

# Vergleich VW Passat 1.6 CL, Ford Sierra 1.6 CL, Opel Ascona





# Wer liegt vorn im Vergleich der (Stufen-)Hecks?

Besonders in Deutschland und Frankreich  
sind Autos mit Stufenheck wieder sehr gefragt.

Als letzter schneiderte deshalb auch  
Ford seinem Sierra ein klassisches Hinterteil.

*Auto Bild* vergleicht den Kölner  
mit dem VW Passat und dem Opel Ascona



Viel Innenraum und viel  
Platz fürs Gepäck bieten der  
VW Passat, der Ford Sierra  
und der Opel Ascona (von  
links), aber mit dem riesigen  
Frachtschiff im Hinter-  
grund können sie sich nun  
doch nicht messen



„STARK – DIE CLIMAIR  
WINDABWEISER FÜR  
DACH UND FENSTER.  
DA MACHT AUCH DAS  
STRECKENFAHREN  
WIEDER SPASS. EIN  
MARKENPRODUKT MIT  
2 JAHREN GARANTIE.“



**climair**

ÜBERALL IM KFZ-  
ZUBEHÖRHADEL  
ERHÄLTICH.  
FORDERN SIE UNSEREN  
PRODUKTPROSPEKT  
UNVERBINDLICH AN.  
CLIMAIR,  
HAUPTSTRASSE 99,  
D-6367 KARBEN 3,  
TEL. 0 60 39 - 70 58.

## Reifen- Superpreise

Sofort-Versand per NN  
garantiert 1. Wahl, schlauchlos

bis 3 Stück à DM 5,- Fracht-Anteil  
ab 4 Stück freitragend Bahnstation

☎ (02 61) 6 66 66

○ Top-Angaben:   
v. Marken   
Neureifen   
○ Firestone   
○ Fulda   
○ Michelin   
○ Goodyear   
○ Pirelli   
B=100 Kunden, (S&W)\*P6-P7-Profil auf Anfrage

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
135 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
145 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
155 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
165 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
175 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
185 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
195 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
205 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
215 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
225 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
235 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
245 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
255 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
265 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
275 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
285 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
295 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
305 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
315 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
325 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
335 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
345 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
355 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
365 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
375 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
385 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
395 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
405 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
415 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
425 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
435 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
445 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
455 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
465 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
475 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
485 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
495 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
505 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
515 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
525 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
535 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
545 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
555 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
565 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
575 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
585 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
595 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
605 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
615 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
625 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
635 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
645 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
655 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
665 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
675 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
685 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
695 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
705 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
715 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
725 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
735 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
745 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
755 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
765 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
775 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
785 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
795 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
805 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
815 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
825 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
835 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
845 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
855 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
865 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
875 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
885 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
895 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
905 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
915 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
925 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
935 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
945 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
955 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
965 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
975 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
985 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
995 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
1005 SR 13	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90

Weitere Größen und Marken auf Anfrage.  
Reifen für US- und Geländewagen lieferbar.  
Täglicher Versand per NN oder Sofort-Montage.  
Sollange Vorrat reicht.  
Für Druckfehler keine Haftung.

**Reifen Schneider**  
5414 Vallendar, B 42  
☎ (02 61) 6 66 66/6 66 65

# Vergleich Drei Deutsche mit Stufenheck

**D**er Motor gehört in den Motorraum, die Passagiere in den Innenraum und das Gepäck in den Kofferraum – diese logische Ordnung war in den letzten Jahren etwas aus der Fassung geraten. Schrägheck-Autos waren Mode, Passagiere und Gepäck mußten sich ein Dach teilen. Aber wir haben ja jetzt Wende-Zeiten: Und plötzlich ist das

Von Jochen Gipp

Stufenheck wieder gefragt, klare Verhältnisse also. Verwirrung kann höchstens noch das zunehmend größer werdende Angebot auslösen. Welchen kaufen? Auto Bild vergleicht deshalb die jüngste Schöpfung, den Ford Sierra Stufenheck, mit dem Opel Ascona und dem VW Passat.

Alle drei Testwagen sind mit 75 PS starken 1,6-Liter-Motoren bestückt, bieten ihren Passagieren als Viertürer bequemen Ein- und Ausstieg und zeichnen sich mit Kofferraum, in diesen Punkten gleichen sich die Kandidaten. Aber in puncto Fahr- und Bedienungskomfort gibt es zum Teil deutliche Unterschiede.

## Der Sierra wurde deutlich stabiler

Der viertürige Ford Sierra mit Schrägheck war wenig verwindungsstief. Auf unebener Wegstrecke bekam man es zu hören. Die Türen knarrten. Der neue Sierra mit Stufenheck ist da ganz anders. Ich fahre ihn langsam über quer versetzte Bodenwellen. Nichts knarrt. Das Bodenblech im Stufenheck-Sierra ist anders geformt, der Aufbau biegt sich deshalb weniger durch. Auch sind die Achsbefestigungen vorn und hinten verstärkt und die Aufnahmepunkte der Achsen verändert. Das sorgt insgesamt für ein verbessertes Fahrverhalten.

Überhaupt bestehen zwischen dem neuen Stufenheck-Sierra und der ursprünglichen Schrägheck-Version nicht allzu viele Gemeinsamkeiten. Die ganze Karosserie ist überarbeitet, die Türausschnitte sind größer, reichen bis ins Dach hinein, und die Regenleisten an den Dachseiten sind durch verdeckte Ablaufprofile ersetzt. Diese Profile in den Türausschnitten sind zwar gut für die Aerodynamik der Karosserie, aber kein hundertprozentiger Ersatz für die Regenleisten. Bei Regenwetter tropft beim Türöffnen immer etwas Wasser auf die Sitzpolster.

Fahrer eines Opel Ascona oder eines VW Passat kennen dieses Problem nicht. Ihre Autos besitzen herkömmliche Dachleisten. Dafür sind sie aber in aerodynamischer Hinsicht auch noch von gestern. Das zeigt sich bei der Endgeschwindigkeit. Trotz gleicher Motorleistung läuft der moderne Sierra der Konkurrenz von Opel und VW ein wenig davon.

Die Endgeschwindigkeit zählt im Ford nicht zu den reinen Freuden. Das liegt jedoch allein am rauen Motorklang. Unsere Innengeräuschemessung bei 100 km/h im vierten Gang weist den mit einem Vierganggetriebe ausgestatteten Sierra mit 69 dB (A) zwar noch leiser aus als den Ascona und den Passat, doch der Opel und der VW sind mit einem kürzer übersetzten Fünfganggetriebe ausgerüstet. Sie drehen im vierten Gang höher und sind nur deshalb in diesem von uns festgelegten Meßbereich etwas lauter.

## Der Passat zeigte keine Schwächen

Den insgesamt ruhigsten Eindruck hinterläßt der Passat. Sein Motor tourt gleichmäßig von der Leerlauf- bis zur Höchstendrehzahl und entfällt schon im unteren Drehzahlbereich ausreichend Kraft. Den Passat kann ich schaltfaul fahren, den Ascona-Motor wie auch den Ford-Motor muß ich dagegen höher drehen, um im nächsthöheren Gang mit genügend Leistung weiterfahren zu können. Bei Leerlaufdrehzahl zeigen sich



Der Stufenheck-Passat meistert jede Kurve. Sein Fahrwerk ist harmonisch abgestimmt: weder zu weich noch zu hart. Der Fronttriebler schiebt nur bei schneller Fahrt leicht über die Vorderräder.

die Ford- und die Opel-Maschine trotz moderner Technik wenig kultiviert.

Im Ford sorgt zwar eine elektronische Kennfeldzündung für die Feinabstimmung, und im Opel dosiert eine Einspritzpumpe die notwendige Kraftstoffmenge, doch die Motoren laufen unruhig, schütteln sich, so daß die Schaltknüppel mächtig wackeln. Ganz fehlerfrei ist auch der VW nicht: Seine Startautomatik schaltet nicht gleich nach Erreichen der Betriebstemperatur ab. Ein Lob für Opel: Hier sorgt ein geregelter Katalysator für sauberes Abgas. Bei Ford gibt es einen vergleichbaren Saubermann erst mit 2-Liter-Maschine (100 PS) ab 24 060 Mark und bei Volkswagen mit Magerausstattung und 1,8-Liter-Motor (90 PS) ab 23 205 Mark.

Den angenehmsten Fahrereindruck vermittelt mir der Passat. Der Wolfsburger wirkt zwar schlicht in der Ausstattung, dafür aber auch unkompliziert im Aufbau und funktioniert völlig unauffällig.

Weiter auf Seite 12



Mit 442 Liter Kofferrauminhalt kann sich der Stufenheck-Passat sehen lassen. An den Seiten sind Fächer für Verbandkasten und Warndreieck



Guter Sitzkomfort hinten im Passat, aber der hohe Wulst in der Bankmitte ist unbequem. Die hinteren Kopfstützen kosten 240 Mark Aufpreis



Der Sierra-Kofferraum ist mit 413 Litern kaum größer als der von Kritikern oft als „zu klein“ bezeichnete Kofferraum des Audi 80 (401 Liter)



Auf der Sierra-Rücksitzbank läßt es sich auch auf weiteren Strecken aushalten. Nur fehlen hier die Kopfstützen, die 230 Mark extra kosten



Das Ascona-Gepäckabteil hat ein Fassungsvermögen von 510 Litern, doch er trägt weniger Zuladungsgewicht als der VW oder der Ford



Feine Veloursbezüge sorgen im GLS-Ascona für eine angenehme Atmosphäre. Für die hinteren Kopfstützen berechnet Opel 235 Mark extra





Mit dem bisherigen Schrägheck-Sierra hat die Stufenheck-Version nicht mehr viel gemein. Chassis, Fahrwerk und Karosserie sind verändert. Durch Kurven ist der Hecktriebler problemlos zu fahren.



Zur Gruppe der handlichen und wendigen Fahrzeuge zählt auch der Opel Ascona. Sein Fahrwerk ist straffer abgestimmt als beim VW. Die Nebelscheinwerfer im Frontspoiler kosten zusätzlich 337 Mark.

## Damit der Lack nichts übelnimmt. **SONAX®** SprühKonservierer.



Sommerliche Reiseaktivitäten und raue Seeluft können der Urlaubskutsche ganz schön an den Lack gehen. Darum sollten Sie rechtzeitig SONAX SprühKonservierer ranlassen. Als hochwirksame Versiegelung für alle neuen und gut erhaltenen Lacke schützt er vor Umwelt- und Witterungseinflüssen – die Stiftung Warentest hat es bewiesen. Dabei lässt sich SONAX SprühKonservierer denkbar einfach anwenden: gleich nach dem Waschen auf den nassen Lack sprühen, abledern, fertig. Schneller geht's kaum. Das große SONAX-Programm gibt es übrigens nur im Fachhandel. Da, wo Sie auch unsere ausführliche Broschüre mit Profi-Tips für richtige Autopflege finden. Sie können sie aber auch direkt von uns bekommen: Hoffmann SONAX Chemie KG, 8858 Neuburg/Donau. Und: Schönen Urlaub!

**Nur im guten Fachhandel und an der Tankstelle.**



**SONAX®**  
wünscht länger  
Freude am Auto.



# Vergleich Drei Deutsche mit Stufenheck



Die Innenausstattung des Passat ist zweckmäßig, sein Cockpit übersichtlich und bedienungsfreundlich. Die Servolenkung kostet 990 Mark extra



Der 1,6-Liter-VW-Motor entwickelt ein höheres Drehmoment als die Opel- oder Ford-Maschine, und das schon bei niedriger Drehzahl



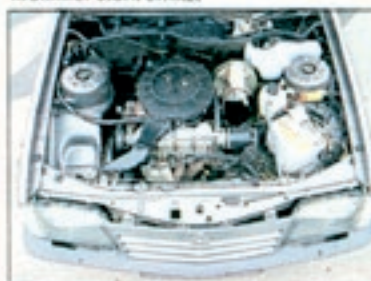
Alle wichtigen Schalter befinden sich im Sierra an der Lenksäule. Blinker/Lichtkappe links, Scheibenwischer rechts, dahinter Stand-/Fahrlicht



Im Leerlauf dreht die Ford-Maschine unruhig und schüttelt den Wagen. Die Zündkabel werden vom Auspuffkrümmer stark erhitzt



Beim Ascona GLS zählt der Drehzahlmesser zur Ausstattung. Der Bordcomputer wird von Opel mit 525 Mark Aufpreis berechnet



Die quer eingebaute Opel-Maschine läuft bei Leerlaufdrehzahl ähnlich unruhig wie der Ford-Motor. Bei höheren Touren ist sie noch lauter

Beim Beschleunigen habe ich das Gefühl, als bestünde der Antriebsstrang zu den Hinterrädern aus Gummi, als würde die Antriebskraft federnd übertragen. Super, wenn auch teuer, beim Sierra: seine ABS-Bremsen (vier Scheiben) plus Breitreifen für 2500 Mark extra.

Der Opel Ascona ist in letzter Zeit in allen Ausstattungsvarianten mit zusätzlichen Extras aufgewertet worden, und er präsentiert sich in der GLS-Version als wahrer Luxus-Liner. Das hat letztlich aber auch seinen Preis. Sinnvoll ist auf alle Fälle die beim GLS serienmäßige Zentralverriegelung, für die bei den billigeren Versionen 530 Mark mehr bezahlt werden müsste. Beim Fahren fällt das relativ straffe Fahrwerk des Ascona auf. Der Opel ist damit gut für schnelle

Kurvenfahrten. Auch die Lenkung macht problemlos mit. Aber die Bremsen wirken schwächlich, sprechen erst spät an und erfordern einen stärkeren Tritt als beim Passat oder beim Sierra. Erfreulich beim Ascona: niedrigster Benzinverbrauch trotz Katalysator und bleifreiem Normalbenzin. Der Ford entwickelt einen großen Durst. Und er verlangt nach verbleitem Super.

Zum Schluss ein Blick in die Kofferräume. Hier bietet der Ascona mit 510 Litern (Sierra 413 Liter, Passat 442 Liter) am meisten Ladevolumen. Wenn es darauf besonders ankommt, sollte ihn wählen. Gravierende Schwächen sind dem Opel nämlich nicht anzukreiden. Den insgesamt besten Eindruck hinterlässt jedoch der Passat. Gegen den VW-„Oldtimer“ hat es sogar der neue Sierra schwer. ■

## Das Testergebnis

**1. VW Passat 1.6 CL:** Für den Sieg des Wolfsburgers sorgen sein lauffähiger Motor, sein exaktes Getriebe und seine solide Verarbeitung. So sammelte der Passat vor allem bei der Bewertung der Fahreindrücke die meisten Pluspunkte. Im Innenraum geht's

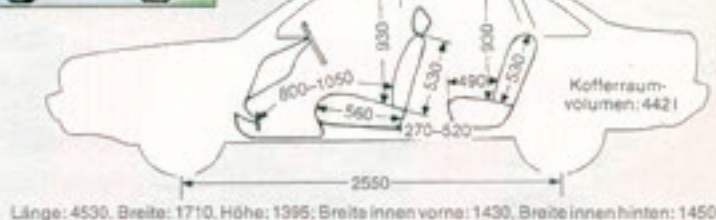
funktionell und sachlich zu, keine Spielereien. Die Stufenheck-Limousine fristete bislang als „Santana“ eher ein Mauerblümchendasein. Doch die altbewährte Limousinenform wird seit kurzem im In- und Ausland zunehmend beliebter.

**2. Ford Sierra 1.6 CL:** Zwar glänzt der Ford Sierra mit gutem Sitzkomfort, durchdachter Innenausstattung (viele Ablagemöglichkeiten) und ABS-Bremsanlage (Aufpreis), aber der 1,6-Liter-Motor und das Vierganggetriebe trüben die Fahrfreude. Vor allem

der Schaltweg vom zweiten in den dritten Gang ist sehr ungenau. Der Motor ruckelt im Leerlauf, wird bei höheren Drehzahlen laut. Der Spritverbrauch ist zu hoch. Aber das Fahrverhalten ist insgesamt besser als bei den früheren Schrägheck-Versionen.

**3. Opel Ascona 1.6i GLS:** Abgesehen vom Katalysator und von der Super-Innenausstattung des GLS-Testwagens (1140 Mark teurer als das GLS-Normalmodell), die wir in diesem Vergleichstest nicht extra bewerten, besticht der Opel Ascona durch seinen

niedrigen Benzinverbrauch. Vor allem bietet er auf den Vordersitzen guten Sitzkomfort, und sein Kofferraum schluckt reichlich Gepäck. Aber die Bremsen wirken träge, zudem dreht der Motor im Leerlauf unruhig und wird mit zunehmender Drehzahl brummig.



0-100 km/h	13,0 Sekunden
60-100 km/h ①	12,6/18,7 Sekunden
0-1000 m	35,0 Sekunden
Testverbrauch	9,1 l/100 km N, bl./fr. mgl.
Leergewicht	960 Kilogramm
Zuladung	500 Kilogramm
Anhängelast ②	1200 Kilogramm
Inn'geräusch ③	70 dB (A)
Inspektion	200-250 Mark
Steuer	345,60 Mark
Versicherung	997,50 Mark
Grundpreis	21 735 Mark

① Beschleunigung im 4. Gang, ② Anhängelast gebremst, ③ bei 100 km/h im 4./5. Gang

### Technische Daten

**PASSAT 1.6** Vierzylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, Schubabschaltung, Hubraum 1576 ccm, Leistung 55 kW (75 PS) bei 5000/min, max. Drehmoment 125 Nm bei 2500/min, Vergaser, Fünfganggetriebe (4+E), Frontantrieb, vorne einzeln aufgehängte Räder, hinten Verbundlenkerachse, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Kofferrauminhalt 442 Liter, Tankvolumen 60 Liter

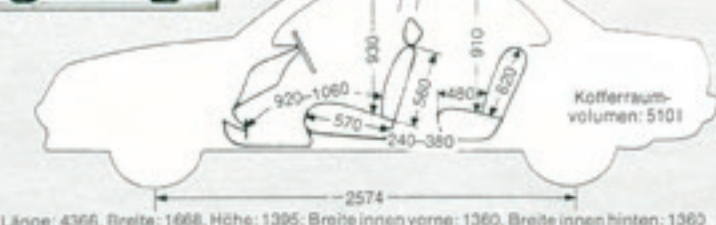


0-100 km/h	14,4 Sekunden
60-100 km/h ①	16,6 Sekunden
0-1000 m	35,9 Sekunden
Testverbrauch	10,7 l/100 km S verbl.
Leergewicht	1030 Kilogramm
Zuladung	495 Kilogramm
Anhängelast ②	800 Kilogramm
Inn'geräusch ③	69 dB (A)
Inspektion	200-280 Mark
Steuer	345,60 Mark
Versicherung	997,50 Mark
Grundpreis	19 620 Mark

① Beschleunigung im 4. Gang, ② Anhängelast gebremst, ③ bei 100 km/h im 4. Gang

### Technische Daten

**SIERRA 1.6 CL** Vierzylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, Hubraum 1565 ccm, Leistung 55 kW (75 PS) bei 4900/min, maximales Drehmoment 123 Nm bei 2900/min, Vergaser, Vierganggetriebe, Antrieb auf die Hinterräder, Einzelradaufhängung vorne und hinten, Scheibenbremsen rundum (ABS, 195er-Reifen für 2500 Mark Aufpreis), Kofferrauminhalt 413 Liter, Tankvolumen 60 Liter



0-100 km/h	14,0 Sekunden
60-100 km/h ①	14,2/21,6 Sekunden
0-1000 m	36,9 Sekunden
Testverbrauch	8,2 l/100 km N bleifrei
Leergewicht	994 Kilogramm
Zuladung	486 Kilogramm
Anhängelast ②	1100 Kilogramm
Inn'geräusch ③	72 dB (A)
Inspektion	250-300 Mark
Steuer	befristet steuerfrei
Versicherung	997,50 Mark
Grundpreis	23 635 Mark

① Beschleunigung im 4. Gang, ② Anhängelast gebremst, ③ bei 100 km/h im 4./5. Gang

### Technische Daten

**ASCONA 1.6i** Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut, geregelter Drei-Wege-Katalysator, Hubraum 1587 ccm, Leistung 55 kW (75 PS) bei 5200/min, max. Drehmoment 121 Nm bei 3400/min, Benzineinspritzung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, vorne Einzelradaufhängung, hinten Verbundlenkerachse, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Kofferrauminhalt 510 Liter, Tankvolumen 61 Liter