

Vergleich Daihatsu Cuore, Suzuki Alto, Subaru Justy

Typisch, wo die Europäer (fast) nichts mehr zu bieten haben, stoßen die Japaner vor. Sie trauen sich, Kleinstwagen zu verkaufen, deren Vorläufer bei uns längst im Museum gelandet sind: Mini-Minis, anspruchslos, platzsparend und frech. *Auto Bild* sagt, was sie können und wo ihre Schwächen sind



Unterschätzt die



Foto: Conrad/Prepressburg

Japan-Zwerg nicht

Vergleich Daihatsu Cuore, Suzuki Alto,



Formel 1-Pilot Christian Danner:
Wenn's drauf ankommt ...

TUNER '87
DER AUGROS-KATALOG FÜR SPORTLICHES TUNING

DM 8,-

Der AUGROS-Katalog für sportliches Zubehör rund ums Auto. Styling - Tuning - Bordelektronik - Traumaautos
Sofort besorgen am Kiosk, beim Zeitschriftenhändler oder AUGROS-Fachhändler. Falls vergriffen, wenden Sie sich an:

AUGROS
GmbH und Co.

Marco-Polo-Zentrum · 7302 Ostfildern 4 · Tel. 0711/45 05-1



Gut zu Fuß der Daihatsu Cuore. Als Viertürer ist seine Form gut gelungen. Weder vorn noch hinten gibt es unnötige Überhänge. Mustergültige Raumaufteilung für einen Winzling



Der Suzuki Alto ist nach dem gleichen Prinzip wie der Daihatsu entworfen. Um einen etwas größeren Kofferraum zu bekommen, litten die Innenraummaße



Beim Subaru Justy merkt man gleich: Er ist schon fast ein ausgewachsener Mini. Keiner von der Sorte, die aus Micro Cars der Nachkriegszeit mit Sparmotoren entwickelt wurden

Na, Sie mit Ihrem fahrbaren Gartenstuhl! frotzelte ein Cabrio-Fahrer an der Ampel. Tatsächlich sah sein Golf neben meinem Autozweig wie ein Riesenmobil aus. Freilich, er war nicht der einzige, der mich beim Testen der Kleinmobile mittelmäßig betrachtete. Ohne erkennbare PS-Potenz unter der Haube gilt man halt nicht viel auf Deutschlands Straßen. Irgendwie wird man augenblicklich als etwas minderbemittelt eingestuft, ob nun im Portemonnaie oder bei der Motorleistung. Doch denkst du, ich hatte einen Riesenspaß dabei. Ich habe nämlich das schönste Mitleid satt-sam ausgenutzt, wo immer es ging. Bin frech herumgewieselt, habe mich dreist in Lücken geklemmt und so weiter. ... Siehe da, die anderen machten (notgedrungen) freundliche Gesichter. An motorisierten Gartenzweigen läßt kein deutscher Autofahrer seine Aggressionen aus, vorläufig wenigstens.

Das Schuhkarton-Format der Drei-Meter-plus-Autochen täuscht erheblich. Technisch sind sie inzwischen ganz auf der Höhe. Da gibt es keine rumorenden

Gezähmte Geräuschkulisse

Zwei-Zylinder-Motorradmotoren mehr, sondern drei „Töpfe“, dazu obenliegende Nockenwellen mit Zahnriemenantrieb, Fünfganggetriebe, teilweise Schräglenker-Hinterachsen.

Die Herzstücke der drei Lätten sind Drei-Zylinder-Motoren der zweiten Generation. Der japanische Auftakt mit den unrundern Maschinchen war zunächst kein Ohrenschmaus. Das Geschüttel und Geraple ist weitgehend verschwunden. Der Subaru-Einliter läuft im Leerlauf (wenn er warm ist) fast schwingungsfrei. Er ist wie alle anderen unempfindlich gegen hohe Drehzahlen.

Während VW und Fiat/Peugeot ihre Dreizylinder-Projekte gestoppt haben, wurde in Fernost emsig gefeilt und verbessert. Mit hörbarem Erfolg, denn Blech-Winzlinge mit kurzer Karosserie sind eigentlich tückische Resonanzkisten, die störende Vibrationen gnadenlos weitergeben als ausgewachsene Automobile.

Mit dem „Cuore“ habe ich über 3000 Kilometer heruntergeschraubt. Selbst nach 600-km-Tagesetappen bin ich nie geschafft oder mit dröhnendem Kopf ausgestiegen. Wenn ich da an europäische Fahrmaschinen – etwa den Mini, den Renault 4 oder die Erte – denke, wird deutlich, was die Japaner geleistet haben.

Für alle gelten diese Pluspunkte: Sie sind superhandlich, Parkwunder. Sie haben einen variablen Heckraum (umklappbare Rücksitze) wie größere Kom-

Reifen-Superpreise

Sofort-Versand per NN garantiert 1. Wahl, schlauchlos
bis 3 Stück à DM 5,- Fracht-Anteil
ab 4 Stück frachtfrei Bahnstation
(02 61) 6 66 66

Top-Angebot div. Marken Neureifen	Pirelli Goodyear Feldt Michelin	Goodyear Pirelli
8-1/2 Bunters, (S&WB*/PS*/PT-Prüf auf Anfrage)		
155 SR 13	42,-	45,-
165 SR 13	45,-	48,-
175 SR 13	48,-	51,-
185 SR 13	51,-	54,-
195 SR 13	54,-	57,-
155 SR 14	45,-	48,-
165 SR 14	48,-	51,-
175 SR 14	51,-	54,-
185 SR 14	54,-	57,-
195 SR 14	57,-	60,-
155 VR 13	42,-	45,-
165 VR 13	45,-	48,-
175 VR 13	48,-	51,-
185 VR 13	51,-	54,-
195 VR 13	54,-	57,-
155 VR 14	45,-	48,-
165 VR 14	48,-	51,-
175 VR 14	51,-	54,-
185 VR 14	54,-	57,-
195 VR 14	57,-	60,-
155 VR 15	48,-	51,-
165 VR 15	51,-	54,-
175 VR 15	54,-	57,-
185 VR 15	57,-	60,-
195 VR 15	60,-	63,-
205 VR 15	63,-	66,-
215 VR 15	66,-	69,-
225 VR 15	69,-	72,-
235 VR 15	72,-	75,-
245 VR 15	75,-	78,-
255 VR 15	78,-	81,-
265 VR 15	81,-	84,-
275 VR 15	84,-	87,-
285 VR 15	87,-	90,-
295 VR 15	90,-	93,-
305 VR 15	93,-	96,-
315 VR 15	96,-	99,-
325 VR 15	99,-	102,-
335 VR 15	102,-	105,-
345 VR 15	105,-	108,-
355 VR 15	108,-	111,-
365 VR 15	111,-	114,-
375 VR 15	114,-	117,-
385 VR 15	117,-	120,-
395 VR 15	120,-	123,-
405 VR 15	123,-	126,-
415 VR 15	126,-	129,-
425 VR 15	129,-	132,-
435 VR 15	132,-	135,-
445 VR 15	135,-	138,-
455 VR 15	138,-	141,-
465 VR 15	141,-	144,-
475 VR 15	144,-	147,-
485 VR 15	147,-	150,-
495 VR 15	150,-	153,-
505 VR 15	153,-	156,-
515 VR 15	156,-	159,-
525 VR 15	159,-	162,-
535 VR 15	162,-	165,-
545 VR 15	165,-	168,-
555 VR 15	168,-	171,-
565 VR 15	171,-	174,-
575 VR 15	174,-	177,-
585 VR 15	177,-	180,-
595 VR 15	180,-	183,-
605 VR 15	183,-	186,-
615 VR 15	186,-	189,-
625 VR 15	189,-	192,-
635 VR 15	192,-	195,-
645 VR 15	195,-	198,-
655 VR 15	198,-	201,-
665 VR 15	201,-	204,-
675 VR 15	204,-	207,-
685 VR 15	207,-	210,-
695 VR 15	210,-	213,-
705 VR 15	213,-	216,-
715 VR 15	216,-	219,-
725 VR 15	219,-	222,-
735 VR 15	222,-	225,-
745 VR 15	225,-	228,-
755 VR 15	228,-	231,-
765 VR 15	231,-	234,-
775 VR 15	234,-	237,-
785 VR 15	237,-	240,-
795 VR 15	240,-	243,-
805 VR 15	243,-	246,-
815 VR 15	246,-	249,-
825 VR 15	249,-	252,-
835 VR 15	252,-	255,-
845 VR 15	255,-	258,-
855 VR 15	258,-	261,-
865 VR 15	261,-	264,-
875 VR 15	264,-	267,-
885 VR 15	267,-	270,-
895 VR 15	270,-	273,-
905 VR 15	273,-	276,-
915 VR 15	276,-	279,-
925 VR 15	279,-	282,-
935 VR 15	282,-	285,-
945 VR 15	285,-	288,-
955 VR 15	288,-	291,-
965 VR 15	291,-	294,-
975 VR 15	294,-	297,-
985 VR 15	297,-	300,-
995 VR 15	300,-	303,-
1005 VR 15	303,-	306,-
1015 VR 15	306,-	309,-
1025 VR 15	309,-	312,-
1035 VR 15	312,-	315,-
1045 VR 15	315,-	318,-
1055 VR 15	318,-	321,-
1065 VR 15	321,-	324,-
1075 VR 15	324,-	327,-
1085 VR 15	327,-	330,-
1095 VR 15	330,-	333,-
1105 VR 15	333,-	336,-
1115 VR 15	336,-	339,-
1125 VR 15	339,-	342,-
1135 VR 15	342,-	345,-
1145 VR 15	345,-	348,-
1155 VR 15	348,-	351,-
1165 VR 15	351,-	354,-
1175 VR 15	354,-	357,-
1185 VR 15	357,-	360,-
1195 VR 15	360,-	363,-
1205 VR 15	363,-	366,-
1215 VR 15	366,-	369,-
1225 VR 15	369,-	372,-
1235 VR 15	372,-	375,-
1245 VR 15	375,-	378,-
1255 VR 15	378,-	381,-
1265 VR 15	381,-	384,-
1275 VR 15	384,-	387,-
1285 VR 15	387,-	390,-
1295 VR 15	390,-	393,-
1305 VR 15	393,-	396,-
1315 VR 15	396,-	399,-
1325 VR 15	399,-	402,-
1335 VR 15	402,-	405,-
1345 VR 15	405,-	408,-
1355 VR 15	408,-	411,-
1365 VR 15	411,-	414,-
1375 VR 15	414,-	417,-
1385 VR 15	417,-	420,-
1395 VR 15	420,-	423,-
1405 VR 15	423,-	426,-
1415 VR 15	426,-	429,-
1425 VR 15	429,-	432,-
1435 VR 15	432,-	435,-
1445 VR 15	435,-	438,-
1455 VR 15	438,-	441,-
1465 VR 15	441,-	444,-
1475 VR 15	444,-	447,-
1485 VR 15	447,-	450,-
1495 VR 15	450,-	453,-
1505 VR 15	453,-	456,-
1515 VR 15	456,-	459,-
1525 VR 15	459,-	462,-
1535 VR 15	462,-	465,-
1545 VR 15	465,-	468,-
1555 VR 15	468,-	471,-
1565 VR 15	471,-	474,-
1575 VR 15	474,-	477,-
1585 VR 15	477,-	480,-
1595 VR 15	480,-	483,-
1605 VR 15	483,-	486,-
1615 VR 15	486,-	489,-
1625 VR 15	489,-	492,-
1635 VR 15	492,-	495,-
1645 VR 15	495,-	498,-
1655 VR 15	498,-	501,-
1665 VR 15	501,-	504,-
1675 VR 15	504,-	507,-
1685 VR 15	507,-	510,-
1695 VR 15	510,-	513,-
1705 VR 15	513,-	516,-
1715 VR 15	516,-	519,-
1725 VR 15	519,-	522,-
1735 VR 15	522,-	525,-
1745 VR 15	525,-	528,-
1755 VR 15	528,-	531,-
1765 VR 15	531,-	534,-
1775 VR 15	534,-	537,-
1785 VR 15	537,-	540,-
1795 VR 15	540,-	543,-
1805 VR 15	543,-	546,-
1815 VR 15	546,-	549,-
1825 VR 15	549,-	552,-
1835 VR 15	552,-	555,-
1845 VR 15	555,-	558,-
1855 VR 15	558,-	561,-
1865 VR 15	561,-	564,-
1875 VR 15	564,-	567,-
1885 VR 15	567,-	570,-
1895 VR 15	570,-	573,-
1905 VR 15	573,-	576,-
1915 VR 15	576,-	579,-
1925 VR 15	579,-	582,-
1935 VR 15	582,-	585,-
1945 VR 15	585,-	588,-
1955 VR 15	588,-	591,-
1965 VR 15	591,-	594,-
1975 VR 15	594,-	597,-
1985 VR 15	597,-	600,-
1995 VR 15	600,-	603,-
2005 VR 15	603,-	606,-
2015 VR 15	606,-	609,-
2025 VR 15	609,-	612,-
2035 VR 15	612,-	615,-
2045 VR 15	615,-	618,-
2055 VR 15	618,-	621,-
2065 VR 15	621,-	624,-
2075 VR 15	624,-	627,-
2085 VR 15	627,-	630,-
2095 VR 15	630,-	633,-
2105 VR 15	633,-	636,-
2115 VR 15	636,-	639,-
2125 VR 15	639,-	642,-
2135 VR 15	642,-	645,-
2145 VR 15	645,-	648,-
2155 VR 15	648,-	651,-
2165 VR 15	651,-	654,-
2175 VR 15	654,-	657,-
2185 VR 15	657,-	660,-
2195 VR 15	660,-	663,-
2205 VR 15	663,-	666,-
2215 VR 15	666,-	669,-
2225 VR 15	669,-	672,-
2235 VR 15	672,-	675,-
2245 VR 15	675,-	678,-
2255 VR 15	678,-	681,-
2265 VR 15	681,-	684,-
2275 VR 15	684,-	687,-
2285 VR 15	687,-	690,-
2295 VR 15	690,-	693,-
2305 VR 15	693,-	696,-
2315 VR 15	696,-	699,-
2325 VR 15	699,-	702,-
2335 VR 15	702,-	705,-
2345 VR 15	705,-	708,-
2355 VR 15	708,-	711,-
2365 VR 15	711,-	714,-
2375 VR 15	714,-	717,-
2385 VR 15	717,-	720,-
2395 VR 15	720,-	723,-
2405 VR 15	723,-	726,-
2415 VR 15	726,-	729,-
2425 VR 15	729,-	732,-
2435 VR 15	732,-	735,-
2445 VR 15	735,-	738,-
2455 VR 15	738,-	741,-
2465 VR 15	741,-	744,-
2475 VR 15	744,-	747,-
2485 VR 15	747,-	750,-
2495 VR 15	750,-	753,-
2505 VR 15	753,-	756,-
2515 VR 15	756,-	759,-
2525 VR 15	759,-	762,-
2535 VR 15	762,-	765,-
2545 VR 15	765,-	768,-
2555 VR 15	768,-	771,-
2565 VR 15	771,-	774,-
2575 VR 15	774,-	777,-
2585 VR 15	777,-	780,-
2595 VR 15		

Subaru Justy

paktwagen. Sie sind robust, genügsam und vor allem kräftig genug, um auf der Autobahn Lastzüge, die statt 80 Tempo 110 fahren, zu überholen. Es sind Stadtwagen mit Mittelstreckeneignung.

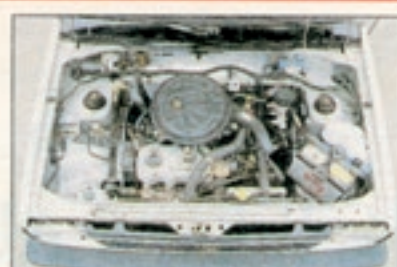
Generelle Minuspunkte: Richtig billig ist keiner. Diese Auto-Zwerge haben längst die 10 000-Mark-Schallmauer durchstoßen. Verbrauch nicht günstiger als bei sparsamen Vierzylindermotoren (weil man die Kleinen instinktiv mehr trübt). Fahren in unteren Gängen mit kräftiger Beschleunigung ist immer noch geräuschvoll. Keine vollwertigen Viersitzer, in der Praxis eher Zweisitzer mit Notsitzen.

Ein bißchen Citroën, made in Japan

Der Subaru ist, was die Leistungsaubeute angeht, mit 55 PS der Stärkste im Test-Trio. Dennoch wirkt er unerwartet faul beim Beschleunigen über die 100-km/h-Marke hinaus. Bei Vollgas auf der Autobahn fällt das Tempo im fünften Gang (ein Spargang) um 10 km/h ab. Der Motor dreht zwar willig im vierten Gang bis 6000/min. Das ist dann mit höherem Spritverbrauch und dumpfem Dröhnen verbunden.

Subaru gefällt sich ein bißchen in der Rolle eines japanischen Citroëns. Ohne große Logik sind rund um das zigarrenkistengroße Armaturenbrett 14 Hebel und Schalter verstreut. Ganz nährisch ist es, daß der Fahrer oben einen Lichtknopf zum Einschalten drücken muß, zum Ausschalten einen weiteren Knopf drei Etagen tiefer. Ebenso geht's mit dem Wischer. Der Antriebsstrang mahlt und singt deutlich in den unteren Gängen. Wird Vierradantrieb genutzt, steigt der Geräuschpegel noch ein

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 12



Rechts in der Ecke unter der Haube des Daihatsu die Batterie, in der Mitte der Dreizylinder, der kaum größer ist als ein Persil-Karton (Foto oben). Die Instrumententafel (Foto Mitte) ist klein, aber sachlich: Tacho links und zwei Zusatz-Instrumente für Wassertemperatur und Tankinhalt rechts.

Die Kopffreiheit in dem kleinen Coore ist beachtlich, weil er praktisch ein Hochdachwagen ist – mit niedriger Gürtellinie (Foto unten)



Wie sich die Bilder gleichen. Auch unter der Motorhaube geht es im Suzuki exakt genauso zu wie bei den Konkurrenten (Foto oben). Das Lenkrad hat nur eine Mittelspeiche. Die Heizungs- und Belüftungsregulierung mit Drehknöpfen

wurde bei der neuesten Serie des Ford Fiesta abgeklaut (Foto Mitte). Kopf- und Beinfreiheit der Rücksitzpassagiere sind nur spärlich bemessen (Foto unten)



Ebenfalls die moderne Anordnung unter der Fronthaube: quer gestellter Motor mit drei Zylindern (Foto oben). Das Armaturenbrett hat beim Justy, als einzigem der drei, einen Drehzahlmesser, im Schaltknopf der rote Knopf für Vierradbetrieb

(Foto Mitte). Für diejenigen, die hinten mitfahren, ist die Kopffreiheit nicht gerade üppig. Das gleiche gilt für den Knieaum vor der Lehne des Vordermannes (Foto unten)

Wollen Sie wirklich mehr zahlen als sein muß?

Sparen Sie mit der EUROPA Kfz-Versicherung:

GOLF (66 kW, 90 PS)

MERCEDES 190 E (90 kW, 122 PS)

AUDI 100 (85 kW, 116 PS)

mit der EUROPA ca. 217.—^{gespart}

mit der EUROPA ca. 348.—^{gespart}

mit der EUROPA ca. 329.—^{gespart}

Dieser Ersparnis – auf Basis des Vergleichs aller in AUTOBILD 12/87 getesteten Versicherungen – gegenüber dem Prämien-Durchschnitt liegen folgende Daten zugrunde: Haftpflicht unbegrenzt (RS 2). Vollkasko mit DM 650.– Selbstbeteiligung (R 6), 100% (CSF 1).



Einer sagt's dem anderen:
"Für die Schadensmeldung hab' ich bei EUROPA den direkten Draht zur Direktion. Anruf genügt, bei Tag und Nacht."

Der EUROPA direct-Versicherer für Ihr Kfz

EUROPA direct ist ein Versicherer, der auf schriftlichem Wege informiert, berät, Verträge abschließt und Schäden bearbeitet. Das spart Geld. Geld, das die Versicherungsnehmer nicht bezahlen müssen. Das macht die Prämien billiger als üblich.

Übrigens: Die EUROPA-Beiträge sind so niedrig, daß Sie sich Haftpflicht (unbegrenzt), Vollkasko und die Insassen-Unfallversicherung leisten können. Sehen Sie doch mal nach, ob Sie nicht besser – und preiswerter zugleich versichert sein müßten.

Wähl EUROPA Telefon-Service

Sie werden sofort beraten. Mo.-Fr. von 8.00 bis 17.30 Uhr
02 21 57 37-200
Wir rufen Sie bestimmt zurück.

EUROPA direct-Versicherer
Wer sparen will, der kommt zu uns.

MEIN INFOCOUPON

Ja, ich will prüfen, ob die Versicherungen bei der EUROPA preiswerter sind.

Fordern Sie Ihr persönliches EUROPA Angebot. Kostenlos.

Name: _____ Ort: _____
 Straße: _____ PLZ: _____
 Beruf: _____ Wichtig für Rückfragen: _____
 Tel.-Nr.: _____ von _____ bis _____
 kW _____ oder PS _____ Hersteller _____ Typ _____
 Hersteller-Schlüssel-Nr. _____ Typ-Schlüssel-Nr. _____
 (b. Kfz-Schein, Ziffer 2) (b. Kfz-Schein Nr. 2) öffentl. _____
 Kennzeichen _____ Erlaubt d. Kfz-Steuer wg. Schwerverbinden zu 100% oder 50%
 % Haftpflicht _____ % Vollkasko _____ Zahlungsweise: 1/1 1/2 1/4 jährlich
 Alle Angaben können Sie Ihrem bisherigen Versicherungsschein bzw. Kfz-Schein entnehmen. Ohne Angabe der Hersteller- und Typ-Schlüssel-Nr. ist eine genaue Beitragsberechnung bei Voll- und Teilkasko nur bedingt möglich. Bei Neufahrzeug rufen wir Sie gerne an.
 Haftpflichtversicherung unbegrenzt 2 Mio. gesetzl.
 Vollkasko mit Selbstbeteiligung 300.- DM 650.- DM 1.000.- DM Fahrzeug
 Teilkasko 200.- DM Selbstbeteiligung ohne Selbstbeteiligung mit ABS-System
 Insassen-Unfallversicherung 300 DM Tod 600 DM Invalidität
 Außerdem interessieren Sie mich für:
 Kapital-Lebensversicherung Unfallversicherung Privat-Haftpflichtversicherung
 Risiko-Lebensversicherung Hausratversicherung _____ Versicherung

EUROPA Bitte ausfüllen, ausschneiden und einsenden an:
Sachversicherung AG, Piusstraße 137, 5000 Köln 41

- Ret und Tot in unseren regionalen EUROPA-SERVICE-STELLEN:**
- 8900 Augsburg 11
 - 8900 Bamberg 16
 - 8900 Bayreuth
 - 8900 Berlin 1
 - 8900 Bielefeld 1
 - 8900 Bochum
 - 8900 Bonn 1
 - 8900 Braunschweig
 - 8900 Chemnitz
 - 8900 Düsseldorf
 - 8900 Essen
 - 8900 Frankfurt/M. 1
 - 8900 Garmisch
 - 8900 Hagen
 - 8900 Hamburg 16
 - 8900 Hannover 1
 - 8900 Karlsruhe
 - 8900 Köln 1
 - 8900 Krefeld
 - 8900 Leipzig 1
 - 8900 Mannheim 1
 - 8900 München 1
 - 8900 Münster 1
 - 8900 Nürnberg 1
 - 8900 Osnabrück
 - 8900 Regensburg 1
 - 8900 Saarbrücken
 - 8900 Stuttgart 1
 - 8900 Tübingen
 - 8900 Ulm
 - 8900 Wiesbaden 1
 - 8900 Würzburg 1
 - 8900 Xanten

DAS AUTO DES JAHRES 1987
IST EIN AUTO FÜR DAS GANZE JAHR.





OPEL OMEGA
AUTO DES JAHRES 1987

Wenn Europas Fachjournalisten ein Auto zum „Auto des Jahres“ wählen, machen sie genau das, was jeder Autofahrer macht. Sie fragen sich: Was hat dieser Wagen, das andere Wagen nicht haben?

Zweifellos wurde der Opel Omega auch deshalb mit Abstand zum „Auto des Jahres 1987“ gewählt, weil sein selbststabilisierendes DSA-Fahrwerk da eine besonders gute Antwort ist. (Neben dem Weltrekord im c_w -Wert und den wirtschaftlichen Motoren, beispielsweise.)

DAS FAHRWERK FÜR ALLE JAHRESZEITEN. Denn es vermag seine Qualitäten, beispielhafte Kurven- und Bremsstabilität, nicht nur bei schönem Wetter und trockenen Straßen auszuspielen. Sondern gerade bei zweifelhaften Witterungs- und Straßenverhältnissen. Und die gibt es in unseren Breiten wohl oft genug. Im Frühling, wenn zum Beispiel die Straße rechts naß und links

trocken ist. Oder im Herbst, wenn herabfallendes Laub die Fahrbahn zur Rutschbahn macht. Oder im Winter, wenn die Strecken mit Eis und Schnee gepflastert sind. Wenn Sie dann dosiert bremsen, bleibt der Omega beispielhaft auf Kurs.

MEHR GEWICHT HAT KEIN GEWICHT. Und wer mit dem Omega und der Familie in den Sommerurlaub fährt, wird noch eine weitere interessante Entdeckung machen: Selbst wenn fünf Personen es sich in seinem Innenraum bequem machen und der Kofferraum bis zum Rand voll ist (520 l Ladevolumen nach VDA), reagiert der Omega kein bißchen träge. Sondern genauso berechenbar, wie Sie es von ihm gewohnt sind. Was natürlich auch an seinem Fahrwerk liegt, insbesondere an seiner Hinterachskinematik.

So gesehen ist jede Jahreszeit die beste Zeit für das „Auto des Jahres 1987“. Bei Ihrem freundlichen Opel-Händler können Sie den Omega jederzeit probefahren.



DER OPEL OMEGA. WAS FÜR EIN AUTO.

Vergleich Daihatsu Cuore, Suzuki Alto, Subaru Justy

blühen. Klar, da muß sich noch mehr drehen. Auch mit dem schwächeren Motor, inzwischen gibt es wahlweise einen 1,2-Liter, ist der Justy ein erstaunlicher Fahr-Pfiffikus mit problemlosen Kurveneigenschaften, auch wenn nur Frontantrieb eingeschaltet ist.

Der Suzuki Alto bringt nur 40 PS auf die Straße. Auch der Hubraum ist deutlich kleiner. Erstaunlicherweise schlägt dieses Kraftminus weniger in der Höchstgeschwindigkeit als bei den Beschleunigungswerten durch. Wenn man die drei hintereinander fährt, ist schon deutlich zu merken, daß der „Suzi“ schwächer auf der Brust ist.

Der Daihatsu mit 44 PS, dessen erste Serie in Deutschland noch mit einem schwächlichen, raubbauartigen Zweizylinder-

motor verkauft wurde, macht ganz klar den meisten Spaß. Der Dreizylinder gibt dem 600-kg-Fliegengewicht ordentlich Dampf. Trotz der knappen Außenlänge von nur 3,19 Meter und einem im Vergleich zu den beiden anderen 3 Zentimeter kürzeren Radstand hat der Cuore das beste Innenraumangebot. An vielen Kleinigkeiten wird offenbar, daß die Japaner eine Menge Grips hineingesteckt haben. Dazu gehört, daß der handbetätigte Choke für die Warmlaufphase mit einem unsichtbaren Thermoschalter versehen ist. Sobald der Motor die richtige Temperatur hat, leuchtet ein rotes Warnlicht auf. Zeit zum Reinschieben. Natürlich ist auch der Daihatsu beim Beschleunigen aus niedriger Geschwindigkeit recht rauh. Doch im normalen

Fahrbetrieb liefert er die angenehmste Geräuschkulisse.

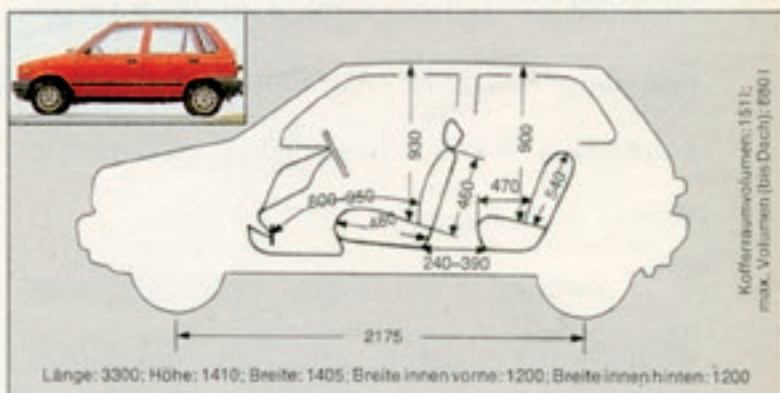
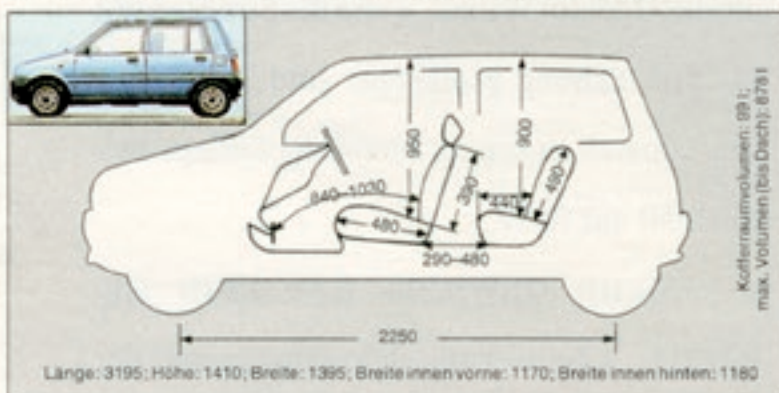
Es gab drei Kleinigkeiten zu bemängeln. Beim etwas heftigen Zuschlagen der Fahrertür verankerte sich die Schelle und rutschte halb in die Türfüllung. Die Schaltung, obwohl leicht zu betätigen, könnte exakter geführt sein. Der Cuore war der einzige, der kein Handschuhfach mit Deckel hat.

Weil die drei ausnahmslos frontantrieben sind und mehr oder minder ausgeprägte Einzelradaufhängungen besitzen, gibt es am Fahrverhalten und an der Kurvenlage trotz der kleinen 12-Zoll-Räder nichts auszusetzen. Sogar der Fahrkomfort ist durchweg befriedigend bis gut. Mit ein bißchen Bravour gefahren, sind alle drei sportlich frech. Es

zeigt sich, Japans Autozwerge sind größer, als sie von außen erscheinen.

Peter J. Glodschey

Zum ersten Mal in einem Serienauto: der Drehsitz. Suzuki bietet ihn an beim Alto GL Automatik. Mit einem Griff läßt sich der Fahrersitz nach außen drehen. Aufpreis 275 Mark für den Sitz, für die Getriebeautomatik 950 Mark

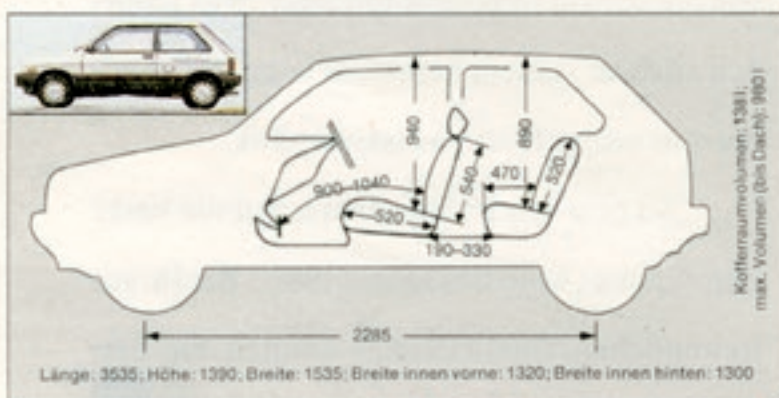


Hubraum/Zylinder	840 ccm/3 Reihe
Leistung	32 kW/44 PS
Drehmoment	68 Nm/3200/min
Höchstgeschw.*	143 km/h
0-100 km/h	16,0 Sek.
80-120 km/h	15,5 Sek.
Testverbrauch	6,3-8,4 l/100 km N
Leergewicht	600 kg
Zuladung	370 kg
Anhängelast	---
Wendekreis	9,0 m
Steuer	118,80/31 Mo. befr.
Versicherung (I)	755 Mark
Grundpreis, 3t./5t.	10995/11495 Mark

Technische Daten	
DAIHATSU CUORE	Wassergekühlter Viertakt-Reihenmotor, quer eingebaut, obenliegende Nockenwelle. Bohrung x Hub, 66,6 x 81,0, Verdichtung 9,5:1. Vergaser, Fünfganggetriebe, auch mit Viereck lieferbar. Frontantrieb, Zahnstangenlenkung, Vorderradaufhängung: Federbeine an Querlenkern und Stabilisator. Hinterradaufhängung: Schräglenkler, Schraubenfedern, Scheibenbremsen vorne, Trommelbremsen hinten. Reifen: 145/70 SR 12. Tankinhalt: 28 Liter. Dachlast: 50 Kilogramm.

Hubraum/Zylinder	795 ccm/3 Reihe
Leistung	29 kW/40 PS
Drehmoment	59 Nm/2500/min
Höchstgeschw.*	139 km/h
0-100 km/h	20,0 Sek.
80-120 km/h	25,5 Sek.
Testverbrauch	8,1-11,5 l/100 km N
Leergewicht	640 kg
Zuladung	360 kg
Anhängelast	450 kg gebr.
Wendekreis	9,15 m
Steuer	105,60/31 Mo. befr.
Versicherung (I)	710,90 Mark
Grundpreis, 3t./5t.	10560/10980 Mark

Technische Daten	
ALTO GL	Wassergekühlter Viertakt-Reihenmotor, quer eingebaut, obenliegende Nockenwelle. Bohrung x Hub 68,5 x 72. Verdichtung 8,7:1. Viereckgetriebe serienmäßig, (5-Gang nicht lieferbar). Frontantrieb, Zahnstangenlenkung, Vorderradaufhängung: Federbeine und Schraubenfedern. Hinterradaufhängung: sturz- und spurkonstante Starrachse, Scheibenbremsen vorne, Trommelbremsen hinten. Reifen: 145/70 SR 12. Tankinhalt 30 Liter. Dachlast 50 Kilogramm.



Hubraum/Zylinder	997 ccm/3 Reihe
Leistung	40 kW/55 PS
Drehmoment	80 Nm/3600/min
Höchstgeschw.*	141 km/h
0-100 km/h	17,0 Sek.
80-120 km/h	21,5 Sek.
Testverbrauch	7,5-9,6 l/100 km N b/Tr.
Leergewicht	730 kg
Zuladung	450 kg
Anhängelast	800 kg gebr.
Wendekreis	9,8 m
Steuer	132,-/31 Mo. befr.
Versicherung (I)	873,60 Mark
Grundpreis, 3t./5t.	14990/15450 Mark

Technische Daten	
SUBARU JUSTY	Wassergekühlter Viertakt-Reihenmotor, quer eingebaut, obenliegende Nockenwelle, Bohrung x Hub 78 x 83, Verdichtung 9,1:1. Vergaser, Fünfganggetriebe serienmäßig. Frontantrieb, zuschaltbarer Allradantrieb, Zahnstangenlenkung, Vorderradaufhängung: Federbeine. Hinterradaufhängung: Schraubenfedern mit Längs- und Querlenkern. Scheibenbremsen vorne und Trommelbremsen hinten. Reifen: 145 SR 12. Tankinhalt 35 Liter. Dachlast 50 Kilogramm.

Das Testergebnis: Nicht der Stärkste gewinnt den Vergleich

1. Daihatsu Cuore. Der rundeste der Winzlinge, was alle seine Eigenschaften angeht. Die Japaner haben hier sogar daran gedacht, daß in Europa größere Menschen als in ihrer Heimat solch einen Micro Car benutzen. Die Lenksäule steht so günstig, daß auch Langbeiner richtig sitzen können. Sehr gut ausgeformte Vordersitze mit genügend langen Lehnen. Außerdem: Die (feststehenden) Kopfstützen sind nicht zu kurz. Für Kurzstrecken passen sogar vier 1,90-m-Menschen hinein. Das Fünfganggetriebe paßt mit seinen Übergängen prima zum temperamentvollen Motor. Erstaunlich leise bei Autobahn-Vollgas. Dauertempo 130 bei längeren Fahrstrecken macht ihm nichts aus.

2. Subaru Justy J 10. Mit einer deutlich besseren Innenbreite ist er am meisten Auto. Im Innenraum hat er schon fast Polo- oder Fiesta-Format. Nicht nur deswegen, sondern auch durch seinen zuschaltbaren Hinterradantrieb - der ihn bei Bedarf zum Mini-Allradler macht - sehr teuer. Aber komplett und hübsch ausgestattet: Drehzahlmesser serienmäßig, roter Teppichboden, schwarz-rot gestreifte Sitzpolster. Patente Zuschaltung auf Vierradbetrieb per Druckknopf im Schaltknäuel, dazu ein beleuchtetes Display im Armaturenbrett. 4WD bringt Sicherheitsplus bei Nässe, Glätte und Schnee. Jeder Interessent muß selbst entscheiden, ob die Allradmöglichkeit rund 4000 Mark mehr wert ist. Beim Alltagsbetrieb zählt der 4-Rad-Betrieb pro Jahr nach Stunden.

3. Suzuki Alto. Enttäuschend in der Innenraumaufteilung. Durch ein flach stehendes Lenkrad haben schon normal große Fahrer Schwierigkeiten, ihre Beine unterzubringen. Singende Antriebs- und Getriebe Geräusche beim Stadtbetrieb. Starke Reifen- und Rollgeräusche auf rauhem oder holperigem Pflaster. Nur Viereckgetriebe, zwar ausreichend, aber fünf Gänge machen ein kleines Auto temperamentvoller beim Überholen. Deutlich für Europäer zu kurze Kopfstützen, daher im Ernstfall wirkungslos. Völltanken ist eine zeitraubende Mühe, weil der Überlauf frühzeitig übersprudelt (der ohnehin kleine 30-Liter-Tank hat noch weniger Reichweite, wenn nicht voll eingeschwenkt wird). Trotz des schwachen Motors fast gleichwertige Fahrleistungen.

(I) Berechnung nach Regionalklasse RL 3, 100%, Summe 2 Mio. pauschal, * Test