

auto motor und sport

Belgien sfr 28,50, Dänemark skr 4,75, Finland Fmk 2,60, Frankreich FF 3,40, Griechenland Dr 20, Großbritannien £ 4,25, Israel I 2,20, Italien Lit 370, Jugoslawien Din 4,50, Kanada can \$ 4,75, Luxemburg Fr 22, Niederlande fl 7,00, Norwegen skr (inkl. porto) 4,50, Österreich S 15, Portugal Esc 11,50, Spanien Ptas 42, Schweden Kr 20, Schweiz sfr (inkl. porto) 3,50, Schweden skr 2,20, Türkei TL 11, USA US\$ 7,50, Printed in Germany.

E 1418

Heft 18 28. August 1971

DM 1.60

Test Mini Clubman

VW, Audi: Neues für 72

Luft und
Laune:

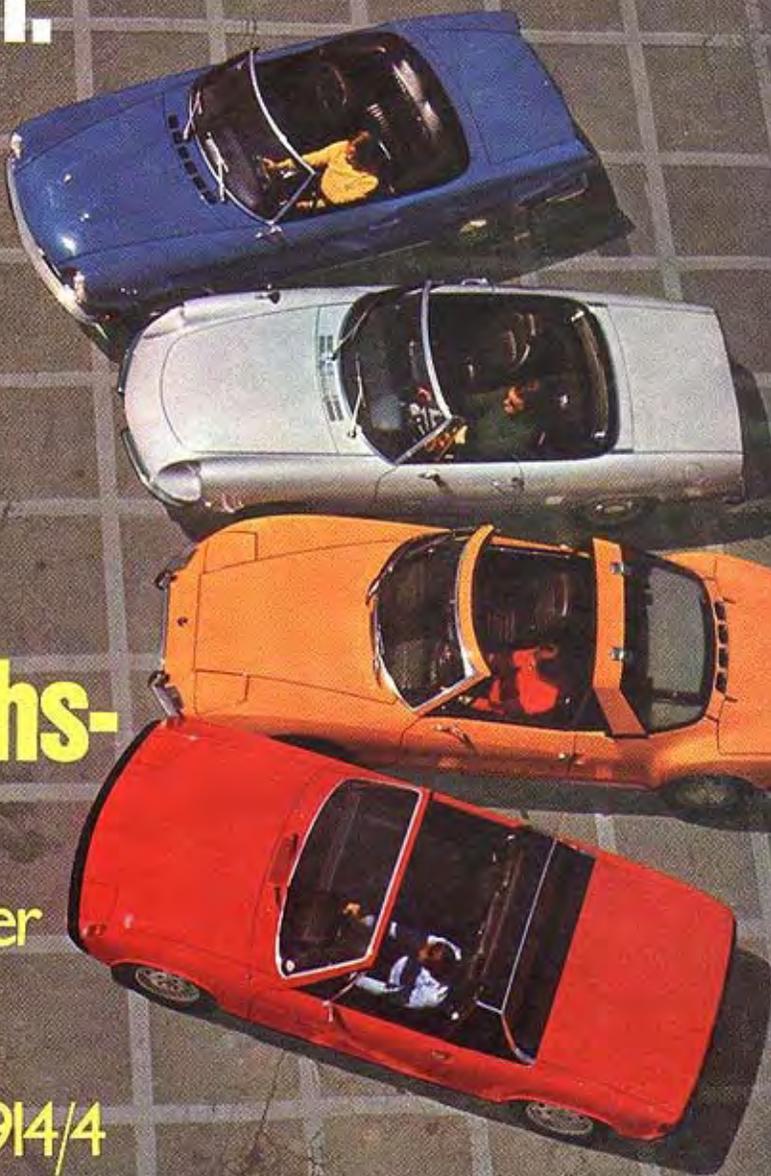
Sport- wagen Vergleichs- test

Alfa 1300 Spider

Fiat 124 Spider

Matra 530LX

VW-Porsche 914/4



Die Testwagen

In der Vierergruppe, die auto motor und sport zu diesem Vergleichstest heranzog, sind unterschiedliche Konstruktionsmerkmale zu finden: Während die beiden Spider-Vertreter aus Italien, der Alfa und der Fiat, mit Frontmotor und angetriebenen Hinterrädern ausgesprochen konventionellen Baustil aufweisen, bieten sowohl der deutsche VW-Porsche als auch der französische Matra jene konstruktive Besonderheit, die im Renn- und Rennsportwagenbau mittlerweile die Norm ist: den vor der Hinterachse angeordneten Mittelmotor. Auch in der Motorbestückung trennen sich die Welten — allerdings auf überraschende Art, denn gerade die bürgerlich

gebauten italienischen Sportwagen sind mit reinrassigen Sportmaschinen versehen, die beiden unkonventionellen Konkurrenten dagegen mit biederen Limousinen-Triebwerken. Ein weiterer gravierender Unterschied innerhalb der Gruppe ergibt sich durch die Art, wie die Cabrio-Idee verwirklicht wurde. VW-Porsche und Matra weisen mit ihren Targa-Konstruktionen bereits in die von Sicherheitsnormen durchtränkte Zukunft — Alfa und Fiat dokumentieren mit ihren schwarzen Stoffverdecks althergebrachten und gut aussehenden Roadster-Stil englischen Zuschnitts.



Alfa Romeo 1300 Spider

Vierzylinder-Reihenmotor, zwei obenliegende Nockenwellen, 1290 ccm, 87 PS bei 6000 U/min, 11,7 mkg bei 3200 U/min, Standard-Bauweise mit Frontmotor und Hinterradantrieb, DM 12 450,—



Fiat 124 Sport Spider

Vierzylinder-Reihenmotor, zwei obenliegende Nockenwellen, 1608 ccm, 110 PS bei 6200 U/min, 14,2 mkg bei 3500 U/min, Standard-Bauweise mit Frontmotor und Hinterradantrieb, DM 11 750,—



1. Wertung:

Karosserie

An die Karosserien von Sportwagen stellt man andere Ansprüche als an die von Mittelklasse-Autos, denn wer sich zum Sportwagen bekennt, verzichtet meist freiwillig auf großzügige Raumverhältnisse. Unterschiede gibt es in dieser Disziplin freilich trotzdem, und die Praxis zeigt, daß sie auch bei dieser Art Auto nicht so unwichtig sind.

So hat der VW-Porsche zwar zwei gut nutzbare Kofferräume und die größte Innenraumbreite zu bieten, doch vermag er effektiv nur zwei Personen Platz zu gewähren, denn unmittelbar hinter den Rücklehnen beginnt der Maschinenraum. Daß dieser Mangel nicht unbedingt typisch für die Mittelmotor-Bauweise sein muß, beweist der ebenfalls nach

diesem Konstruktionsprinzip ausgelegte Matra: Aufgrund eines sehr langen Radstandes (2,56 m) entstand hinter dem Frontmobiliar ein respektables Notsitz-Abteil, in dem sich eine dritte Person, notfalls sogar ein vierter Mensch kurzfristig unterbringen läßt. Die konventionell gebauten Spider von Alfa und Fiat haben an dieser Stelle etwas weniger zu bieten

— immerhin aber erweisen sie sich hier als deutlich geräumiger als der 914, denn auch bei ihnen ist es möglich, einen begrenzten Not-Raum nutzbar zu machen. Von der Möglichkeit abgesehen, daß die verbleibende Sitzluke zur Aufnahme von Passagieren dienen kann, bietet sie darüber hinaus praxisnähere Vorzüge: Handtaschen, Aktenmappen oder auch



Matra 530 LX

Vierzylinder V-Motor, Stoßstangen-Ventiltrieb, 1699 ccm, 73 PS bei 5000 U/min, 12,7 mkg bei 3000 U/min, Mittelmotor-Bauweise mit Hinterradantrieb, DM 12 890,—



VW-Porsche 914/4

Vierzylinder-Boxermotor, Stoßstangen-Ventiltrieb, 1679 ccm, 80 PS bei 4900 U/min, 13,6 mkg bei 2700 U/min, Mittelmotor-Bauweise mit Hinterradantrieb, DM 12 700,—





auto motor sport Vergleichstest

In der Art der Verdeck-Bedienung ergeben sich beträchtliche Unterschiede: Die Soft-Dächer von Alfa und Fiat lassen sich in weniger als 10 Sekunden öffnen – die abnehmbaren Hardtops von VW-Porsche und Matra verlangen für den gleichen Vorgang eine runde Minute.

Klein-Koffer können innerhalb des Wagen-Innenraums mühelos deponiert werden, was im VW-Porsche selbst bei kleinen Gegenständen ein Verstauen in einem der Kofferräume bedeutet. Ein umständliches Verstauen ist, ebenso wie beim Matra, auch immer dann notwendig, wenn es sich darum handelt, offen zu fahren und das eigene Dach zu transportieren. Während die klassischen Spider von Alfa und Fiat schon Pluspunkte in der Handhabung des faltverdeckes sammeln, müssen bei den eindeutig umständlicher zu bedienen-

den Targa-Konstruktionen von Matra und VW-Porsche weitere Kapazitäts-Schwierigkeiten bedacht werden: Die einteilige Dachplatte des 914 verschwindet im hinteren Kofferraum und schränkt dessen Volumen ein, das zweiteilige und nochmals mühsamer zu handhabende Matra-Dach findet im vorderen Abstellraum Platz, wo auch Reservierad und Werkzeug anzutreffen sind. Diese Zugeständnisse, die der Targa-Bauweise mit breit angelegtem Überrollbügel gemacht werden müssen, machen sie zumeist durch größere Steifig-

| Abmessungen | | Alfa Romeo | Fiat | Matra | 914/4 |
|--------------------|----|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Radstand | mm | 2250 | 2280 | 2560 | 2450 |
| Spur vorn/hinten | mm | 1325/ 1275 | 1345/ 1315 | 1340/ 1350 | 1335/ 1375 |
| Länge | mm | 4120 | 3970 | 4200 | 3985 |
| Breite | mm | 1630 | 1615 | 1620 | 1650 |
| Hohe | mm | 1290 | 1250 | 1200 | 1220 |
| Innenbreite | mm | 1300 | 1325 | 1230 | 1395 |
| Innenhöhe* | mm | 920 | 900 | 850 | 920 |
| Sitztiefe | mm | 500 | 490 | 460 | 490 |
| Wendekreis links | m | 10,8 | 10,9 | 10,4 | 11,1 |
| Wendekreis rechts | m | 10,6 | 10,6 | 10,2 | 11,3 |
| Lenkradumdrehungen | | 3 1/2 | 3,0 | 2 1/2 | 3 1/4 |

* gemessen über Sitzhinterkante



Den erfreulichsten Anblick im Motorraum bietet zweifellos der Alfa, dessen Zweinockenwellen-Triebwerk (oben rechts) nahezu klassische Motor-Ästhetik bietet. Der ebenfalls mit zwei Nockenwellen operierende Fiat-Motor (daneben) ist dank einer Leistung von 110 PS mit Abstand Stärkster der

Gruppe und übertrifft damit die Mittelmotor-Konkurrenz von VW-Porsche (unten links) und Matra (daneben) beträchtlich. Mit der Zugänglichkeit der Mittelmotor-Aggregate sieht es naturgemäß nicht besonders gut aus — eine Augenweide wird ebenfalls nicht geboten.

| Seitenwindabweichung in m | Alfa Romeo | Fiat | Matra | 914/4 |
|-----------------------------|------------|-------|-------|-------|
| Windgeschwindigkeit 90 km/h | | | | |
| Autogeschwindigkeit 80 km/h | 2,90 | 2,77 | 2,81 | 2,73 |
| Slalom | | | | |
| Geschwindigkeit in km/h | | | | |
| Slalom I | | | | |
| Pollerabstand 18 m | 58,6 | 59,3 | 55,5 | 56,1 |
| Slalom II | | | | |
| Pollerabstand 36 m | 106,7 | 108,4 | 101,3 | 104,1 |
| Kreisbahn | | | | |
| Geschwindigkeit in km/h | | | | |
| Kreisbahn I | | | | |
| 65 m Ø, Asphalt | 50,6 | 47,4 | 49,3 | 50,3 |
| Kreisbahn II | | | | |
| 75 m Ø, Basalt | 52,0 | 50,0 | 51,2 | 53,1 |

keit der offenen Karosserie teilweise wett. Aber auch klassische Spider können stabil sein: Dies bewies mit allem Nachdruck der Fiat, dessen Karosserie selbst bei größten Unebenheiten beispielhaft ruhig blieb und der dort auch bei schnellster Fahrt nur ein geringfügiges Zittern des Armaturenbretts aufwies. Nicht ganz so gut sind in dieser Beziehung der Alfa und der VW-Porsche, bei denen es im Extremfall zu Verwindungserscheinungen kommt, und besonders verwindungsfreudig ist der Matra: Er untermauerte

das Arbeiten seiner Plastikkarosserie durch schwer überhörbare Geräusche, die in dieser Form weder beim Alfa noch erst recht beim Fiat und VW-Porsche in Erscheinung traten. Pluspunkte sammelte der französische Mittelmotor-Sportwagen bei der Bewertung der Sichtverhältnisse: In ihm kann man mit deutlichem Abstand am besten sehen, was in den drei Konkurrenz-Fabrikaten wesentlich schlechter gelingt. Der Fiat macht dank seiner hinteren Dreiecksfenster noch eine relativ gute Figur — im Alfa muß man sich ebenso wie

im VW-Porsche mit deutlichen Abstrichen vor allem dann begnügen, wenn schräg nach hinten gesehen werden muß.

Ein nahezu durchweg erfreuliches Kapitel sind Sitze und Sitzposition — beides Elemente, die speziell beim Umgang mit sportlichen Autos wesentlich zum Fahrvergnügen beitragen können. Die beste Sitzposition hat eindeutig der 914 zu bieten, der mit seinem steil stehenden Lenkrad besten Sportwagenstil dokumentiert, mit den Sitzen selbst allerdings nur durchschnittliches Vergnügen bereitet: Sie sind hart und unnachgiebig — der Beifahrersitz schließlich läßt sich in keiner Weise verstellen, so daß die wie ein überdimensionierter Knochen wirkende Fußstütze, die an einer Leine arretiert ist, für den notwendigen Fuß-Kontakt sorgen

auto motor sport Vergleichstest

| Karosserie | Alfa | Fiat | Matra | 914/4 |
|----------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Form | 9 | 8 | 5 | 6 |
| Sitze | 9 | 9 | 9 | 7 |
| Sitzposition | 8 | 6 | 8 | 9 |
| Innenraumgröße | 8 | 8 | 9 | 7 |
| Kofferraumgröße | 7 | 6 | 6 | 8 |
| Sicht | 7 | 8 | 10 | 7 |
| Heizung | 9 | 9 | 8 | 7 |
| Lüftung | 9 | 6 | 7 | 8 |
| Serienausstattung | 9 | 10 | 9 | 8 |
| Steifigkeit der Karosserie | 7 | 10 | 5 | 8 |
| Verarbeitungsqualität | 9 | 8 | 4 | 8 |
| | 91 | 88 | 80 | 83 |

muß. Sowohl im Alfa wie auch im Matra sind Sitze und Position am Lenkrad untadelig — allein der Fiat beschert seinem Piloten keine optimale Haltung, woran vor allem das zu flach stehende Lenkrad schuldig ist. Man kann es bei dem Abstand, der zum korrekten Bedienen der Pedalerie notwendig ist, nur noch mit sehr ausgestreckten Armen drehen, und man kann umgekehrt — bei weiter nach vorne geschobenem Fahrersitz — nur noch mit stark angewinkelten Beinen in den Bewegungsablauf eingreifen. Daß der Alfa die Karosserie-Wertung mit kurzem Abstand vor dem Fiat gewinnt, liegt neben seiner guten Verarbeitung auch daran, daß er das harmonischste Erscheinungsbild liefert, eine Dreingabe, die man beim Matra und VW-Porsche vergebens sucht.

2. Wertung:

Motor, Leistung

Zweifellos liegt der Reiz eines Sportwagens nicht ausschließlich an der tiefen Sitzposition, die man gemeinhin in ihm einnimmt. Er liegt noch nicht einmal an der möglicherweise attraktiven Figur, sondern weit mehr daran, was sich tut, wenn man Gas gibt. So ist es auch nicht verblüffend, daß untermotorisierte Sportwagen vom Schlage des Karmann-Ghia belächelt werden — kräftig

| Beschleunigung | Alfa Romeo | Fiat | Matra | 914/4 |
|----------------------------|------------|-------|-------|-------|
| Beschleunigung in Sekunden | | | | |
| 0 bis 60 km/h | 5,6 | 4,3 | 6,2 | 5,6 |
| 0 bis 80 km/h | 8,7 | 6,7 | 9,9 | 9,1 |
| 0 bis 100 km/h | 13,0 | 10,0 | 15,0 | 13,9 |
| 0 bis 120 km/h | 19,0 | 14,2 | 22,6 | 19,5 |
| 0 bis 140 km/h | 27,7 | 20,1 | 34,7 | 28,8 |
| 1 km mit stehendem Start | 34,4 | 31,3 | 36,0 | 34,9 |
| Höchstgeschwindigkeit km/h | 176,5 | 181,8 | 169,8 | 173,9 |

motorisierte Exemplare werden dafür um so ernster genommen.

In der Vierergruppe ist, was die Fahrleistungen betrifft, Grund zur Ernsthäftigkeit gegeben, denn langsamer als 170 km/h war keiner — auch nicht der Matra, der mit der nominell geringsten Leistung antrat. Die 73 PS, die aus einem biederen Ford 17 M-Motor stammen, ließen das



auto motor sport Vergleichstest

strömungsgünstige Skurril-Auto ziemlich genau diese 170 km/h erreichen, womit es nur unwesentlich langsamer als der VW-Porsche mit knapp 174 km/h war. Auch diesem müssen beachtliche aerodynamische Qualitäten bescheinigt werden — zur Verfügung stehen exakt nur jene 80 Pferde, die in größerer Verbreitung den VW 411 E antreiben. Sowohl dem Matra-Motor als auch dem 914-Aggregat fehlen freilich jegliche Reize; während das luftgekühlte VW-Porsche-Triebwerk, das unmittelbar hinter dem Rücken des Fahrers haust, nur durch staubsauger-ähnliche Geräusche und ein sehr begrenztes Drehvermögen auf sich aufmerksam macht, liefert der Ford-Motor im Matra die Tonbilder landwirtschaftlicher Fahrzeuge: In allen Drehzahlbereichen herrscht, verursacht durch die eigenwillige Zündfolge des V-Triebwerks und ein in zwei Endrohre mündendes Auspuffsystem, ein Boller-Geräusch vor, dem nur geringe sportliche Elemente anhaften.

Die Biederkeit dieser Großserien-Motoren ist denn auch mehr als ein bloßer Schönheitsfehler; es fehlt, ungeachtet der für sich betrachteten guten Fahrleistungen, an Elan und jenem Schuß Sportivität, die man sich in Verbindung mit Autos solchen Charakters wünscht. Sowohl der Alfa als auch der Fiat sind da von anderer Art: In beiden Autos stecken zwar ebenfalls Maschinen, die es in Limousinen zu kaufen gibt, doch muß man sagen, daß sie in den sportlichen Varianten genau richtig sind. Dies gilt ganz besonders für den Fiat-Motor, der zwar im Hubraum unter dem VW-Porsche liegt, ihn in der effektiven Leistung aber um stattliche 30 PS übertrifft. In der Praxis werden diese Unterschiede mindestens so deutlich wie auf dem Papier: Der Fiat schlug bei den Fahrleistungsmessungen die mit Stoßstangen-Motoren ausgerüstete Konkurrenz mit deutlichstem Abstand, und er schlug natürlich auch den Alfa-Spider, der zwar über 10 PS mehr hat als der Matra, gleichzeitig aber

| Elastizität | Alfa Romeo | Fiat | Matra | 914/4 |
|---------------------------------------|------------|------|-------|-------|
| Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h | | | | |
| 40 bis 60 km/h | 7,6 | 5,7 | 8,3 | 7,2 |
| 40 bis 80 km/h | 13,8 | 10,5 | 15,8 | 13,3 |
| 40 bis 100 km/h | 20,8 | 15,6 | 23,1 | 19,6 |
| 40 bis 120 km/h | 28,8 | 21,3 | 32,2 | 27,6 |
| 40 bis 140 km/h | 39,0 | 28,0 | 44,6 | 38,2 |
| 1 km ab 40 km/h | 38,8 | 34,9 | 40,1 | 38,4 |
| Beschleunigung im V. Gang ab 40 km/h | | | | |
| 40 bis 60 km/h | 10,0 | 7,3 | — | 11,0 |
| 40 bis 80 km/h | 18,1 | 13,5 | — | 20,9 |
| 40 bis 100 km/h | 27,5 | 19,8 | — | 30,8 |
| 40 bis 120 km/h | 39,4 | 27,1 | — | 42,9 |
| 1 km ab 40 km/h | 42,9 | 38,0 | — | 44,3 |

| Gewichte | Alfa Romeo | Fiat | Matra | 914/4 |
|--------------------------------------|------------|------|-------|-------|
| Eigengewicht vollgetankt kg | 1010 | 975 | 940 | 965 |
| zulässiges Gesamtgewicht kg | 1360 | 1300 | 1250 | 1220 |
| Zuladung kg | 350 | 325 | 310 | 255 |
| Personenindexzahl | 4,1 | 3,8 | 3,6 | 3,0 |
| Gewichtsverteilung | | | | |
| Vorderachse % | 56,9 | 55,9 | 47,3 | 46,1 |
| Hinterachse % | 43,1 | 44,1 | 52,7 | 53,9 |
| Leistungsgewicht vollgetankt kg/PS | 11,6 | 8,9 | 12,9 | 12,1 |
| mit 170 kg (2 Pers. m. Gepäck) kg/PS | 13,6 | 10,4 | 15,2 | 14,2 |

| Verbrauch | Alfa Romeo | Fiat | Matra | 914/4 |
|---|------------|------|-------|-------|
| Verbrauch (Superbenzin) in Liter/100 km | | | | |
| Autobahn Schnitt ca. 120 km/h | 11,4 | 10,9 | 10,4 | 10,5 |
| Autobahn Schnitt ca. 135 km/h | 13,9 | 12,9 | 13,1 | 13,0 |
| Landstr. Schnitt ca. 75 km/h | 12,3 | 11,1 | 11,6 | 11,2 |
| Landstr. Schnitt ca. 85 km/h | 13,8 | 12,8 | 13,3 | 13,6 |
| Stadtverbrauch | 12,0 | 12,2 | 12,4 | 11,8 |
| Gesamtverbrauch über eine Strecke von ca. 3500 km | 12,6 | 12,0 | 12,2 | 12,0 |

| Motor und Leistung | Alfa | Fiat | Matra | 914/4 |
|-----------------------|------|------|-------|-------|
| Motorgeräusch | 6 | 5 | 6 | 7 |
| Laufruhe | 10 | 8 | 7 | 6 |
| Elastizität | 7 | 10 | 6 | 5 |
| Drehvermögen | 10 | 9 | 6 | 6 |
| Kraftstoffverbrauch | 8 | 9 | 9 | 9 |
| Getriebeabstufung | 10 | 8 | 6 | 7 |
| Beschleunigung | 8 | 10 | 7 | 8 |
| Höchstgeschwindigkeit | 9 | 10 | 8 | 9 |
| | 68 | 69 | 55 | 57 |

auch den kleinsten Hubraum besitzt. Vor allem daran gemessen sind die Fahrleistungen des Alfa ebenfalls ausgezeichnet; mit einer Höchstgeschwindigkeit von 176 km/h war er nur rund 5 km/h langsamer als der Fiat, und damit war er gleichzeitig um mehr als denselben Betrag schneller als der Matra. Daß der Zweinockenwellen-Motor von Alfa die schönste Laufkultur und das beste Drehvermögen entwickelte, läßt ihn trotz seines kleinen Hubraums in der Motorwertung nahe an den überlegen potenten Fiat herankommen — ohne daß deshalb sein sympathisches Auspuffgeräusch, das zwischen 2000 und 3000 Touren am markantesten in Erscheinung tritt, bewertet werden müßte.

Ein durchweg erfreuliches Kapitel sind die Verbrauchsziffern, die während des Vergleichstests registriert wurden: Alle vier Konkurrenten erwiesen sich in Anbetracht der durchweg hohen Leistung als besonders sparsam und kamen auch bei forciertem Fahrweise mit 12 bis 13 Litern pro 100 km aus — ein guter Beweis dafür, daß aerodynamisch günstig geformte Sportwagen zumindest in dieser Beziehung besser abschneiden können als unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit gekaufte Limousinen. Nicht ganz unbeteiligt an den niedrigen Verbrauchsziffern sind, mit Ausnahme des Alfa und des Fiat, die relativ „lang“ geratenen großen Gänge. Beim Matra, der als einziger der Gruppe nur über ein Viergang-Getriebe verfügte, hatte die vierte Fahrstufe ähnlichen Schongang-Charakter wie im VW-Porsche die fünfte — allein beim Alfa und beim Fiat zeigten sich die fünften Gänge eindeutig mehr als Drehzahl übersetzt. Da der Fiat in diesem Fahrbereich nur unwesentlich niedriger dreht als im vierten, sicherte er sich zusammen mit seinem kraftvollen Motor den Elastizitätspreis: Den Kilometer ab 40 km/h legte er in 38 Sekunden zurück, womit er rund zwei Sekunden besser abschneidet als der gleichzeitig im vierten Gang operierende Matra.

3. Wertung:

Handlichkeit, Bedienung

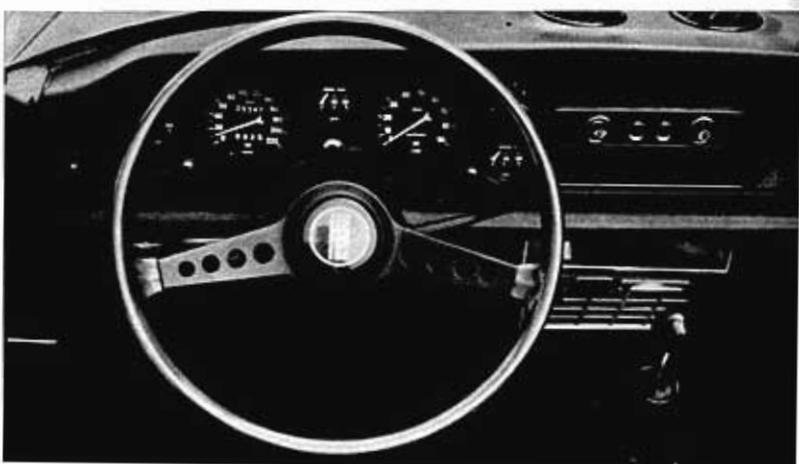
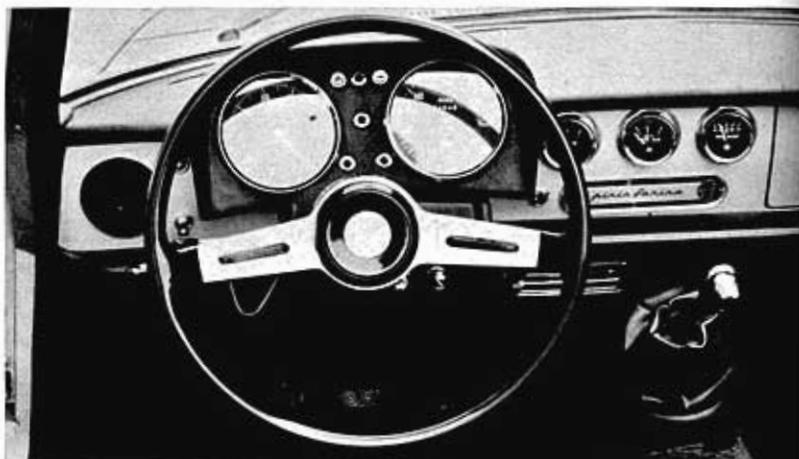
Ob ein Auto handlich ist, hängt von verschiedenen Faktoren ab — zum Beispiel auch davon, ob es vier oder sechs Meter lang geraten ist. Bei den Sportwagen des Vergleichstests ergeben sich, was die Länge betrifft, nur geringe Differenzen, denn mit rund vier Metern wird gängiges und gebräuchliches Maß vertreten. Dennoch sind die Unterschiede, die sich in der Handlichkeit ergeben, offensichtlich, was in erster Linie mit den different geratenen Lenkungen zusammenhängt. Zweifellos gebührt dem Alfa in diesem Zusam-

menhang der erste Preis, denn er hat sowohl die beste Lenkexaktheit zu bieten als auch die geringsten Lenkkräfte nötig, was das zierliche Auto im Straßenverkehr bemerkenswert agil macht. Mit gleich guter Lenkexaktheit kann der 914 aufwarten, doch wird die Freude daran erheblich getrübt: Der VW-Porsche erfordert mit spürbarem Abstand zum Lenkbesten Alfa Romeo die höchsten Lenkkräfte, was sich nicht nur im Stadtverkehr, sondern auch beim schnellen Kurvenfahren als lästig erweist. Beim Matra sind ebenfalls sehr hohe

Lenkkräfte nötig, doch wird man durch eine damit zusammenhängende Annehmlichkeit entschädigt: Mit nur 2,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag gibt sich die Lenkung ungewöhnlich direkt und gestattet es dadurch, selbst engste Kurven mit einem Minimum an Dreharbeit zu umrunden. Die Fiat-Lenkung ist nur ausreichend exakt, und leichtgängig ist sie ebenfalls nicht: besonders im Stand kann es Mühe machen, den Spider für eine neue Fahrtrichtung zu präparieren. Solcher Aufwand entsteht beim

Betätigen des Schalthebels in keiner Weise, denn das Fünfgang-Getriebe von Fiat läßt sich über den gut placierten Mittelschalthebel exakt und mühelos bedienen. Im Gegensatz zum Alfa, der ebenfalls serienmäßig mit fünf Gängen geliefert wird, registriert man im Fiat extrem kurze Schaltwege, die diesen Teil der Kraftübertragung etwas knochig wirken lassen. Weicher, aber eben mit fühlbar längeren Wegen, können im Alfa die Gänge sortiert werden, wo es ebenfalls an Exaktheit nicht fehlt. Sie wird dagegen im

Die beiden Sportwagen aus Italien bieten eine komplette und gut ablesbare Instrumentierung, wobei der Alfa (oben) aufgrund seiner besonders groß geratenen Anzeigergeräte für Geschwindigkeit und Motordrehzahl nochmals etwas besser abschneidet. Zu einem echten Holzlenkrad hat es weder im Fiat noch im Alfa gelangt — man begnügt sich mit preiswerterem Kunststoff.



VW-Porsche deutlich vermisst, was sich zwar durch die konstruktiven Gegebenheiten des Mittelmotors erklären, aber letzten Endes nicht entschuldigen läßt: In praktisch allen Gang-Ebenen macht das Getriebe des 914 einen nachgiebigen und teigigen Eindruck, und es kommt erschwerend hinzu, daß die Schaltung ungenau ist: Man kann sehr leicht beim Hochschalten vom ersten gleich in den dritten Gang geraten, und man hat mitunter Mühe, diesen ersten Gang überhaupt einlegen zu können. Nichts besonders Gu-

tes läßt sich ebenfalls von der Matra-Schaltung sagen: Sie funktioniert zwar exakter als die des 914, aber sie verlangt

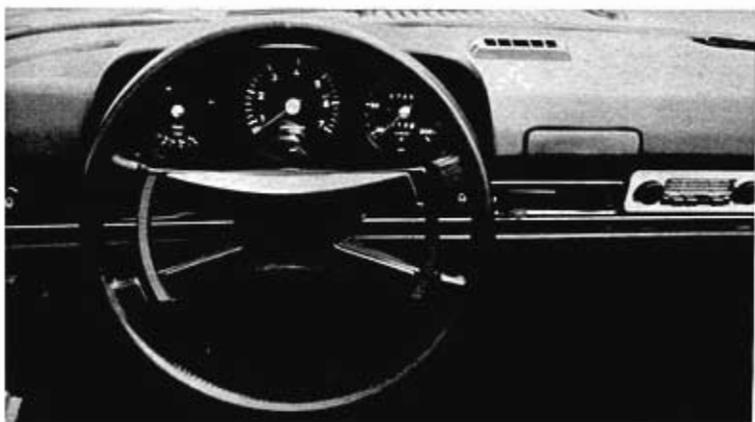
auch den höchsten Kraftaufwand — ganz besonders dann, wenn im Zuge größerer Karosserieverwindungen auch die

Schaltführung in Mitleiden-schaft gezogen wird.

Minuspunkte sammelt der Matra ebenfalls bei der Bewertung seiner übrigen Bedienungselemente, denn auch nach sorgsamer Gewöhnung können Schalter für alltägliche Verrichtungen nicht immer zielsicher aufgefunden werden. Daß schließlich Kupplung, Bremse und Gaspedal sehr hohen Kraftaufwand verlangen, trübt das Bild weiterhin und läßt ebenfalls erkennen, daß selbst in modernen Sportwagen noch männliche Kraft gefragt sein kann.

Handlichkeit, Bedienung

| | Alfa | Fiat | Matra | 914/4 |
|--------------------|------|------|-------|-------|
| Lenkkräfte | 10 | 7 | 6 | 6 |
| Lenk-Exaktheit | 10 | 7 | 8 | 10 |
| Wendekreis | 7 | 7 | 8 | 6 |
| Handlichkeit | 9 | 7 | 8 | 8 |
| Schaltung | 10 | 10 | 6 | 6 |
| Schalter und Hebel | 7 | 8 | 5 | 6 |
| | 53 | 46 | 41 | 42 |



In der Reichhaltigkeit der Armaturenbestückung übertrifft der Matra (oben) den karger instrumentierten VW-Porsche — nicht aber in der Übersichtlichkeit der Instrumente. Im Gegensatz zu Alfa und Fiat sind die Mittelmotor-Sportwagen mit Lederlenkrädern ausgestattet, wobei der Matra zusätzlich beweist, daß Lenkräder nicht immer rund sein müssen.

4. Wertung:

Fahrkomfort

So sehr der Matra auch durch die Schwergängigkeit häufig zu betätigender Mechanik ins Hintertreffen gerät, so sehr sammelt er Pluspunkte in einem Bewertungskriterium, von dem man meinen möchte, es sei für einen Sportwagen nur wenig ausschlaggebend. Tatsächlich setzt der Matra in der Disziplin „Fahrkomfort“ neue Sportwagen-Maßstäbe, die ihm in diesem Bereich eine

eindeutige Vorrangstellung sichern, denn sein Gesamtkomfort ist so gut, daß man zum besseren Vergleich getrost die gemeinhin als hart und federungsunwillig bekannte Zweisitzer-Gruppe verlassen und als komfortable Limousinen mit ihm in einem Atemzug nennen kann. Dabei spielt es für das mit einem ungewöhnlich groß geratenen Radstand und langen Federwegen ver-

sehene Mittelmotor-Auto keine wesentliche Rolle, ob auf kurzen oder langen Bodenwellen gefedert werden muß. In allen gängigen Bereichen verschont der weich schwingende Zweisitzer seine Passagiere von Stößen jeglicher Art. Hier haben Fiat und VW-Porsche ganz anderes zu bieten, denn die sportliche Härte, die man Autos dieses Charakters nicht zu Unrecht unterstellt, ist in die-

sen Fällen tatsächlich vorhanden. Sowohl im 914 als auch im Fiat-Spider läßt das Schluckvermögen der Federung speziell bei langen Bodenwellen erheblich zu wünschen übrig, und nur der Alfa kann hier — mit deutlichem Abstand zum Federungskünstler Matra — gewisse Pluspunkte verbuchen. Beim VW-Porsche gesellt sich zur ohnehin sehr straff ausgerichteten Federung ein unge-



wöhnlich hart geratenes Sitz-Mobiliar, auf dem ganz besonders kurze Stöße, wie sie beim Langsamfahren auf schlechten Straßen entstehen, ohne nennenswerte Milderung an die Passagiere weitergegeben werden.

Eine mitunter nennenswerte Trübung des Gesamtkomforts kann gerade bei Sportwagen ebenfalls durch stark anwachsende Phonzahlen in höheren Geschwindigkeitsbereichen entstehen, und tatsächlich muß man die Fahrgeräusche bei allen vier Konkurrenten als relativ laut bezeichnen. Die beiden Mittelmotor-Wagen sorgen dabei insofern für eine Überraschung, als sie trotz ihrer in unmittelbarer Piloten-Näheuntergebrachten Antriebsquellen zumal bei hohen Tempo-Graden spürbar leiser waren als die Vertreter der Frontmotor-Liga. Dabei spielt es natürlich eine erhebliche Rolle, daß sowohl Alfa als auch Fiat

mit Stoffdächern ausgerüstet sind, die in beiden Fällen ab 140 km/h aufgrund progressiv stärker werdender Windgeräusche für das Einstellen jeglicher Unterhaltung sorgen. Daß der Fiat dennoch eine schlechtere Note bekam als der im Zuschnitt absolut ähnliche Alfa, verdankt er freilich nicht ausschließlich dem Wind: Sein Motor entwickelt jenseits von 5500 U/min ein sehr aufdringliches Geräusch, das sich zusammen mit dem einsetzenden Windjammer zu einer nennenswerten Belästigung addiert. Daß der Ford-Motor des Matra und der VW-Motor des 914 nicht schön klingen und sich nur geringfügig mit Sportlichkeit alter Schule in Verbindung bringen lassen, darf in diesem Zusammenhang nur als subjektives Empfinden gewertet werden — man kann ihnen allenfalls hohen Lästigkeitsgrad, nicht aber effektive Störmanöver vorwerfen.

| Innengeräusch | Alfa Romeo | Fiat | Matra | 914/4 |
|-------------------|------------|------|-------|-------|
| Phon (dBA) | | | | |
| Leerlauf im Stand | 57 | 59 | 61 | 56 |
| Bei 50 km/h | 66 | 69 | 66 | 67 |
| Bei 80 km/h | 70 | 75 | 74 | 71 |
| Bei 100 km/h | 76 | 78 | 76 | 74 |
| Bei 120 km/h | 82 | 83 | 78 | 79 |
| Bei 140 km/h | 86 | 88 | 81 | 81 |
| Bei 160 km/h | 89 | 89 | 85 | 84 |

| Fahrkomfort | Alfa | Fiat | Matra | 914/4 |
|-----------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Schluckvermögen auf langen Wellen | 7 | 5 | 10 | 5 |
| Schluckvermögen auf kurzen Wellen | 7 | 6 | 10 | 6 |
| Abrollkomfort | 8 | 8 | 9 | 7 |
| Gesamteindruck der Federung | 8 | 6 | 10 | 6 |
| Fahrgeräusche | 6 | 5 | 8 | 8 |
| Vibrationen | 9 | 7 | 6 | 8 |
| | 45 | 37 | 53 | 40 |

5. Wertung:

Fahrsicherheit

Die Tatsache, daß die vier Vergleichstestwagen äußerst konträre Bauprinzipien vertreten, läßt den Kampf der einzelnen Marken in diesem speziellen Bewertungspunkt auch zu einem Kampf der Ideologien werden: Die Mittelmotor-Konzeption, eine kompromißlos auf gute Fahreigenschaften ausgerichtete Bauweise, tritt gegen den althergebrachten Frontmotor an, der den Werdegang des Automobils kurz nach seiner Geburt zu beherrschen begann. Tatsächlich scheint die Geschichte der alttümlichen Art, den Motor zu placieren, auch heute noch recht zu geben; im Fahrwerk gut abgestimmte Frontmotor-Autos erweisen sich, wie diese Begegnung zeigte, dem moderneren Trend ebenbürtig — in man-

chen Punkten sogar überlegen. Erstaunlicherweise tritt diese Ebenbürtigkeit sogar mit hinteren Starrachsen zutage, die man sowohl im Alfa wie auch im Fiat vorfindet. Sie finden ihre Grenzen in diesen beiden Fällen nur während extremer Fahrweise auf sehr unebenen Bahnen — im übrigen lassen sie die beiden Sportwagen-Vertreter aus Italien so fahrsicher werden, daß die Beherrschbarkeit in kritischen Situationen — beispielsweise bei plötzlichen Richtungsänderungen — besser zu bewerten ist als bei den Mittelmotor-Autos von Matra und VW-Porsche. Diese Einschränkung gilt ganz besonders für den Matra, der im Grenzbereich mit einer spürbaren Übersteuerneigung aufwartete, die dann ein ge-

| Fahrsicherheit | Alfa | Fiat | Matra | 914/4 |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Kurvenverhalten | 9 | 10 | 7 | 10 |
| Beherrschbarkeit in kritischen Situationen | 10 | 10 | 7 | 7 |
| Stabilität bei Richtungsänderungen | 9 | 10 | 7 | 7 |
| Geradeauslauf bei hoher Geschwindigkeit | 9 | 10 | 9 | 7 |
| Stabilität bei Seitenwind | 9 | 9 | 9 | 9 |
| Bodenhaftung auf schlechter Fahrbahn | 8 | 7 | 9 | 10 |
| Spursicherheit beim Bremsen | 8 | 10 | 9 | 10 |
| Bremswirkung bei normaler Beanspruchung | 9 | 9 | 8 | 10 |
| Bremswirkung bei hoher Beanspruchung | 9 | 7 | 8 | 10 |
| | 80 | 82 | 73 | 80 |

auto motor sport Vergleichstest

wisses fahrerisches Geschick verlangte. Dem VW-Porsche kann man ein sehr gutes und üblicherweise weitgehend neutrales Kurvenverhalten bescheinigen — aber eben nur so lange, wie zwischen Reifen und Straße noch nennenswerte Adhäsion zu verzeichnen ist. Wird diese zugegebenermaßen sehr hoch liegende Grenze überschritten, hat auch die bis dahin registrierbare Gutmütigkeit ihr Ende gefunden: Das Auto beginnt dann ziemlich plötzlich, mit dem Heck zur Seite zu schwenken und ist unter diesen Umständen nicht leicht zu beherrschen. Von solchen zwar seltenen, aber immerhin möglichen Einlagen bleibt man sowohl im Fiat wie auch im Alfa weitgehend verschont, denn die beiden Frontmotor-Wagen verhalten sich unter allen Bedingungen leicht untersteuernd bis neutral, so daß selbst bei sehr

schnellem Kurvenfahren nur mittelmäßige Konzentration notwendig ist. Auf schlechten Straßen allerdings zeigen sie sich der Mittelmotor-Konkurrenz leicht unterlegen; vor allem der Fiat neigt zu gelegentlichen Versetzern an Vorder- und Hinterachse, die jedoch mühelos zu beherrschen sind. Die beste Bodenhaftung auf schlechter Bahn muß man dem 914 bescheinigen, der unter allen Umständen sämtliche vier Räder auf der Bahn hält und — ähnlich wie der auf der Hinterachse ebenfalls gut belastete Matra — beim scharfen Beschleunigen nach Spitzkehren die geringste Mühe hat, die volle Leistung auf den Boden zu bringen. Sowohl beim Fiat als auch beim Alfa kann es unter diesen Einsatzbedingungen zu einem mehr oder minder stark ausgeprägten Durchdrehen des kurveninneren Antriebsrades kommen, wobei

entschuldigend anzumerken ist, daß — besonders beim Fiat — auch wesentlich größere Kräfte zu übertragen sind. Bemerkenswert gut schnitten die Vergleichstest-Wagen bei der Seitenwind-Prüfung ab, denn die Kursabweichungen, die bei einer Windgeschwindigkeit von 90 km/h und einem Wagen-Tempo von 80 km/h gemessen wurden, erwiesen sich mit Werten von knapp drei Metern als wohlwendig gering. Deutlichere Unterschiede ergaben sich beim Bremsen, wo sich der VW-Porsche die besten Noten sicherte: Er verlangt zwar relativ hohe Pedalkräfte, doch wird man durch absolut gleichmäßiges Ansprechen und bestes Standvermögen auch bei hohen Beanspruchungen wirkungsvoll entschädigt. Das deutlichste Fading wies der Fiat auf, doch verzogerte er, ebenso wie der Alfa, mit geringem Pedaldruck

Schlußwertung

Auch dieser Vergleichstest bewies, daß der Sieger in der Regel jenes Auto ist, das bei der Mehrzahl der Bewertungskriterien die ausgewogensten Eigenschaften besitzt. Aus diesem Grund erreichte der Alfa Spider zum Schluß die höchste

Im Preisindex werden die Punktzahlen zum Preis in Beziehung gesetzt. Als Basis dient der Preis des teuersten Konkurrenten, des Matra 530 LX. Seine Punktzahl bleibt unverändert, die der übrigen erhöht sich um so mehr, je niedriger der Preis liegt.

Alfa Romeo 1300 Spider 337 Punkte Fiat 124 Sport Spider 322 Punkte

Zweisitziger Roadster mit faltbarem Cabrio-Verdeck. Gute Fahrleistungen dank technisch aufwendigem Zweinockenwellen-Motor, unproblematische Fahreigenschaften unter allen Bedingungen. Sehr gute Handlichkeit, leichte Bedienung.

Zweisitziger Roadster mit faltbarem Cabrio-Verdeck. Ausgezeichnete Fahrleistungen mit überdurchschnittlicher Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit. Sichere und unproblematische Fahrleistungen, mühelose Bedienung, aber mäßige Handlichkeit.



Gesamtpunktzahl — und das, obwohl er mit seinem klein bemessenen Motor zunächst handicapt schien. Tatsächlich genügten ihm aber seine knapp 1300 Kubikzentimeter, um auch in der Motor-Wertung hinter dem beschleunigungsstarken

Fiat gut abzuschneiden — die mit größeren Volumen antretende Mittelmotor-Front hatte speziell hier deutlich das Nachsehen. Daß sie noch hinter dem Fiat rangieren, ist damit zu erklären, daß sowohl Matra als auch VW-Porsche in der Art

ihrer Motor-Bestückung nur Durchschnittliches bieten und daß sie auch in den übrigen Wertungen keinen Vorsprung erreichen — mit einer Ausnahme: Bei der Wertung „Fahrkomfort“ sammelte der Matra Pluspunkte, die dafür sorgten,

daß er auf die gleiche Punktzahl wie der VW-Porsche kam. Die Zukunft scheint also selbst bei Sportwagen nicht unbedingt in der Mitte zu liegen, sondern anderswo: Da, wo man sie schon in der Vergangenheit fand.

| Preisindex | Preis DM | Punktzahl | Preisindex | Gesamtwertung | | | | |
|------------------------|----------|-----------|------------|----------------------------|------|-------|-------|-----|
| | | | | Alfa | Fiat | Matra | 914/4 | |
| Alfa Romeo 1300 Spider | 12 450 | 337 | 349 | Karosserie | 91 | 88 | 80 | 83 |
| Fiat 124 Sport Spider | 11 750 | 322 | 353 | Motor und Leistung | 68 | 69 | 55 | 57 |
| Matra 530 LX | 12 890 | 302 | 302 | Handlichkeit und Bedienung | 53 | 46 | 41 | 42 |
| VW-Porsche 914/4 | 12 700 | 302 | 306 | Fahrsicherheit | 80 | 82 | 73 | 80 |
| | | | | Fahrkomfort | 45 | 37 | 53 | 40 |
| | | | | Gesamt | 337 | 332 | 302 | 302 |

Matra 530 LX VW-Porsche 914/4 302 Punkte 302 Punkte

Mittelmotor-Zweisitzer mit herausnehmbarem Dach-Teil. Unsportlicher Vierzylinder-Motor, nur durchschnittliche Beschleunigungsleistungen. Spürbar übersteuerndes Kurvenverhalten, mäßige Karosserie-Qualität. Sehr guter Gesamtkomfort.

Mittelmotor-Zweisitzer mit herausnehmbarem Dach-Teil. Nur durchschnittlich leistungsfähiger Vierzylinder-Motor, weitgehend neutrales Fahrverhalten. Insgesamt mäßiger Fahrkomfort, hohe Lenkkräfte in Kurven. Sehr gute Bremsen.

