

Vergleichstest

Drei Limousinen mit Turbo:

Die drei Gesichter „eines Autos“: Saab 9000, Lancia Thema und Fiat Croma (von links). Der Fiat wirkt mit dem Einheitslook des Hauses etwas hausbacken: So kommen auch Panda, Uno, Ritmo und Regata daher. Die Außenabmessungen sind fast gleich, der Croma ist mit 4,49 Meter der Kürzeste (Lancia Thema 4,59 m, Saab 9000 4,62 m). Als einziger rollt der Saab auf großen 15-Zoll-Rädern, die Italiener bevorzugen 14-Zoll-Felgen



Eine Basis, drei Konzepte: Lancia Thema (vorne), Fiat Croma und Saab 9000 (ganz hinten). Hier ist gut zu erkennen, daß sich alle drei Autos nur in wenigen Punkten unterscheiden. Das liegt auch an der Vorgabe, möglichst wenig Luftwiderstand zu realisieren. Und da schreibt die Physik den Weg vor



Gemeinsam entwickelten Fiat, Lancia und Saab die Basis für eine große Familienlimousine. Im nächsten Jahr kommt sogar noch ein neuer Alfa aus dieser Zusammenarbeit dazu. Auto Bild klärt in diesem Vergleichstest, ob es egal ist, sich für den Fiat Croma, den Lancia Thema oder den Saab 9000 zu entscheiden

Fast gleich und doch ganz unterschiedlich

Der Parkwächter auf dem Auto Bild-Testparkplatz rieb sich die Augen. „Das gibt's doch nicht“, staunte er, als wir die drei Brüder aus Italien und Schweden nebeneinander parkten. „Die gleichen sich ja wie ein Ei dem anderen.“ Tatsächlich, die Zusammenarbeit von Fiat, Lancia und Saab beim Bau ihrer großen Limousinen ist nicht zu übersehen. Außenmaße und Fahrgastzellen sind fast identisch. Nur die Schnauzen und Heckformen zeigen Unterschiede.

Von Jürgen von Gosen

Warum aber bauen drei große Automobilhersteller „ein Auto“? Ganz einfach, weil's billiger ist. Schließlich kann man sich so die enormen Entwicklungskosten teilen. Lancia und Saab hatten darum auch schon vorher in Teilbereichen zusammengearbeitet. Als beide dann ein neues Auto für die obere Mittelklasse brauchten, wurde daraus der gemeinsame Prototyp für den Thema und den 9000. Fiat, auch der alte Argenta brauchte dringend einen Nachfolger, schloß sich an und zog sogar noch Alfa hinterher (der Wagen kommt 1987).

Drei aus eins – ein Lottospiel für Käufer und Hersteller. Mit gleichen Gewinnchancen für alle? Nein! Der Test von

Auto Bild beweist: Bei aller äußerlichen Ähnlichkeit, Fiat Croma, Lancia Thema und Saab 9000 sind völlig unterschiedlich in ihrer Art, Qualität und Leistung.

Heckklappe bei Saab und Fiat, Kofferdeckel bei Lancia

Beginnen wir noch einmal mit den Karosserien. Fiat Croma und Saab 9000 haben beide eine große Heckklappe, die Scheibe schwingt mit nach oben. Das gibt viel Stauraum und einen variablen Gepäckraum. Bei Lancia vertraut man auf das konventionelle Stufenheck mit separatem Kofferraum (auf Wunsch mit Durchlademöglichkeit nach vorne; Aufpreis). Der Schwede bietet dabei die beste Übersicht nach hinten. Mit Hilfe der Gummilippe auf der Kofferklappe ist er leicht einzuparken. Das geht mit Croma und Thema viel schlechter. Das Heck endet irgendwo im Ungewissen.

Die Fertigungsqualität der Karosserie kann ebenfalls nur beim Saab überzeugen. Da klappt und poltert nichts, auch auf schlechtem Pflaster. Die Schweden haben sich viel Mühe gegeben: vorne dickere Bleche, mehr Schweißpunkte und zusätzliche Träger verstärken das Blechkleid. Da können die Italiener (Croma)

Fiat, Lancia und Saab

„Ein Auto“, drei verschiedene Heckformen. Der Lancia (ganz vorn) hat ein konventionelles Stufenheck. Der Kofferraum ist separat, auf Wunsch gibt's eine Durchlademöglichkeit zum Fahrgastrauum (Aufpreis, nur in Verbindung mit elektrisch verstellbaren Außenspiegeln, 590 Mark). Fiat (Mitte) und Saab haben Heckklappen mit riesigem Kofferraumvolumen. Durch die Heckscheibe heizt der Saab-Innenraum stark auf.



Der Blick durch die Seitenfenster von Fiat, Lancia und Saab (sie stehen hier nebeneinander) verrät die gemeinsame Herkunft. Trotz identischer Abmessungen der Fahrgastzellen ergeben sich innen Unterschiede. Zwar ist das Platzangebot in allen drei ähnlich großzügig, doch im Saab hat man vorne mehr Platz für die Beine. Die Türen öffnen bei allen weit und reichen bis ins Dach hinein. Das erleichtert den Einstieg



An der Nase kaum zu erkennen: Beim Saab (ganz hinten) stehen die Scheinwerfer senkrecht, die Stoßstangen sind noch nicht in die Schnauze integriert. Unter den Motorhauben sitzen Vierzylindermotoren, die die Vorderräder antreiben. Die Bremsen der beiden Italiener können nicht überzeugen: Nachlassen der Wirkung bei hoher Beanspruchung (Fading), lautes Dröhnen bei Vollbremsungen



ma und Thema werden auf den gleichen Bändern gefertigt) nicht mithalten. Auf Holperstrecken knistert und ächzt es, die Karosserien sind viel weicher, aber auch leichter. Die Saab-Rohkarosse wiegt immerhin rund 30 Kilo mehr.

Saab Nummer 1 heißt's auch für den Innenraum. Beste Verarbeitung, hohe Paßgenauigkeit der Kunststoffteile, überzeugende Materialwahl und – was das Tollste ist – Super-Funktionalität. Hier sitzt alles an der richtigen Stelle. Ob Schalter, Hebel oder Lenkrad, blind finde ich mich zurecht. Im Innenraum des Thema (Lancia versteht sich selbst als Hersteller exklusiver Autos) stört einiges. Verspielte Knöpfe und Schalter, kleine Rundinstrumente mit enger Teilung, und die Kunststoffpartien wirken deutlich

Der Saab hat die beste Innenausstattung

billiger. Auch das Gestühl erreicht nicht Saab-Standard: zu kurze Sitzflächen, weniger Seitenhalt in Kurven, Höhenverstellung an der Vorderkante nicht ausreichend. Am schlechtesten aber ist der Croma-Fahrer dran. Das Cockpit ist zwar

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 22

Technische Daten



Lancia Thema i.e. Turbo

Vierzylindermotor, vo. quer eingebaut, zwei obenliegende Nockenwellen, Abgas-Turbolader Garrett T 3 mit Ladeluftkühler, Hubraum 1981 ccm, Bohrung x Hub 84 x 90 mm, Verdichtung 8:1, 122 kW (166 PS) bei 5250/min, max. Drehmoment 255 Nm bei 2500/min (m. Overboost 284 Nm bei 2750/min), Einspritzanlage Bosch LE 2-Jetronic, Kennfeldzündung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradauflängung, vo. und hi. McPherson-Federbeine, Querlenker, Längslenker, Stabilisator, Scheibenbremsen (vo. innenbelüftet), Reifen 195/60 VR 14, Kofferrauminhalt max. 1000 l, Leergewicht 1150 kg, Anhängelast 1300 kg, Tankinhalt 70 l, Wendekreis 11,7 m.



Saab 9000 Turbo 16

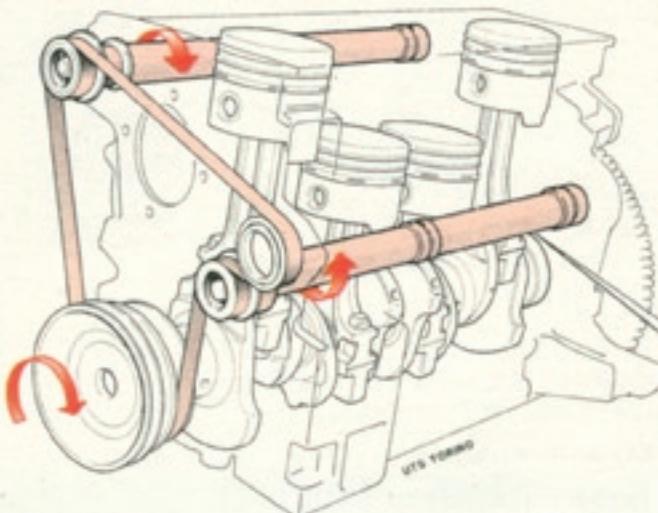
Vierzylindermotor, vo. quer eingebaut, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zyl., wassergekühlter Abgas-turbolader m. Ladeluftkühler, Hubr. 1971 ccm, Bohr. x Hub 90 x 78 mm, Verdicht. 9:1, 129 kW (175 PS) bei 5300/min, max. Drehmom. 273 Nm bei 3000/min, Einspritzanlage Bosch LH-Jetronic, durch Klopfsensor gereg. Ladendruck, daher alle Benzinarten mögl., Fünfganggetr., Frontantr., vo. Einzelradaufläng., McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator, Starrachse, Schraubenfed., Längslenker, Panhardstab, Stabi., Scheibenbr. (vo. innenbelüft.), Reifen 205/55 VR 15, Kofferr. max. 1600 l, Leergew. 1325 kg, Anhängel. 1200 kg, Tankinhalt 68 l, Wendekreis 10,9 m.



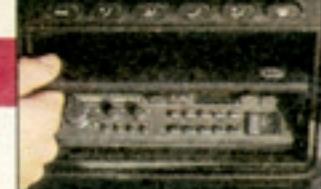
Fiat Croma Turbo i.e.

Vierzylindermotor, vo. quer eingebaut, zwei obenliegende Nockenwellen, Abgas-Turbolader Garrett T 3 mit Ladeluftkühler, Hubraum 1981 ccm, Bohrung x Hub 84 x 90 mm, Verdichtung 8:1, 114 kW (155 PS) bei 5250/min, max. Drehmoment 235 Nm bei 2350/min, Einspritzanlage Bosch LE 2-Jetronic, Kennfeldzündung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradauflängung, vo. McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator, hinter McPherson-Federbeine, Quer- u. Längslenker, Stabilisator, Scheibenbremsen (vo. innenbelüftet), Reifen 195/60 VR 14, Kofferrauminhalt max. 1400 l, Leergewicht 1180 kg, Anhängelast 1300 kg, Tankinhalt 70 l, Wendekreis 11,7 m.

Vergleichstest



Beim Lancia-Vierzylindermotor wendeten die Techniker einen Kniff an. Um die Vibrationen auszuschalten, drehen sich zwei Ausgleichswellen (hellrot) mit doppelter Kurzelwellendrehzahl in entgegengesetzter Richtung. Die Drehachse der Ausgleichswellen sitzt dabei nicht direkt in der Mitte (Ausschnitt mit Pfeil rechts oben). Deswegen eilen die Wellen ein wenig. Dieser Rhythmus ist genau ausgetüftelt, der Motor läuft sehr ruhig



Licht und Schatten beim Lancia (Foto oben und unten): Eine gute Idee ist die Klappe, die das Radio vor neugierigen Blicken schützt. Weniger röhrlisch zeigt sich die Verarbeitung im Verborgenen. Hinter der Seitenverkleidung im Kofferraum Kabelsalat: unzählige Stricken schlampig verlegt



Fortsetzung von Seite 19

weitgehend mit dem Lancia Thema identisch. Doch im Fiat wirken die Kunststoffteile nicht nur billig, sie riechen auch penetrant. Außerdem ist das Lenkrad äußerst klebrig. Und mit der Präzision ist es auch nicht zum besten bestellt. Von einem Auto dieser Preisklasse (32 990 Mark) darf man mehr erwarten.

Bei der Betrachtung der Motoren liegen die drei Testkandidaten zunächst Kopf an Kopf: zwei Liter Hubraum, auf vier Zylinder verteilt, zwei obenliegende Nockenwellen, ein Turbolader für mehr Power. Dann aber tanzt der Saab wieder aus der Reihe. Die Schweden verdoppelten noch die Anzahl der Ventile. Das Ergebnis sind Leistungsunterschiede von jeweils zehn PS (Croma 155 PS, Thema 165 PS, Saab 9000 175 PS). Das Mittelmaß aber ist in diesem Fall das Beste. Beim Fahren ist der Lancia am angenehmsten. Sein Turboeinsatz erfolgt

Die Leistungsentfaltung befriedigt nur im Lancia

samt, er ist problemlos mit der guten Servolenkung zu dirigieren. Das Fahrwerk des Croma, dessen Turbolader ähnlich früh einsetzt, verdaut den plötzlichen Kraftzuwachs nicht ganz so gut. Da zerrt die Lenkung kräftig an den Fahrerarmen, in Kurven kann das Probleme bereiten.

Im Saab werkelt noch ein Turbo von altem Schrot und Korn. Dem Drücken des Gaspedals folgt zunächst einmal gar nichts. Erst wenn bei 3000/min der volle Schub einsetzt, stürmt der Wagen los. Und wie! Die Servolenkung (zu weich, wenig Gefühl für die Straße) hat dann alle Mühe, die Leistungsexpllosion zu kaschieren. In der Stadt und auf Landstraßen, wo kurze, schnelle Überholmanöver gefordert sind, nervt das und kann in Kurven unfreiwillige Kurskorrekturen erfordern. Auf der Autobahn fällt dieser Nachteil kaum mehr ins Gewicht – hier liegt dann auch die Stärke des Saab. Mit dem geringsten Innengeräuschepegel, dem besten Komfort, der höchsten Endgeschwindigkeit und dem niedrigsten Verbrauch (bei schneller Fahrt bis zu 14 l/100 km, das sind zwei bzw. drei Liter weniger als Lancia und Fiat) ist er für Langstrecken bestens geeignet.

Die Fahrwerke der drei Fronttriebler sind allesamt gut. Bei Nässe heißt es allerdings den Gasfuß sanft einsetzen. Dann haben sie alle Schwierigkeiten, die Kraft auf die Straße zu bringen. Mit seiner alten Starrachse hinten hat der Saab den besten Geradeauslauf und Federungskomfort. Punkt ab zugibt's nur für den Fiat: mangelnder Geradeauslauf, starke Seitenwindempfindlichkeit sowie stückiges Federungsverhalten auf kurzen Bodenwellen.

Fazit: Der beste Tip beim „drei aus eins“ heißt Saab. Der Fiat kann auf keinem Gebiet mithalten, und der Lancia ist der goldene Mittelweg. Das gilt auch für den Preis. Mit den serienmäßigen Saab-Extras aufgewertet, ist der Lancia Thema rund 10 000 Mark billiger als der Schwede. Ein gutes Angebot. ■



Der vorbildliche Saab-Fahrerplatz: Sogar Ascher und Radio sind griffigünstig platziert. Schlecht: Die Servolenkung produziert bei Kurvenfahrt lästige Schlüpfgeräusche. Klimaanlage (4500 Mark) und Bordcomputer (550 Mark) kosten extra. Die Sicherungen für die Stromkreise sitzen hinter einer Klappe im riesigen Handschuhfach (Foto oben)

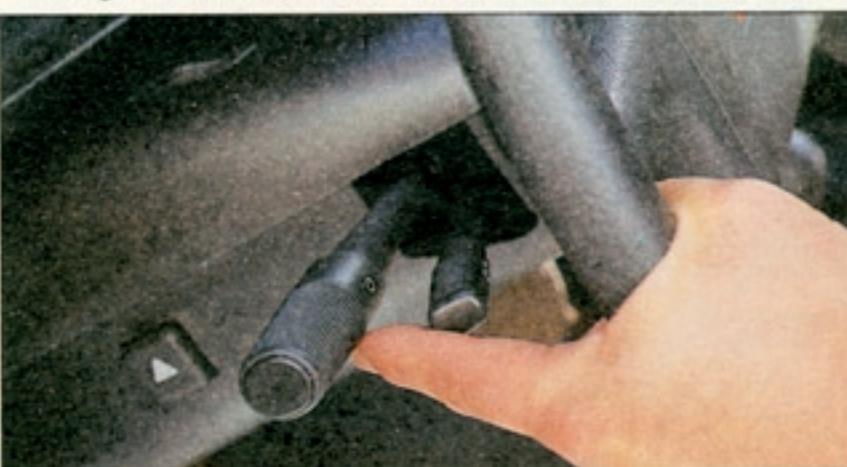


Foto: Conrad Peperburg
Der Fiat Croma besitzt sehr kleine Außenspiegel, die manuell verstellt werden. Schlecht gelöst ist die Anordnung des Lichtschalters als zweiter Lenkstockhebel hinter dem Blinker (so auch beim Lancia). Da „vergreift“ man sich oft und stößt beim Betätigen des Blinkers dagegen. Bei Nacht wird so unfreiwillig das Fernlicht eingeschaltet

Testwerte

- 1 Listenpreis (Grundausstattung) ab Werk inkl. MwSt. Je nach Fahrzeughersteller kommen zusätzlich noch rd. 500 Mark Überführungskosten dazu.
- 2 Verbrauchs-Werksangabe nach ECE-Norm, auf die sich die europäischen Automobilhersteller geeinigt haben. Wird ermittelt bei konstant 90 km/h, konstant 120 km/h und im Stadtverkehr.
- 3 Kosten für den großen Regelservice ohne eventuell zusätzlich anfallende Reparaturarbeiten.
- 4 Bei jährlicher Zahlweise.
- 5 100 Prozent Beitragssatz bei jährlicher Zahlweise in der Regionalklassedrei.

Preis: 1
Benzinverbrauch: 2
Testverbrauch:
Höchstgeschwindigkeit:
Beschleunigung:
60–120 km/h im 4./5. Gang:
1 km mit steh. Start:
Maximale Zuladung:
Wartungsintervalle:
Inspektionskosten: 3
Kraftfahrzeugsteuer: 4
Haftpflichtvers.: 5

Fiat Croma Turbo i.e.

32 990 Mark
6,3 l/8,3 l/9,9 l/100 km
11,4 l/100 km
209 km/h
0–100 km/h in 8,0 Sek.
12/16,2 Sek.
29,2 Sek.
500 Kilogramm
alle 20 000 km
400–450 Mark
432 Mark
1519,40 Mark

Lancia Thema i.e. Turbo

36 290 Mark
6,4 l/8,4 l/9,9 l/100 km
11,8 l/100 km
214 km/h
0–100 km/h in 7,5 Sek.
11,3/15,2 Sek.
28,5 Sek.
500 Kilogramm
alle 20 000 km
400–450 Mark
432 Mark
1519,40 Mark

Saab 9000 Turbo 16

47 900 Mark
6,3 l/8,8 l/12 l/100 km
11,4 l/100 km
223 km/h
0–100 km/h in 8,2 Sek.
11,8/17,5 Sek.
28,9 Sek.
485 Kilogramm
alle 20 000 km
300–400 Mark
red., Stufe A 264 Mark
1519,40 Mark