legten das Halbstarcken-Image ab. Sie haben dabei aber auch ein bißchen Wohlstandsspeck angesetzt. Damit stieg der Preis: zum Teil weit über 20 000 Mark.

Von Jürgen von Gosen

Wer da nicht mehr mithalten konnte, für den gibt es jetzt Ersatz – mit den gleichen Vorzügen wie einst: kompakte Karosserie, hohe Fahrleistungen, verhältnismäßig günstiger Anschaffungspreis. Die Initiative geht diesmal vom Ausland aus. Aus Japan kommen der brandneue **Suzuki Swift GTI**, der ausgereifte **Honda Civic 1.5i GT**. Und Italien schiebt den **Uno turbo i.e.** ins Rennen. Was die Deutschen dagegenhalten? Zunächst nur den **Ford Fiesta XR2**. Bei Opel hört das Angebot beim 70-PS-Corsa auf (nur Tuner Günther Irmischer liefert 13 zusätzliche PS). Und in Wolfsburg hat man sich entschlossen, einen Versuchsbau zu starten. Der **VW Polo G 40** wurde zunächst nur 500mal gebaut, ist vorerst ausverkauft.

Höchstens 20 000 Mark Kaufpreis lautete die Auto Bild-Vorgabe. Fiat Uno und Honda Civic haben sich nicht ganz daran gehalten. Aber dafür haben sie einen umweltschonenden Katalysator unter dem Bodenblech. Ohne ihn liegen sie genau 10 Mark unter der magischen Preisgrenze.

## 1. Kapitel: Die Motoren

Zunächst ein bißchen Theorie und Zahlenwerte. Vier Zylinder haben sie alle, vier Ventile pro Zylinder nur der Suzuki Swift. Bei 1300 ccm Hubraum ergibt das stattliche 74 kW (101 PS). Drei Ventile stecken in jedem Honda-Zylinderkopf. Rund 1500 ccm Hubraum verheften dem Civic zu 66 kW (90 PS). Hier raubt der Drei-Wege-Katalysator volle 10 PS. Ganz ohne moderne Technik kommt der Fiesta-Motor aus. Hier heißt das Rezept: mehr Hubraum, 1567 ccm und 70 kW (95 PS).

Fiat und VW setzen auf Zwangsbeatmung. Ihre 1300er-Motoren müssen die Frischluft nicht mühsam einatmen. Beim Uno bläst ein Turbolader Sauerstoff in die Brennräume, dem Polo macht ein G-Lader ordentlich Dampf. Für die Kat-Version des Uno bleiben so 73 kW (100 PS). Der Polo ist der Muskelprotz des Vergleichs mit vollen 85 kW (115 PS). Auch ihn soll es demnächst mit Kat geben, dann hat er immer noch 112 PS.

## Polo und Uno haben die besten Motoren

Im Fahrbetrieb setzen sich die beiden Lader-Systeme an die Spitze. Besonders der Polo hat gewaltig Kraft. Wer nichts von dem kleinen Motor unter der Fronthaube weiß, sieht sich gefoppt. Bullig tritt der 1300er vom Start weg an, kein Verschlucken, kein Zögern, wie von einer Riesenfaust geschoben, fährt der G 40 los. Das können sonst nur große Zweilitermotoren. Der G-40-Motor überzeugt auf der ganzen Linie: lauffruhig, drehfreudig, durchzugsstark und sparsam (nur 9,6 Liter auf 100 Kilometer).

Kaum schlechter schneidet der Uno-Turbomotor ab. Er hat viel

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 12

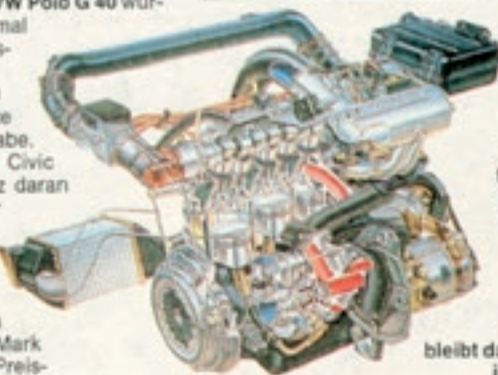
Die sportlichen Aufsteiger: Obwohl außen ganz Kleinstwagen, können sie inzwischen mit den Fahrleistungen der Großen gut mithalten



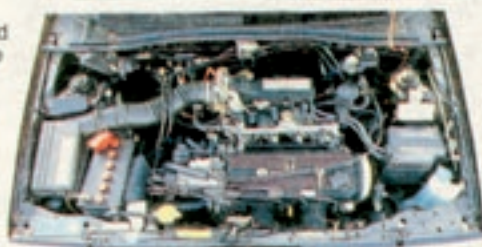
Foto: A. Lindner



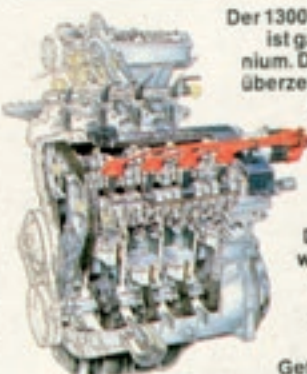
Künstlich beatmet, niedrig verdichtet: Der Motor des Polo G 40 verdankt seine vorbildliche Kraftentfaltung dem G-Lader. Das ist ein mechanisch angetriebener Lader, der die Ansaugluft verdichtet und über einen Ladeluftkühler in die Brennräume preßt. Seine Vorzüge: bulliger Durchzug, hohe Laufruhe, niedriger Verbrauch



Die Uno-Kraftkur erfolgt per Turbolader mit Ladeluftkühler. Leistungsentfaltung und Laufruhe überzeugen, der Benzinkonsum nicht. Der kurzhubige Motor dreht munter hoch, bleibt dabei akustisch im Hintergrund



Der 1500er-Honda-Motor hat eine obeliegende Nockenwelle, drei Ventile pro Zylinder: zwei auf der Einlaßseite, eins am Auslaßkanal. Der Civic-Motor hängt gut am Gas, ist durchzugsstark, aber laut



Der 1300er-Swift-Motor ist ganz aus Aluminium. Der Viertakter überzeugt durch gute Gasannahme, spontanes Hochdrehen und niedrigen Verbrauch. Die Durchzugswerte sind dank geringem Gewicht und sportlich kurz gestuftem Getriebe noch gut



Der Gußmotor im Fiesta XR2 wird von einem Registervergaser mit zündfähigem Gemisch versorgt. Das Ansprechverhalten ist träge, der Motor wirkt zäh und drehunwillig. Nachteile: sehr laut, hoher Verbrauch, nicht schadstoffarm

## Technische Daten

### VW Polo G 40

Vierzylindermotor, eine obeliegende Nockenwelle, 1272 ccm Hubraum, Bohrung x Hub 75 x 72 mm, Verd. 8:1, mechan. Kompressor G-Lader, 85 kW (115 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 148 Nm bei 3600/min, elektronische Einspritzung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradaufhängung, vorn McPherson-Federbeine, Querlenker, hinten Verbundlenkerachse, Schraubenfedern, Stabi, vorn innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten Trommelbr., Tank 40 Liter

Höchstgeschw.	196 km/h
0-100 km/h	7,8 Sekunden
60-100 km/h ①	7,3 Sekunden
Testverbrauch	9,6 l Super
Gewicht	805 kg
Zuladung	425 kg
Anhängelast ②	650 kg
Innenegeräusch ③	70,5 dB (A)
Steuer	280,80 Mark
Versicherung	1136,10 Mark
Grundpreis	19 950 Mark

### Fiat Uno turbo i.e.

Vierzylindermotor, eine obeliegende Nockenwelle, Hubraum 1301 ccm, Bohrung x Hub 80,5 x 63,9 mm, Verdichtung 8:1, IHI-Abgas-Turbolader mit Ladeluftkühler, ungeregelter Katalysator, 73 kW (100 PS) bei 6000/min, maximales Drehmoment 142 Nm bei 3500/min, elektronische Einspritzung, Einzelradaufhängung, vorn McPherson-Federbeine, Querlenker, hinten Verbundlenkerachse, Stabilisator, Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet, Tankinhalt 50 Liter

Höchstgeschw.	191 km/h
0-100 km/h	8,8 Sekunden
60-100 km/h ①	7,4 Sekunden
Testverbrauch	10,8 l S bleifrei
Gewicht	875 kg
Zuladung	405 kg
Anhängelast ②	1000 kg
Innenegeräusch ③	75 dB (A)
Steuer	61 Monate frei
Versicherung	1136,10 Mark
Grundpreis	20 990 Mark

### Honda Civic 1.5iGT

Vierzylindermotor, 1488 ccm Hubraum, Bohrung x Hub 74 x 86,5 mm, Verdichtung 8,7:1, geregelter Katalysator mit Lambdasonde, 66 kW (90 PS) bei 5500/min, maximales Drehmoment 120 Nm bei 4500/min, Benzineinspritzung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, vorn Einzelradaufhängung, Dämpferbeine, Drehtstabfederung, hinten Starrachse, Längslenker, Schraubenfedern, Stabilisator, vorn innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Tank 46 Liter

Höchstgeschw.	176 km/h
0-100 km/h	10 Sekunden
60-100 km/h ①	11,6 Sekunden
Testverbrauch	9,8 l N bleifrei
Gewicht	870 kg
Zuladung	400 kg
Anhängelast ②	1000 kg
Innenegeräusch ③	71,5 dB (A)
Steuer	61 Monate frei
Versicherung	1136,10 Mark
Grundpreis	21 280 Mark

### Suzuki Swift GTI

Vierzylindermotor, zwei obeliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, 1298 ccm Hubraum, Bohrung x Hub 74 x 75,5 mm, Verd. 10:1, 74 kW (101 PS) bei 6600/min, maximales Drehmoment 113 Nm bei 5400/min, Benzineinspritzung, Frontantrieb, Fünfganggetriebe, Einzelradaufhängung, vorn McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabi, hinten Verbundlenkerachse, Schraubenfedern, Panhardstab, vorn innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten Trommelbr., Tank 33 Liter

Höchstgeschw.	181 km/h
0-100 km/h	8,4 Sekunden
60-100 km/h ①	8,3 Sekunden
Testverbrauch	8,9 l S auch bleifrei
Gewicht	750 kg
Zuladung	465 kg
Anhängelast ②	800 kg
Innenegeräusch ③	77 dB (A)
Steuer	24 Monate frei
Versicherung	1136,10 Mark
Grundpreis	17 990 Mark

### Ford Fiesta XR2

Vierzylindermotor, 1567 ccm Hubraum, Bohrung x Hub 79,96 x 79,52 ccm, Verdichtung 9,5:1, 70 kW (95 PS) bei 5750/min, maximales Drehmoment 132 Nm bei 4000/min, Registervergaser, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, vorn Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine, Querlenker, Zugstreben, hinten Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Stabilisator, vorn innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Tankinhalt 40 Liter

Höchstgeschw.	176 km/h
0-100 km/h	9,9 Sekunden
60-100 km/h ①	10,3 Sekunden
Testverbrauch	11,2 l Super
Gewicht	840 kg
Zuladung	435 kg
Anhängelast ②	800 kg
Innenegeräusch ③	72,5 dB (A)
Steuer	345,60 Mark
Versicherung	1136,10 Mark
Grundpreis	18 965 Mark

① Beschleunigung im 4. Gang;

② gebremst; ③ bei 100 km/h im 4. Gang

# Wenn's gekracht hat: Wie kommen Sie am schnellsten zu Ihrem Geld?



Wenn Sie einen Unfall hatten, möchten Sie natürlich, daß der Schaden so schnell wie möglich reguliert wird. Das wollen

auch wir, die Autoversicherer. Wir sagen Ihnen hier, wie es am zügigsten geht.

Bitte melden Sie den Unfall sofort dem Versicherer, am besten telefonisch. Gerade auch dann, wenn Sie der Geschädigte sind. Verlassen Sie sich nicht darauf, daß Ihr Unfallgegner die Initiative ergreift.

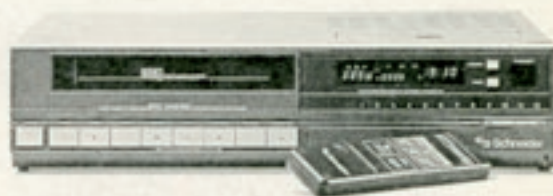
Ist Ihnen die Versicherung des Schädigers nicht bekannt, dann helfen Ihnen die 13 Zentralruf-Stationen der Autoversicherer weiter. Sie erfahren dort innerhalb kürzester Zeit alles Nötige. Der Zentralruf meldet den Schaden unmittelbar dem betroffenen Versicherer und leitet so die Regulierung schnell und ohne viel Papierkrieg ein.

Wenn nötig, veranlaßt der Versicherer, daß Ihr Fahrzeug durch einen Sachverständigen besichtigt wird. Bei klarer Rechtslage händigt er Ihnen eine Reparaturkosten-Übernahmeerklärung für die Werkstatt aus. Sie brauchen dann die Reparatur-

kosten nicht auszulegen, denn die Werkstatt rechnet in diesen Fällen direkt mit dem Unternehmen ab.

Wenn Ihr Auto nach dem Unfall noch fahrbereit ist, können Sie den Schaden auch in einer der zahlreichen Schaden-Schnelldienst- oder Schaden-Schnellhilfe-Stationen begutachten lassen.

Sie sehen, ein Blechschaden ist schnell reguliert, wenn Sie uns ein bißchen dabei helfen.



Machen Sie mit. Gewinnen Sie mit.  
Die Autoversicherer verlosen unter den bis zum 20. 4. 1987 eingehenden richtigen Einsendungen 5 Schneider-Video-Geräte. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



Damit nichts passiert,  
wenn was passiert.  
Ihre Autoversicherer.

## Mitmach-Coupon

Kann auch der Geschädigte der Versicherung einen Unfall melden?

Ja

Nein

Kreuzen Sie bitte die richtige Antwort an.

Name

Straße

Plz

Ort

HUK-Verband, Postfach 300466, 5300 Bonn 3

DER OPEL CORSA CUP

DER ERSTE IST LEIDER SCHON BESETZT.  
DIE NÄCHSTEN 4 999  
SIND ALLERDINGS GENAUSO PREISWERT.



LIMITIERTE AUFLAGE  
ZUM LIMITIERTEN PREIS

So günstig war es noch nie, bei Opel einzusteigen. Es war aber auch noch nie so schwierig. Denn der Cup ist knapp. Und wenn alle 5 000 Stück weg sind, gibt es keinen mehr. Nicht für Geld und schöne Sprüche.

WAS ER ALLES HAT, DER CUP. Das fängt schon mal bei den sportlichen Seitensstreifen an. Dann hat er schwarze Seitenholme; kaum zu übersehen. Sie erkennen den Cup außerdem an seinen großflächigen Radabdeckungen. Die werden beim weißen Modell übrigens in der Wagenfarbe lackiert.

Und wo wir schon bei den Rädern sind: Sie fahren 145er Stahlgürtelreifen. Wer zum Steuer greift, bekommt ein griffiges 2-Speichen-Lenkrad zwischen die Finger.

Alle, die nie genug kriegen, können ihren Cup außerdem mit vielen Extras ausstatten. Wie wär's zum Beispiel mit einem Tageskilometerzähler? Oder einer Nebelschluß-

leuchte? Das und mehr steckt im Cup-Funktions-Paket. Es kostet zwar ein bißchen was extra. Ist aber extra günstig.

WAS SOLL IHR TANKWART DENKEN?

Um es gleich zu sagen: Mit dem Mann werden Sie es sich wahrscheinlich verscherzen. Der 1.0 S-Motor 33 kW (45 PS) ist ein wahrer Geizkragen, was den Benzinverbrauch betrifft. Und wenn Sie nicht nur den Tankwart, sondern auch das Finanzamt ärgern wollen, gibt's den Cup gegen Aufpreis mit dem 1.2 Euronorm-Motor 33 kW (45 PS). Der ist schadstoffarm. Weshalb man kräftig Steuern spart.

IN DEN FARBEN SCHWARZ, WEISS, MEXICOROT. Und für ein paar Mark mehr auch in karminrot; das sehen Sie links.

Also ziehen Sie sich Ihre schnellsten Turnschuhe an und sprinten Sie zum freundlichen Opel-Händler. Bevor der letzte Corsa Cup besetzt ist.



DER OPEL CORSA. FRECH UND SPRITZIG.



## Stärken und Schwächen der Minis mit Mumm

### Fiat Uno turbo i. e.

- + starker Motor
- + geräumige Karosserie
- + bequemer Einstiegn. hinten
- + umfangr. Ausstattung
- schlechte Verarbeitung
- Fahrwerk zu weich
- verspielte Schalter
- hoher Verbrauch
- hakelige Schaltung

### Honda Civic 1.5i GT

- + sehr komfortabel
- + gute Verarbeitung
- + umfangr. Ausstattung
- + präzise Schaltung
- lauter Motor
- 4. und 5. Gang zu lang
- hohe Ladekante
- weiche Sitze
- Reserve-Notrad

### Ford Fiesta XR2

- + gute Verarbeitung
- + sicheres Fahrwerk
- + übersichtl. Heizungsregel.
- + gutes Platzangebot
- lauter Motor
- schlechter Geradeauslauf
- hakeliges Getriebe
- Gurtpfeitschen
- Benzin gluckst im Tank

### VW Polo G40

- + Super Motor
- + sicheres Fahrwerk
- + gute Verarbeitung
- + niedriger Verbrauch
- + gute Sitze
- wenig Platz
- magerer Ausstattung
- harte Federung
- schwergängige Schaltung

### Suzuki Swift GTi

- + drehfreudiger Motor
- + sicheres Fahrwerk
- + präzise Schaltung
- + umfangr. Ausstattung
- + niedriger Verbrauch
- verspielte Schalter
- schlechte Verarbeitung
- lange Gurtpfeitschen
- winziger Kofferraum

Kraft, allerdings erst ab 2500/min. Dann setzt die kleine Turbo-Turbine mit vollem Schub ein. Der Uno läßt sich schaltfaul fahren, der fünfte Gang taugt sogar zum Stadtbummel.

Eine ganz andere Charakteristik steckt im Swift-Motor. Drehzahlen liebt er über alles. 5000 Touren und mehr sollen es sein. Er ist am ehesten ein waschechter Sportmotor. Der bildschöne Doppelnockenwellen-Alumotor entwickelt sein höchstes Drehmoment zwar erst bei 5400/min, dennoch ist er durchzugstark, bleibt Uno und Polo auf den Fersen.

Die Motoren im Honda und Fiesta fallen etwas aus dem Rahmen. Der Civic-Zwölfventiler reagiert blitzschnell auf Gaspedalbewegungen, zieht kraftvoll aus niedrigen Drehzahlen hoch, ist aber viel zu lang übersetzt und nicht sehr drehwillig. Das Fiesta-Aggregat enttäuscht: träges Ansprechverhalten, mühsames Hochdrehen, dabei sehr laut. Die Schaltung arbeitet unexakt und hakelig. Da zeigen die Japaner, wie's geht: kurze Wege, leicht zu schalten.

### 2. Kapitel: Die Fahrwerke

Kleine Autos, viel Leistung – das stellt hohe Anforderungen an die Fahrwerkskonstrukteure. In Wolfsburg hat man die Aufgabe am besten gelöst. Der Polo verdaut die 115 PS recht ordentlich, allenfalls die Federung geriet etwas zu straff. Das nervt auf langen Autobahnstrecken. Der Polo schluckt die kurzen Querrillen nicht. Ebenfalls der Leistung angemessen zeigt sich das Swift-Fahrwerk. Trotz des kürzesten Radstands rollt der Japaner recht komfortabel ab, ist dabei ausreichend straff geführt, vermittelt ein gutes Sicherheitsgefühl. Nur die Bremsen sind mit den hohen Geschwindigkeiten nicht fertig. Zwei- bis dreimal aus hohem Tempo runtergebremst – weg ist die volle Wirkung. Das Pedal federt fast bis zum Anschlag durch, der Bremsweg wird viel zu lang. Das kann im Gebirge gefährlich werden.

Honda Civic und Ford Fiesta verkörpern im Fahrverhalten die totalen Gegensätze. Der XR2 ist sportlich hart. Er liegt wie ein Brett, läuft bei Höchstgeschwindigkeit jeder Längsrille nach. Der Honda ist der Komfortabelste dieses Vergleichs. Ein gutmütiges Fahrverhalten, leicht zu kontrollieren, nur die Dämpfung könnte etwas straffer sein.

Einen Ausrutscher leistet sich der Uno turbo. Bei hohem Tempo läuft er kaum geradeaus. Er drängt in Kurven über die Vorderräder nach außen, die Karosserie neigt sich stark zur Seite. Dieses Untersteuern liegt mit an der ungünsti-

Lesen Sie weiter auf Seite 15



Der Clou beim Polo: der G-Lader. Von der Kurbelwelle per Keilriemen angetrieben, preßt er die Luft in den Motor. So wird der kleine 1300er

kräftig und durchzugstark wie ein großer Zweitlittermotor



Nüchtern sachlich: Polo-Innenraum. Hohe Funktionalität, aber langweilig. Ölbremometer fehlt

Auf der Slalomstrecke: Der Polo ist bei plötzlichen Lenkmanövern gut zu kontrollieren. Aber: Bei Lastwechseln schwenkt das Heck aus, der Polo dreht eigenmächtig etwas in die Kurve



Augenweide für Uno-Fahrer: Sieben Rundinstrumente vermitteln echte Cockpit-Atmosphäre



Hohe Sitzposition im Uno. Die Sportsitze geben guten Halt. Prima: große Ablagemulde vorn

Der Uno turbo mag keine schnellen Kurven: Er untersteuert stark, schiebt über die Vorderachse nach außen. Für hohes Tempo sollte das Fahrwerk unbedingt noch straffer sein



Gut im Honda: ein Hebel für Front- und Heckwischer. Schlecht: Wischwisch nicht kombiniert



Großes Raumangebot, gute Übersicht, funktionelle Bedienung. Leichtgängige Lenkung

Das Civic-Fahrwerk reagiert auf schnelle Richtungswechsel harmlos. Für sportliche Fahrweise ist die Dämpfung allerdings zu schwach. Trotz Starrachse hinten sicheres Fahrverhalten



Ein Hauch von Luxus im Swift: zwei elektrisch verstellbare Außenspiegel. Ansonsten beschränkt sich die Ausstattung auf das Wesentliche



Das Swift-Lenkrad ist zu groß, steht schief, ist nach links geneigt. Bunte Schalter verwirren

Beim Slalom erreicht der Swift Bestzeit. Gut kontrollierbar, ohne Lastwechselreaktionen. Liegt fast wie ein Go-Kart, trotzdem nicht zu hart. Die Reifen (165er) könnten eine Nummer breiter sein



Praktisch im Fiesta-Heck: Unter der Bodenabdeckung ein Fach für Kleinkram



Das Fiesta-Lenkrad steht etwas flach, die Sitze sind von bester Qualität: straff, guter Seitenhalt

Der Fiesta ist sportlich hart abgestimmt. Das bringt Vorteile in schnellen Kurven. Der XR2 liegt sicher, fordert aber viel Lenkkraft. Der Geradeauslauf ist mäßig, fordert häufige Lenkkorrekturen



# Bringen Sie uns mal einen Diesel, den wir nicht kennen.



Einen Diesel kennt man dann, wenn man sein Herzstück kennt: das Einspritzsystem. Auf diesem Gebiet ist Bosch seit 60 Jahren führend, und hier ist der Bosch-Dienst schon traditionell Spezialist. Über 100 Motorenhersteller in aller Welt haben sich für Dieseleinspritz-Systeme von Bosch entschieden. Und den Bosch-Diensten stehen über 15.000 Prüfdaten zur Verfügung, um komplette Anlagen optimal zu warten. Dazu kommt z.B. die Einspritzpumpe auf einen Prüfstand, wo wir die Ist- mit den Soll-Werten ver-

gleichen und, falls erforderlich, korrigieren. Auch diese Diagnosegeräte hat Bosch entwickelt und gebaut. Bevor wir damit arbeiten, werden wir schon auf Schulungen daran ausgebildet. So können wir mit unserer Erfahrung, unserem Wissen und unseren Geräten jeden Diesel perfekt warten und einstellen. Damit sorgen wir dafür, daß er seinem Ruf treu bleibt: nämlich sparsam, robust und zuverlässig zu sein.



Wir helfen mit System



So spitz kalkuliert wie unser Samara ist natürlich auch unser Werbeetat (zum Leidwesen unseres Werbebüros). Deshalb, so dachten wir uns, wäre es vernünftig, wenn wir 500 unserer schönen, nagelneuen Samara *Vorführwagen* als Plakatsäulen nutzen. Und wie das bei uns nun mal so ist, sollte auf den Plakaten kein Angeberspruch draufstehen, sondern was möglichst Sinnvolles.

# 500 MOTORISIERTER PLAKATSÄULEN ZU VERKAUFEN.

So kamen wir auf die Idee, definitiv klarzustellen, was denn nun links und rechts für ein Auto bedeutet. Ähnlich wie in der Politik ist diese Frage ja ein immerwährender Zankapfel und eine Sache des Standpunktes: steht man vorm Auto, ist links eben genau da, wo beim Drinsitzen rechts ist. Und umgekehrt. Nach reiflicher Überlegung haben wir uns entschieden, die Position des Fahrers als die maßgebliche anzusehen. Entsprechend haben wir plakatiert.



So kommt es, daß wenn ein Samara Sie auf der Autobahn links überholt, Sie eben nicht seine linke Seite sehen, sondern seine rechte.

■ Laut Stern Nr. 11 ist der Samara die Ausnahme in seiner Klasse: „Der Russe fährt allen davon.“

Nun ja, wir haben unseren Nutzen gehabt, und Sie sollen natürlich auch was davon haben. Gehen Sie bei Ihrem Lada-Händler vorbei, und sehen Sie, ob er noch eine von den schnellen Plakatsäulen da hat.



Es handelt sich dabei übrigens durchweg um die üppigen GL-Versionen des Samara, die höchstens drei-, viertausend Kilometer auf dem wohlgestalteten Buckel haben und die – unter Brüdern – für einige Hunderter weniger über den Tisch gehen. Noch was: bei den Plakaten haben wir nicht auf die Mark geguckt – sie lassen sich ablösen wie nichts.

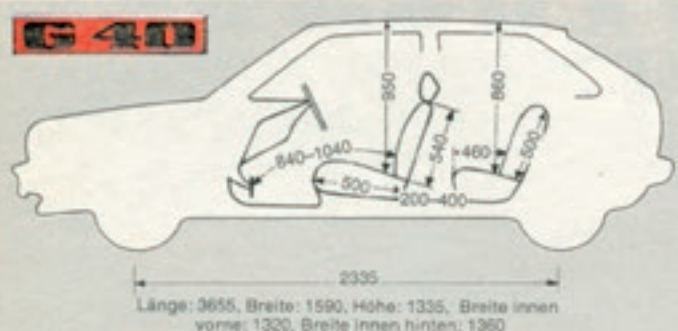
**LADA**



# Vergleichstest

## Der VW Polo wird disqualifiziert

**G 40**



gen Gewichtverteilung. Der Uno ist schlecht ausbalanciert, ist kopflastig.

Problematisch bei allen: Wird die volle Motorkraft auf die Vorderräder losgelassen, zerren die PS mächtig an der Lenkung. Ein vernünftiger Umgang mit dem Gasfuß ist deshalb immer ratsam, erst recht aber bei Nässe!

### 3. Kapitel: Die Karosserien

Vorbildlich: Uno und Civic. Bei kürzesten Außenmaßen bietet der Italiener die beste Raumaussnutzung. Großzügiges Raumgefühl, großer Kofferraum, gute Übersicht, alles gut zugänglich. Minus:

die unzureichende Verarbeitung. Da knistert und ächzt es auf holpriger Strecke.

Der Honda bietet den Insassen in der Breite am meisten Platz, dafür fehlt's an Kopffreiheit. Sein Kofferraum ist klein und durch die hohe Kante schlecht zu beladen. Die Verarbeitung kann mit den Deutschen mithalten.

Polo und Fiesta sind solide und ausgereift, aber eng. Der Suzuki Swift wirkt von außen kleiner, als er ist. Vier Personen finden ausreichend Platz, das Kofferraumteil ist winzig, aber gut zugänglich. Mangel: schlechte Verarbeitung.



Die schlechte, kompakte Polo-Karosserie verrät nichts von dem enormen Temperament unter der Haube

### Der Beste wird nicht verkauft

Der Polo wäre ein würdiger Testsieger, toller Motor, sicheres Fahrwerk, gute Verarbeitung. Aber: Es gibt ihn nicht zu kaufen. Deshalb kann er den Auto Bild-Vergleichstest nicht gewinnen. Wolfsburg sollte schnell reagieren und schnellstens mehr Polo G 40 bauen.

### 4. Kapitel: Die Ausstattungen

Im Honda fehlt es an nichts: Sonnen-Glasdach, zwei Außenspiegel, geteilt umlegbare Rückbanklehne, Metalllackierung, Blaupunkt-Radio. Schlecht: hinten nur Beckengurte, dafür Kopfstützen. Ähnlich komplett sind Uno und Swift. Beim Fiat verwöhnen das komplette Cockpit und Alufelgen, der Suzuki lockt mit elektrischer Spiegelverstellung. Spartanisch geben sich die Deutschen. Außer einem rechten Außenspiegel (nur von außen verstellbar) und geteilt umlegbarer Rücksitzlehne be-

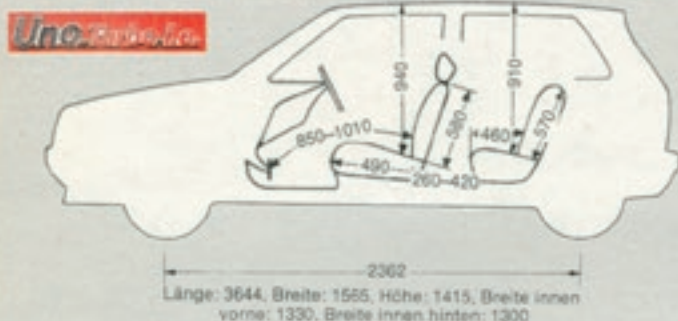
schränkt sich der Fiesta aufs Wesentliche, der Polo bietet nicht einmal das.

### 5. Kapitel: Wirtschaftlichkeit

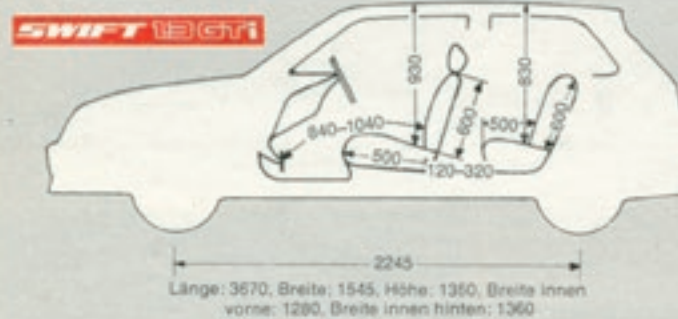
Bestnote für den Suzuki Swift: niedriger Anschaffungspreis, günstig im Verbrauch, steuerbegünstigt (bedingt schadstoffarm). Ebenfalls gut: VW Polo und Honda Civic. Beide sind auf dem Gebrauchtwagenmarkt gefragt. Der Ford Fiesta sammelt nur beim Preis und durch geringen Wertverlust Pluspunkte. Das kann der Fiat nicht. Zudem verbraucht er wie der Fiesta zuviel Benzin, ist aber dank Kat von der Steuer befreit.

## Die Größen der Kleinen

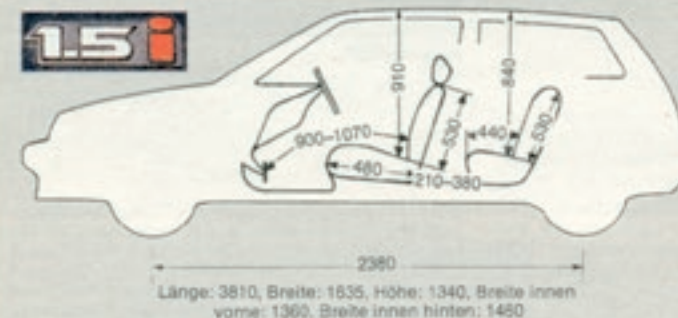
**Uno turbo**



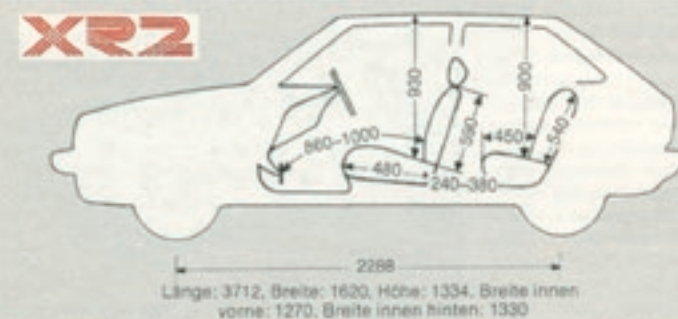
**SWIFT 1.3 GTi**



**1.5i**



**XR2**



## Das Ergebnis des Tests



Der geräumige Fiat Uno kommt ohne auffälligen Spoiler-Zierat daher. Unpraktisch: versenkte Türgriffe

### 1. Fiat Uno turbo i.e.

Der aufgeladene Fiat Uno überzeugt durch seinen leistungsfähigen, kultivierten Motor. Er ist der beste Kompromiß zwischen den Ansprüchen an Sportlichkeit, Komfort und Alltagstauglichkeit. Die Haupt-Kritikpunkte: Fahrwerksschwäche und Verarbeitungsmängel.



Auffällig, fast aggressiv tritt der Suzuki Swift auf. Spoiler, Schweller und Kriegsbemalung ringsum

### 2. Suzuki Swift GTi

Sicherheitsmängel - die unterdimensionierte Bremse - bringen den Swift um den Sieg. Ein faszinierendes Sportgerät mit quirligem Motor. Er vermittelt den größten Fahrspaß, für den kleinsten Geldbeutel. Manko: schlechte Verarbeitung, winziger Tank.



Die Honda-Karosserie versprüht Charme, bietet viel Platz in der Breite, aber wenig Kopffreiheit

### 3. Honda Civic 1.5i GT

Der Civic ist der Komfortabelste dieses Vergleichs - aber keine GTi-Alternative. Mit seinen 90 PS ist er gut motorisiert, aber kein Sportler. Pluspunkte: gute Verarbeitung, geringer Wertverlust. Minus: kleiner und dazu noch schlecht erreichbarer Kofferraum.



Der Fiesta trägt nach außen dick auf: Verbreiterungen ringsum, Front- und Heckspoiler, 185er-Reifen

### 4. Ford Fiesta XR2

Der Fiesta kann mit den modernen Minis nicht mithalten. Vor allem die Motor-Getriebe-Einheit verteilt eine bessere Platzierung. Träge, laut und durstig der Motor, hakelig das Getriebe. Pluspunkte: günstiger Preis, geringer Wertverlust, gute Verarbeitung.