





Test: Kraft aus 23 Zylindern

KLASSEN TREFFEN

Die Zeit, wo es etwas galt, abends mit einem Zylinder zum Theaterhaus zu promenieren, ist längst vorbei. Heutzutage ist das Gesellschaftsritual ein anderes. Denn heute steuert der feine Mann mit feiner Dame und feiner Motorkutsche die Tiefgarage unterm modernen Opernhaus an. Und die Zylinder zählen nach wie vor, da das Industriezeitalter die moderne Art der Promenade geradewegs von der grünen Pappelallee in die grauen Betonpfade der Tiefgarage verlegt hat. Doch man lerne: Zylinder ist nicht gleich Zylinder. Was einst auf dem Kopf für Prestige sorgte, muß heute, in Mehrfachausfertigung, jedoch mit gleicher Raumgestaltung, unter den Motorhauben moderner Automobile für genügend persönlichen Staat erhalten.

Doch wieviel Zylinder sind vonnöten, um Achtung, Anerkennung und Prestige zu erlangen? Wieviel Zylinder hat denn die „automobile Vernunft“? sport auto knöpfte sich 23 dieser

Image-Statthalter vor, die alle an der Pforte zur Oberklasse stehen und „um die 30 000 Mark“ teuer sind. Das Klassentreffen der 23 Zylinder gestalten vier Länder.

Vier Verbrennungsräume, die



Cockpit-Funktionalität im Saab

unter dem Druck eines Abgasturboladers stehen, schicken die Schweden mit dem Modell Saab 900 Turbo. Fünf kommen, im Gewand des Audi 200 5T, aus Deutschland – ebenfalls mit Turbinen-Potenz. Sechs im 60-Grad-Winkel stehende Zylinder zeugen von der Fahrzeug-Philosophie der Italiener und des Alfa 6 von Alfa Romeo. Macht insgesamt 15. Freilich: Das Empire läßt sich nicht lumpen und schickt einen V8-Motor ins Rennen, der den Rover 3500 aus dem Hause British Leyland auf Trab bringt und fast ein doppeltes Dutzend voll macht.

Bleiben wir gleich bei dem britischen Vertreter, der seit nunmehr fast vier Jahren zu Recht versucht, das angekratzte Image des Leyland-Konzerns zu verbessern. Der „Rover Dreieinhalbliter“ ist ein typischer Vertreter der Avantgarde: Ein gelungener Versuch, in das triste Bild der Limousinenklasse einen extravaganteren und individuellen Farbtupfer zu setzen. Mancher Stufenheck-Gepeinigter ist sich aber wahrscheinlich nicht wegen des klassenunüblichen Kombilimousinen-Konzepts mit Fließheck-Styling zu schade zum Rover-Fahren, vielmehr fürchten viele die serviceunfreundlichen Randerscheinungen eines maladen Staatskonzerns.

Was die nüchternen Fahrzeugdaten angeht, so hat die „kleine S-Klasse“ von Leyland (es gibt ja auch noch die Jaguar-Modelle) eine Menge zu bieten. Innerhalb des von sportauto geprüften Klassen-Quartetts ist der Rover, der Hubraumstärkste, ausgerechnet der Preiswerteste. Und auch beim Ausstattungsvergleich rangiert er deutlich an erster Stelle, gefolgt vom deutschen Vertreter, der jedoch bei gleicher Superausstattung noch gut 2500 Mark teurer ausfällt als der Insulaner, der von Haus aus schon recht üppig angezogen ist. Das hohe Fahrzeuggewicht von 1,37 Tonnen ist ein Indiz dafür.

Trotzdem ist der noble Engländer ein gutes Beispiel für akzeptablen Kraftstoffverbrauch. Denn daß gerade der „Dreieinhalbliter“ enorm sparsam über Straßen jeder Ordnung gesteuert werden kann, führt manche Turbo-Hysteriker ad absurdum. Gerade Saab hat es einigermaßen geschafft, den Vierzylinder-Motor so mit einem Turbolader-System (Garret AiResearch) zu bestücken, daß auch bei niedrigen Drehzahlen noch von Wirkungsgrad gesprochen werden kann.

Vergleichen wir also: Der Rover V8 schluckte im Testbetrieb durchschnittlich 14,8 Liter pro 100 Kilometer (minimal 11,5

– maximal 17 Liter). Dabei hinkte der schwere Brit mit seinen 157 PS bei den Fahrleistungen keineswegs hinterher (siehe Kasten Seite 110). Dem Audi 200 Turbo, dessen fünf Zylinder samt Turbolader (KKK) immerhin 170 Pferde auf die Beine helfen, kann nur bedingt zugute gehalten werden, daß für den Test nur eine Automatik-Version zur Verfügung stand.

Der Maximalverbrauch des Ingolstädters reichte nämlich manchmal nahe an die 23 Liter-Marke heran und pendelte sich schließlich bei 18,6 Liter ein. Freilich muß betont werden, daß sich die Dreigang-Automatik wie angeboren der Lader-Charakteristik anpaßt und so ein geradezu müheloses und souverän-schnelles Fortkommen ermöglicht. Die Dreh-

Mit dem Audi 200 wagten die Ingolstädter den Vorstoß in die Oberklasse. Bei der Entwicklung griffen sie in ihr Baukastensystem und konzipierten dennoch eine gelungene, eigenständige Limousine



zahldifferenz bei Schaltvorgängen wird nahezu fließend durch die Laderdrehzahl kompensiert.

Ein recht kompliziertes Gemischauflbereitungssystem mit sechs Einfachvergassern läßt auch den Alfa 6 keinen Abstinenz-Preis im Benzinkonsum gewinnen. Vielmehr schneidet das bei Alfa Romeo mittlerweile etwas ungeliebte Kind, immerhin das Spitzenmodell des Gesamtprogramms, nur als Zweitletzte ab: 17,8 Liter im Durchschnitt für ein ansonsten modern konzipiertes 158 PS-Triebwerk ist halt schon ein Stückchen Anachronismus.

Der motorisch kleinste, der Saab 900 Turbo, ist zweifelsfrei der sportlichste innerhalb des „Klassentreffens“. Leider macht auch er, wie nach Studium der

Motordiagramme hätte erwartet werden können, aus dem Streben nach Sparsamkeit keine sportliche Disziplin. Seine 16,5 Liter, die er im Durchschnitt verbraucht, sind nicht nur für manchen Geldbeutel zuviel (abgesehen davon, daß er im Ausstattungsvergleich der Teuerste ist), sondern auch für den 55 Liter fassenden Tank, so daß nur Aktionsradien von etwas mehr als 300 Kilometer zur Verfügung stehen.

Dafür ist der robuste Schwede mit der exzellentesten Verarbeitung aller vier Kandidaten der einzige, der in verschiedenen Karosserievarianten käuflich ist. Sowohl als Drei- wie als Fünftürer bietet die von der Linienführung her gewöhnungsbedürftige Kombi-Limousine reichlich Platz. Zwar läßt sich auch der Stauraum des Rover 3500 durch Umklappen der Rücksitze enorm vergrößern, unter der Heckklappe des Saab, die ein auffälliger Gummi-Spoiler, na ja, sagen wir „ziert“, läßt sich jedoch auf Stoßfänger-Höhe schier der halbe Hausrat einer Kleinwohnung in einer Fuhre transportieren.

Womit wir die Lobeshymne über den kühlen Schweden weitersingen können. Denn zweifelsfrei kombiniert er am ehesten den Fahrspaß, den sportlich ambitionierte Piloten wünschen, mit dem Limousinenbedürfnis nach Geräumigkeit. So garantiert das zwei Liter große Vierzylinder-Aggregat die Laufkultur eines Sechszylinder-Triebwerks (der raue Alfa 6 ist damit nicht gemeint), und zeigt durch ein sattes Drehmoment von 235 Newtonmeter bei 3000 Umdrehungen schon recht früh, daß das Bedienen des hervorragend geführten Getriebes eigentlich eine der schönsten Nebensachen des Saab 900 ist. Lediglich extrem hohe Drehzahlen verachtet das massiv-sportliche Geschütz durch hochfrequentes Jammern.

Und wer noch nicht wußte, was unter dem griechischen Wort Ergonomie zu verstehen ist, weil er vielleicht noch nie in einem BMW-Cockpit Platz genommen hat, der kann diese Lektion auch auf den beheizten Frontsitzeln eines Saab 900 Turbo nachholen. Halbkreisförmig schmiegt sich die Instrumenten- und Schaltermenue des Saab-Cockpits um das hand- oder auch handlungsgerechte Lederlenkrad. Bei Nacht beleuchtete Dreh- und Drucktasten, über die sich ein in dieser Klasse beispielhaftes Heizungs- und Lüftungssystem regeln läßt, sind logisch und griffig in die Instrumenteneinheit eingebettet. Daß eine Mittelkonsole völlig fehlt, ist recht schade und gibt dem Innenraum einen etwas

Test: Kraft aus 23 Zylindern

kleinwagenähnlichen Charakter. So sind zu wenig Ablagemöglichkeiten vorhanden.

Was das Fahrwerk anbetrifft, haben die Saab-Ingenieure ebenfalls den richtigen Kompromiß gefunden, der das nötige Maß an Begeisterung aufkommen läßt, ohne den Fahrer je in der trügerischen Annahme zu lassen, das Fahrwerk führe wie von selbst nach Manier eines Stig Blomquist bei der Rallye-WM. Mit dem Maß an Fahrfreude ist denn auch bloß eine servounterstützte Lenkung gemeint, die so exakt feinfühlig reagiert, wie der Pilot fahrtüchtig ist. Dabei gebärdet sich der Schweden-Turbo als deutlicher Untersteurer mit sanften Lastwechseln. Bei extremer Kurvenfahrt überrascht er mit deutlichen Vertikalbewegungen auf der Vorderachse. Und während der Federungskomfort für diese gehobene Wagenklasse gerade noch die Note befriedigend erhält, sind offenbar kurze Bodenwellen für die Hinterachse – und die darüber thronenden Fahrgäste – keine wahre Freude. Der Saab hat auch mit Abstand den kürzesten Radstand.

Unternehmen wir einen geographischen Sprung in den europäischen Süden. Dorthin, wo momentan pro Jahr rund 7000 Alfa 6 vom Produktionsband rollen, in Italien. Ein großer Erfolg war dem Alfa Romeo-Flaggschiff eigentlich von vornherein, seit er vor einem Jahr erstmals in Deutschland gezeigt wurde, nie zugedacht worden. Dafür sind auch die Produktionskapazitäten zu knapp. So bleibt dem Südländer auch im eigenen Haus nur ein Mauerblümchen-Dasein.

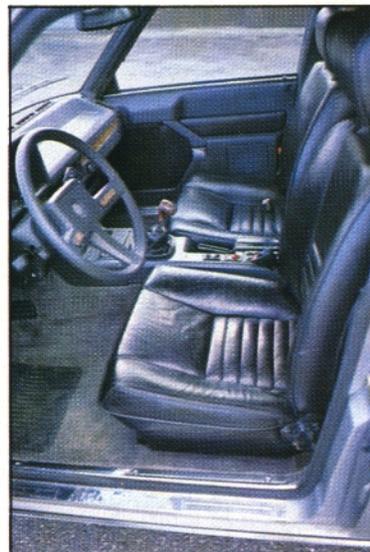
Alfa 6: ein Triebwerk für Fans

Wenn, dann muß es vor allem das Triebwerk gewesen sein, das manchen Kaufinteressenten beircirt hat. Es verhilft dem Schwergewicht von Italiener noch zu ganz ansehnlichen Fahrleistungen (er ist mit 202 km/h der Schnellste des Vergleichstests neben dem zweiten Hecktriebler, dem Rover). Der extreme Kurzhuber wird über je eine Nockenwelle pro Zylinderreihe gesteuert und über Dell'Orto-Vergaser mit einem zündfähigen Gemisch gespeist. Was der Alfa 6 dabei nicht vermissen läßt, ist das kräftige Röhren, das bei der Höchstgeschwindigkeit in Verbindung mit der hohen Drehzahl von nahezu 6300 Umdrehungen auch den Innenraum nicht unbehelligt läßt.

Das Getriebe, das direkt an den Motor angeflanscht ist, ist ein weiterer Pluspunkt der „großen Alfetta“, denn die Bedienung läßt keinen Grund zur Klage aufkommen. Dafür stecken unter der Karosserie mit ihren großen Überhängen andere Schwächen, die den Alfa 6 nicht zu den Spitzenreitern des Vergleichstests zählen lassen: das Belüftungssystem zum Beispiel, das in ein Cockpit inte-



Die solideste Verarbeitungsqualität kommt aus Schweden. Ein Beispiel dafür ist die sichere und intelligente Motorhaubenverriegelung beim Saab (oben). Eine modern und mutig gestylte Kombi-Limousine mit großem Platzangebot ist der Rover 3500 (links). Bekannte italienische Accessoires: Ledersitze, Holzschaltknopf, Holzimitationsleiste im Alfa 6 (unten links). Wohnlich und geräumig: Fond im Audi



griert ist, das übersichtlicher sein müßte – das Gepäckabteil, das nicht gerade üppigen Raum bietet und nur über eine hohe Ladekante zugänglich ist, oder auch der hintere Einstiegswinkel, der zu eng geraten ist. Obgleich: Wer hinten zu zweit sitzt, kann auch Langstrecken-Reisen gelassen entgegensehen. Bei fünf Passagieren freilich ist der mittlere Sitzplatz hinten bei zwei schalenförmig ausgebildeten Sesseln keine wahre Freude.

Im Audi 200 Turbo dagegen ist zwar keine echte Lederpolsterung wie beim Alfa 6 erhältlich, wohnliche Bezüge in geschmackvollen Farben dokumentieren al-

lerdings eindrücklich die Spitzenstellung des 170 PS starken Fünfzylinders im Audi-Programm. So haben Fondgäste nicht nur zusätzliche Ablagemöglichkeiten in Fächern der Rückenlehnen des Frontgestühls, sondern auch ausreichende Beinfreiheit.

Außer dem Care-Velours unter der Karosserie des 200, die gegenüber der 100er-Baureihe nur in Details überarbeitet wurde (Spoiler, Scheinwerfer, Stoßfänger, Zierleisten), hat der „5T“ ein ganz wesentliches Merkmal. Denn auch er versucht, die Zylinder-Minorität durch einen Abgasturbolader vergessen zu machen.

Und würde man bei seinem Hubraum von 2144 ccm den aus dem Sport üblichen Turbomultiplikator von 1,4 verwenden, so wäre der Audi 200 5 T ein Wagen der Drei-Liter-Klasse.

Die Ausstattungsmerkmale sind entsprechend: Seinen hohen Grundpreis macht er im Vergleich durch eine fette Ausstattung wieder wett. Den Preisknüller Rover 3500 kann aber auch er, bei vergleichbarem Zubehör, längst nicht erreichen.

Aber gerade in der Fahrwerksbewertung, in der der Saab Turbo allein sportlichen Ansprüchen genügt, machen

ECONOMIA D

Jetzt läuft das
**Riesen-Rifle-
Preisausschreiben:**
Welcher Jeans-Typ
sind Sie?
Wer 's sagt, gewinnt
vielleicht einen der 1000
tollen Preise.
Mitmachen - da, wo's
die Rifle gibt!

JEANS
AND JACKETS
AUTHENTIC
WESTERN STYLE
RIFLE

"Egal wo man sitzt
und wie man sitzt,
die Hauptsache sie sitzt-
und man fühlt sich wohl." ...fühl doch mal, wie gut sie sitzt.

...fühl doch mal, wie gut sie sitzt.

Daten und Fahrleistungen im Vergleich

	Alfa 6	Audi 200 5T Automatik	Rover 3500	Saab 900 Turbo
Motor: Bauart Hubraum Bohrung x Hub Leistung max. Drehmoment Verdichtung Literleistung Leistungsgewicht Gemischaufbereitung	V-6-Zylinder 2492 ccm 88 x 68,3 mm 116 kW (158 PS) bei 5800/min 220 Nm bei 4000/min 9:1 63,4 PS/l 9,4 kg/PS 6 Einfach-Fallstromver- gaser	5-Zylinder, Reihe 2144 ccm 79,5 x 86,4 mm 125 kW (170 PS) bei 5300/min 265 Nm bei 3300/min 7:1 79,29 PS/l 7,4 kg/PS Einspritzanlage mit Ab- gasturbolader	V8-Zylinder 3470 ccm 88,9 x 71,1 mm 115 kW (157 PS) bei 5250/min 279 Nm bei 2600/min 9,35:1 45,24 PS/l 8,72 kg/PS 2 Gleichdruckvergaser	4-Zylinder, Reihe 1985 ccm 90 x 78 mm 106 kW (145 PS) bei 5000/min 235 Nm bei 3000/min 7,2:1 73,04 PS/l 8,38 kg/PS Bosch-Benzineinsprit- zung mit Abgasturbolader
Getriebe	Fünfgang	3-Gang-Automatic	Fünfgang	Fünfgang
Fahrwerk: Bremsen Felgen Reifen	vorne Einzelradaufhän- gung an Doppelquerlen- kern, hinten Einzelrad- aufhängung an Schräg- lenkern (DeDion), vorn und hinten Schraubenfe- dern und Stabilisatoren	vorne Einzelradaufhän- gung an Federbeinen mit unterem Querlenker und Querstabilisator, hinten Torsionskurbel- achse mit Panhardstab; Schraubenfedern	vorne Einzelradaufhän- gung an McPherson-Fe- derbeinen und Stabilisa- tor, hinten Schubrohr- achse Wattgestänge, Schubstreben und Schraubenfedern	vorne Einzelradaufhän- gung an Doppelquerlen- kern, Schraubenfedern, hinten Längslenker an Wattgestänge, Panhard- stab und Schraubenfe- dern
	vier Scheiben 6J x 14 195/70 HR 14	vier Scheiben 6J x 15 205/60 HR 15	Scheiben/Trommeln 6J x 14 185 HR 14	vier Scheiben 51/2J x 15 195/60 HR 15
Maße und Gewichte: Länge Breite Höhe Radstand Spurweite vorn/hinten Leergewicht	4760 mm 1684 mm 1425 mm 2600 mm 1408/1365 mm 1485 kg	4695 mm 1768 mm 1390 mm 2676 mm 1465/1453 mm 1260 kg	4698 mm 1768 mm 1354 mm 2815 mm 1500/1500 mm 1370 kg	4740 mm 1690 mm 1420 mm 2525 mm 1430/1440 mm 1215 kg
Messungen: Gangbereiche	46/83/115/160	84/142	68/109/163/178	53/87/130/168
Beschleunigung 0- 40 km/h 0- 60 km/h 0- 80 km/h 0-100 km/h 0-120 km/h 0-140 km/h 0-160 km/h 0-180 km/h	2,4 sec 4,4 sec 6,7 sec 9,8 sec 14,1 sec 19,4 sec 27,5 sec 44,1 sec	2,8 sec 4,7 sec 6,9 sec 10,0 sec 14,0 sec 20,0 sec 28,9 sec 48,5 sec	2,6 sec 4,2 sec 6,5 sec 9,2 sec 13,3 sec 18,3 sec 26,3 sec 43,5 sec	2,3 sec 4,2 sec 6,2 sec 9,4 sec 12,9 sec 18,7 sec 26,0 sec 43,3 sec
1 km mit stehendem Start Höchstgeschwindigkeit	31,0 sec 202 km/h	31,4 sec 199,5 km/h	30,7 sec 200,5 km/h	30,6 sec 198,9 km/h
Elastizität (im 5. Gang, bzw. „D“ Automatic) 50- 60 km/h 50- 80 km/h 50-100 km/h 50-120 km/h 50-140 km/h 50-160 km/h	4,5 sec 11,1 sec 16,6 sec 22,5 sec 29,7 sec 39,7 sec	2,2 sec* 4,4 sec 7,4 sec 11,3 sec 16,8 sec 25,7 sec	4,9 sec 12,2 sec 19,3 sec 27,5 sec 37,5 sec 52,4 sec	4,3 sec 10,8 sec 15,5 sec 20,1 sec 26,1 sec 33,7 sec
Testverbrauch:	17,8 l/100 km (Super)	18,6 l/100 km (Super)	14,8 l/100 km (Super)	16,5 l/100 km (Super)
Preise:** 5-Gang-Getriebe Automatic Servolenkung Klimaanlage elektr. Fensterheber Zentralverriegelung Schiebedach Metallic-Lackierung Leichtmetall-Felgen Scheinwerfer-Reinigungsanl. Ledersitze beheizbare Vordersitze 2 v. innen verstellb. Außensp.	Grundpreis 31 200,- DM (nur 4türlich) serienmäßig 1800,- DM serienmäßig 3000,- DM serienmäßig serienmäßig n.l. 800,- DM 1160,- DM n.l. 2100,- DM n.l. serienmäßig (elektr., nur links)	32 000,- DM (nur 4türlich) serienmäßig 1850,- DM serienmäßig 2289,- DM serienmäßig serienmäßig 1292,- DM (elektr.) serienmäßig serienmäßig serienmäßig n.l. 312,- DM serienmäßig (elektr. 256,- DM)	27 849,- DM (nur 5türlich) serienmäßig 1365,- DM serienmäßig n.l. serienmäßig serienmäßig n.l. 656,- DM 1090,- DM nur „V8 S“ serienmäßig n.l. n.l. serienmäßig	29 630,- DM (3türlich) 30 460,- DM (5türlich) 870,- DM n.l. serienmäßig 2010,- DM n.l. n.l. 990,- DM 456,- DM serienmäßig serienmäßig n.l. serienmäßig n.l.

* durch Automatic nicht vergleichbar mit den anderen Elastizitätswerten ** inkl. 13 Prozent Mehrwertsteuer n.l. = nicht lieferbar

sich Audi und Alfa den zweiten Platz streitig. Der Fronttriebler aus deutschen Landen scheint dabei auf der Antriebsachse, wo selbst bei schneller Autobahnfahrt ein konstantes Wippen für einen etwas nervösen Eindruck sorgt, zu weich gefedert. Ein klassengerechtes „Sicherheitsuntersteuern“ macht dennoch auch den Ingolstädter zu einer gut beherrschbaren Großlimousine. Und das im Testbetrieb konstatierte Blockierverhalten der ansonsten groß dimensionierten Scheibenbremsen kann nunmehr durch das Ordern eines ABS-Systems (Anti-Blockiersystem) zum Preis von 2995 Mark ideal behoben werden. Das letzte Stück Sicherheit und Fahrkomfort, neben befriedigender Laufruhe und guter Federung, dürfte damit erreicht sein.

Der Innenraum des Audi strahlt die markentypische Sachlichkeit aus. Unter dem Zeichen der vier Ringe sind somit nur noch kleinere Mängel hervorzuheben: die im Wagenhimmel ungünstig platzierte Digital-Zeituhr, die im Testwagen fehlende Beleuchtung der Wahlhebelstellung des Automatik-Getriebes, ein zu flacher Tankstutzen und der nicht einsehbare Heckabschluß.

Rover 3500: ein Sonderangebot der Briten

Bleiben noch einige Worte zum englischen Sonderangebot für Oberklasse-Fahrer zu sagen. So sind Fahrkomfort und Handling bei ihm keineswegs eins. Während die Fahrgäste im großzügigen Innenraum dank des Achtzylinders am wenigsten geräuschbehelligt reisen dürfen (Saab und Audi sind bei 180 km/h fast gleich nervenschonend, nur der Sechszylinder von Alfa sorgt für etwas stärkere Trommelfellreaktionen), ist das Fahrverhalten des Kolosses recht diffizil.

Über das riesige, nicht runde Lenkrad, werden mit zu direkter Übersetzung die Fahrerkommandos weitergeleitet. Zudem neigt die stark seitenwindempfindliche Karosse zum Aufschaukeln bei strammer Kurvenfahrt. Zu begrüßen wären darüber hinaus ein höhenverstellbarer Fahrersitz, größere Sitzflächen und ein optimiertes Heizungs- und Belüftungssystem. Für wenig sportlich ambitionierte Fahrer ist aber gerade der heckgetriebene Rover 3500 eine hochtaugliche Reiselimousine.

Wer freilich viel auf winterlichen Straßen unterwegs ist, dem bieten die beiden Fronttriebler – insbesondere der Schnee- und Eiskünstler Saab – die günstigsten Voraussetzungen für einen friedlichen und gesunden Feierabend. Vier- und Fünfzylinder behalten also insgesamt die Oberhand über die großvolumige Konkurrenz. Es stimmt tatsächlich: Weniger kann manchmal auch etwas mehr sein.

Rolf Häring

Schlußwertung

	Alfa 6	Audi 200 5 T	Rover 3500	Saab 900
Karosserie	Langweilige Stufenheck-Karosserie, große Überhänge; hohes Gewicht 4	Aus dem Audi 100-Programm übernommen – ohne Schnörkel, aber langweilig 3	Mutiges Fließheck-Styling. Innenraum variabel, geräumig, Sportliches Äußeres 2	Gewöhnungsbedürftige Optik. Viel Platz im variablen Innenraum. Breite eingeschränkt 2
Motor	Moderne, drehfreudiges Triebwerk; Musik für jeden Alfa-Fan; hoher Benzinverbrauch 2	Kraftvoller Fünfzylinder, der durch Turbolader „unten“ etwas träge ist. Benzin-säuer 2	Laufruhiges, nicht sehr drehfreudiges Aggregat, schwache Elastizität; sparsam 3	Guter Drehmomentverlauf, laufruhiger Vierzylinder, könnte aber etwas sparsamer sein 2
Fahrleistungen	Gute Höchstgeschwindigkeit, gute Beschleunigung, magere Elastizität 2	Auch mit Getriebeautomatic akzeptable Fahrleistungen, spürbarer Turbodruck 2	Sehr gute Beschleunigung, gute „Spitze“ durch strömungsgünstige Karosse 2	Erreichte Werksangaben nicht ganz, sportliche Leistungen – sehr gute Elastizität 2
Fahrwerk	Komfortables Fahrwerk, aufwendige Hinterachsführung. Kein Supersportler 3	170 Turbo-PS werden souverän auf den Boden gebracht. Vorderachse zu weich 3	Weiches Fahrwerk, „nervöse“ Lenkung. Hinterachse neigt zum Trampeln. 4	Gesunde sportliche Härte, die Fahrsicherheit zu Lasten des Komforts erhöht. Macht Spaß 2
Ausstattung	Einziges Fahrzeug, das auch Lederflair liefert. Reichhaltige Serienausstattung 2	Höchster Grundpreis, jedoch von Haus aus vornehmlich ausgestattet 2	Günstigstes Modell, auch im Zubehörvergleich. Einige Details nicht lieferbar 2	Beim Aufrechnen der Ausstattung teuer, sehr gut verarbeitet. Gute Detaillösungen 3

* 1 = vorbildlich 2 = tadellos 3 = klassendurchschnitt 4 = verbesserungsbedürftig 5 = untauglich



Schneidet im Fahrwerksvergleich am besten ab: der Saab 900 Turbo. Er paart am besten sportliche Reize mit den Eigenschaften einer Limousine

Foto: Zentha