

auto

ZEITUNG Nr. 12 1971

Die richtigen Ersatzteile für den Urlaub



Vergleichs-Test:

VW 1302 S

Simca 1100

Fiat 128

Ford Escort

Opel Kadett

Renault 6

Wer ist Sieger?



**Der Trick,
wie man Autos
billiger kauft**

**Ist Ihr Auto
ausreichend versichert?
Alles über Vollkasko**

VW von zwei Rivalen besiegt





**2. Runde
Vergleichstest:
Fiat 128, Escort 1100,
Kadett 1100,
Renault 6, Simca 1100,
VW 1302 LS**

**Noch
führt er:
Simca 1100 LS**

Nach den Bewertungskapiteln Karosserie, Innenraum, Motor/Getriebe und Fahrleistungen stand im letzten Heft der Simca 1100 LS als Halbzeitsieger fest. Seinen 347 Punkten ist der Fiat mit 341 Punkten dicht auf den Fersen. Renault (302), VW (270), Escort (270) und Kadett (266) folgen

Handlichkeit

Die Tatsache, daß die Konstrukteure der bewerteten 6000-Mark-Autos gezwungen waren, auf relativ geringer Grundfläche ein Maximum an Platz und Raum zur Verfügung zu stellen, ergibt eigentlich bei allen Kontrahenten eine einheitlich kompakte Bauweise. Am

deutlichsten wird das beim Renault 6, der über die geringste Karosserielänge verfügt, sich jedoch in der Dimension des Radstands nur vom Simca 1100 schlagen läßt. Vom Nutzgedanken weit entfernt – und somit auch in der Karosserie-Wertung hinten – ist

der Käfer, der zweitlängster (hinter Kadett) im Feld ist und mit seinem Radstand im Mittelfeld liegt. Dennoch beansprucht der Heckmotor-Wagen beim Bewertungspunkt Wendekreis eindeutig die Führungsposition. Als einziger vermag er, ohne zurückzusetzen,

zwischen zwei Mauern zu wenden, die zehn Meter weit auseinanderstehen. Mit seinem Wendekreis-Mittel von 9,92 Meter folgt dem 1302 LS recht dicht der Renault 6 mit 10,19 Metern im Mittel (aus rechtem und linkem Wendekreis), während sich Escort, Kadett und Simca (zwischen 10,70 und 10,85 Meter) gegenseitig kaum die Wurst vom Brot ziehen. Mit dem Fiat hingegen sollte man nur rechts herum wenden (10,90 Meter); links benötigt er 11,65 Meter, womit der Italiener die größten Kreise und die wenigsten Punkte aus der Wertung zieht.

Zweifellos die angenehmste Lenkung, wenn auch keine optimale, hatte der Escort. Sie spricht sauber und relativ leicht an, so daß sich der Wagen stets spontan und exakt korrigieren läßt. Weniger exakt, wenngleich im Konkurrenzfeld noch über Durchschnitt, fühlen sich die Lenkungen von VW und Simca an, während das Lenkrad beim Kadett – in Zusammenhang mit besonderer Leichtgängigkeit – einen fast schwabbeligen, indifferenten Eindruck hinterläßt. Auch beim Fiat muß erst ein ganzes Stück am Radkranz gedreht werden, ehe die Vorderräder der Weisung folgen. Schlußlicht – sowohl was die Güte der Lenkung betrifft als auch die erforderlichen Kräfte – bildet der Renault 6.

Die Kraft, die der Renault 6 am Lenkrad benötigt, muß der Fahrer des Escort in den Beinen haben. Zwar ist das Ford-Pedalwerk anatomisch günstig installiert, doch erfordern Kupplungs- und besonders das Gaspedal immense Bedienungskräfte, die gut trainierte Oberschenkel erfordern. Und das bleibt auch dann unzumutbar, wenn der Ausstattungskatalog vordere Scheibenbremsen im Zusammenhang mit Servo zum Preise von 202,02 DM anbietet. Der Fiat plazierte sich – was Pedalkräfte betrifft – auch ohne Servo im Vorderfeld, während Käfer, Simca und auch der Renault für die Preisklasse in diesem Punkt als zumutbar gelten können.

In langen Jahren ständiger Verbesserungen und Überarbeitungen hat sich der Käfer in der Anbringung der Bedienungselemente in die Spitzenposition vorgezogen. Er gibt sich nüchtern, sachlich und übersichtlich, und der Fahrer kommt auf Anheiß mit Schaltern und Hebeln klar. Es folgt der Simca, doch brauchen Escort, Kadett und Fiat schon individuelles Einfühlungsvermögen. Der Eigenwilligste ist der Renault, der mit Armaturenschaltung und unübersichtlichem Knopfwerk das Schlußlicht bildet.



Fiat 128: Lenkung spricht etwas träge an



Escort: Die günstigste Lenkung im Vergleichsfeld



Kadett: Lenkung leichtgängig, aber indifferent



Renault 6: Schwergängige und unkultivierte Lenkung



Simca 1100: Feingekerbtes Lenkrad ist lästig



VW 1302 LS: Lenkung mit betont hoher Rückstellkraft

Bewertung

● Nach jedem der Bewertungskapitel finden Sie Tabellen mit Detail-Wertungen. Aus der Wertungssumme errechnet sich für jeden Wagen eine Punktzahl, die dem Prozentsatz der maximal erreichbaren Tabellen-Summe entspricht.

● Beispiel: Erzielt der Sieger einer Wertung von der erreichbaren Endsumme 50 nur 40, bekommt er 80 Punkte (80 Prozent des maximal erreichbaren Tabellen-Wertes).

Wertung HANDLICHKEIT

	FIAT	ESCORT	KADETT	RENAULT	SIMCA	VW 1302
1. Wendekreis	5	7	7	9	7	10
2. Lenkung	6	8	6	5	7	7
3. Lenkkräfte	8	9	10	4	8	7
4. Pedalwerk	9	9	9	7	8	6
5. Pedalkräfte	8	4	8	5	6	6
6. Bedienungs-Elemente	6	5	5	2	7	8
7. Handbremse	8	8	8	5	8	10
8. Türschlösser	6	7	8	6	7	9
SUMME	56	57	61	43	58	63
Prozentzahl	70	71	76	54	73	79

1.	2.	3.	4.	5.	6.
VW 1302	KADETT	SIMCA	ESCORT	FIAT	RENAULT
79 Punkte	76 Punkte	73 Punkte	71 Punkte	70 Punkte	54 Punkte

Fahrverhalten

Die auf dem Ford-Versuchsge-
lände in Lommel (Belgien) gefahrenen Slalom-, Kreisbahn-, Hand-
ling- und Komfort-Messungen
(siehe Kapitel Fahrkomfort) er-
geben auf dem Sektor Fahrverhalten
ein Resultat, das die altherge-
brachten Modelle Käfer, Kadett

sich auch der Fiat 128 nicht son-
derlich stark abschütteln. Hoff-
nungslos am Ende, mit spektaku-
lären Schaukel-Bewegungen und
kräftigem, kaum mehr manipu-
lierbarem Untersteuern bewältigte
der Renault 6 die Slalom-Piste
und konnte mit seiner Zeit nur

die geringste Punktzahl erringen.
Das Slalom-Bild wandelt sich
bei der fahrerischen Beurteilung
der Fahrzeuge geringfügig. Mit
seinen kurzen Federwegen sowie
kaum vorhandener Neigung zum
Aufschaukeln ist der Escort 1100
auf dem Asphalt-Slalom-Kurs das

angenehmste Auto von allen. Der
Ford folgt mit sanfter Untersteu-
erungsneigung dem Lenkeinschlag
und läßt sich ohne Tücken um
die Hindernisse bewegen. Auch
der Käfer mit seiner belasteten
Hinterachse demontiert im Slalom
seinen Spitznamen „Heckschleu-
der“. Der Wagen untersteuert
sanft, setzt seine Hecklastigkeit
in besonders gute Straßenhaftung
um und erreicht noch dann einen
eher stabilisierenden Effekt, wenn
andere Autos – so der Fiat 128 –
bereits ein Beinchen heben. Un-
kompliziert und ohne Tücken gibt
sich auch der starrachsige Kadett,
dessen Vortriebsgrenze beim Um-
fahren eines Hindernisses stets
erreicht ist, wenn das kurven-
innere Hinterrad entlastet ist und
die Kraft über den durchdrehen-
den Reifen verpufft.

Simca 1100 und Fiat 128 hingegen
erfordern aufgrund ihrer langhu-
bigeren Federn und ihres ausge-
prägten Untersteuerns schon eini-
ges fahrerisches Geschick, zumal
beide Wagen auf plötzliches Gas-
wegnehmen deutlich von der Fahr-
werksseite antworten; die Unter-
steuerungs-Neigung weicht spür-
bar einem Übersteuern, das Heck
drängt nach außen. Beängstigend
– zumindest für die außenstehen-
den Beobachter – verhielt sich im
Slalom der Renault 6, der sich
übermäßig aus seinen Federn
hebt, teilweise auch ein bis zwei
Räder vom Boden löst und mehr
auf den Reifenflanken einher-
kommt als auf der Lauffläche.
Beim Gaswegnehmen hingegen
drängt das Heck des Franzosen
so abrupt nach außen, daß es
aller Hände des Fahrers am
schwergängigen Lenkrad bedarf,
das Komfort-Auto wieder einzu-
fangen. Auch auf der berechneten
Asphalt-Kreisbahn, wo fahrerisches
Geschick kaum noch in die
Wertung eingeht, kann der Ren-
ault 6 seine Position nicht ver-
bessern. In Führung geht hier der
Käfer, der diesen Platz in erster
Linie durch seine belastete Hinter-
achse und seine dadurch unge-
störte Kraftübertragung auf die
Straße erkämpft. Kadett und Es-
cort folgen Kopf an Kopf, wobei
vor allem der Kadett ohne die ge-
ringste Lenk-Korrektur seine Krei-
se zieht. Simca und Fiat folgen
mit Abstand. Um bei den detail-
lierten Messungen absolut ver-
gleichbare Werte zu erreichen, wa-
ren alle Testwagen mit Continen-
tal TT 714 ausgerüstet. Grundsätz-
lich erwies sich dieser Reifen auf
allen Fabrikanen als komfortabel,
gutmütig und laufruhig. Er ver-
half aufgrund seiner guten All-
round-Eigenschaften zu vergleich-
baren Meßwerten.



Fiat 128: Untersteuert im Slalom kontinuierlich



Escort: Umgeht Hindernisse fast ohne Seitenneigung



Kadett: Unkompliziert und schnell im Slalom



Renault 6: Schaukelt sich vor jedem Hindernis auf



Simca 1100: Trotz 60 PS kein Slalom-Sieg



VW 1302 LS: Hat die beste Straßenhaftung von allen

und Escort eindeutig in Führung
bringt. Das Frontantriebstrio Sim-
ca, Fiat und Renault, das in der
Zwischenwertung der letzten Aus-
gabe noch in Einigkeit in Füh-
rung lag, wurde von den beiden
Konventionellen sowie dem Heck-
motor-Auto klar distanziert. Daß
sich die beiden leistungsstärksten
Autos Simca (60 PS) und Fiat
(55 PS) im Schlußfeld befinden,
beweist zumindest, daß im Sla-
lom, auf der Kreisbahn und auf
der Handling-Strecke Leistung ein
sekundärer Faktor ist. Die Spitzen-
zeit im Slalom errang der 1100er
Kadett, immerhin das schwächste
Auto im Konkurrenzfeld, dicht ge-
folgt vom Simca 1100, dem stärk-
sten Teilnehmer. Während Escort
und VW nahezu gleich schnell
durch die Pylonen wedelten, ließ

Wertung FAHRVERHALTEN	FIAT	ESCORT	KADETT	RENAULT	SIMCA	VW 1302
1. Slalom, objektiv	7	8	10	4	9	8
2. Slalom, subjektiv	7	10	8	4	7	9
3. Kreisbahn, Asphalt	7	8	9	4	6	10
4. Kreisbahn, subjektiv	7	8	10	4	6	9
5. Handling	10	7	6	5	9	8
SUMME	38	41	43	21	37	44
Prozentzahl der maximal erreichbaren Punkte	76	82	86	42	74	88
1.	2.	3.	4.	5.	6.	
VW 1302	KADETT	ESCORT	FIAT	SIMCA	RENAULT	
88 Punkte	86 Punkte	82 Punkte	76 Punkte	74 Punkte	42 Punkte	

Preise und Daten

SLALOM¹⁾

	FIAT	ESCORT	KADETT	RENAULT	SIMCA	VW 1302	
Geschwindigkeit	50,4	50,8	52,5	46,8	52,0	51,2	km/h
Zeit	25,7	25,5	24,7	27,7	24,9	25,3	sec

¹⁾ Streckenlänge 360 Meter, Pollerabstand 18 Meter

Kreisbahn naß²⁾

	FIAT	ESCORT	KADETT	RENAULT	SIMCA	VW 1302	
Geschwindigkeit	41,7	41,9	42,0	38,7	41,6	42,1	km/h

²⁾ Asphalt-Fahrbahn, beregnet, Durchmesser 50 m

INNENGERÄUSCHE/ SCHALLPEGEL

	FIAT	ESCORT	KADETT	RENAULT	SIMCA	VW 1302	
Leerlauf	52 (66) ¹⁾	54 (65)	50 (64)	58 (70)	53 (71)	54 (68)	
50 km/h	66 (83)	72 (86)	71 (83)	69 (86)	70 (88)	62 (81)	
80 km/h	73 (84)	74 (88)	76 (87)	74 (84)	72 (86)	74 (85)	
100 km/h	76 (86)	79 (87)	81 (88)	77 (87)	74 (95)	78 (87)	
120 km/h	81 (88)	82 (91)	83 (91)	81 (87)	79 (89)	82 (89)	
Höchstgeschw.	85 (91)	85 (93)	83 (93)	81 (89)	82 (92)	84 (92)	
Kopfsteinpfl. ²⁾	79 (94)	82 (97)	82 (95)	80 (95)	83 (97)	81 (97)	

¹⁾ Schallpegelmessung im Innenraum bei konstanter Geschwindigkeit im 4. Gang nach dBA (in Klammern Werte nach dBb)

²⁾ Messung bei 80 km/h, auf Kopfsteinpflaster und abgestelltem Motor

UNTERHALTS- KOSTEN

	FIAT	ESCORT	KADETT	RENAULT	SIMCA	VW 1302	
Steuer, jährlich	172,80	158,40	158,40	158,40	172,80	230,40	
Versicherung ¹⁾	741,—	741,—	655,50	655,50	814,50	741,—	
Neubereifung ²⁾	344,56	353,68	374,76	344,56	344,56	373,88	
Betriebskosten ³⁾	6,43	7,76	6,97	6,—	6,87	7,60	
Service-Stellen ⁴⁾	1455	2000	2220	1500	1200	2400	

¹⁾ Tarifgruppe 100%—G2 bis 500000 Einwohner

²⁾ Conti TT inkl. Montage und Auswuchten

³⁾ Benzin- u. Ölkosten nach Testverbrauch

⁴⁾ Werkstätten im Bundesgebiet

VERBRAUCH

	FIAT	ESCORT	KADETT	RENAULT	SIMCA	VW 1302	
Normverbrauch ¹⁾							
bei 50 km/h	5,3	5,6	5,7	5,1	5,8	7,7	Liter/100 km
60 km/h	5,6	5,7	6,0	5,2	6,1	7,9	Liter/100 km
80 km/h	6,4	6,6	6,7	6,1	7,0	8,5	Liter/100 km
100 km/h	7,6	7,9	8,0	7,7	8,4	10,1	Liter/100 km
110 km/h	8,6	8,8	8,8	8,6	9,5	11,1	Liter/100 km
Höchstgeschw.	11,9	13,5	13,8	11,1	13,0	13,7	Liter/100 km
Straßenwerte							
Schnitt 110 km/h	8,3	9,1	9,1	9,0	8,8	10,3	Liter/100 km
Schnitt 125 km/h	9,7	10,5	9,2	10,3	9,3	10,6	Liter/100 km
Landstraßen-Schnitt							
60 km/h	12,8	14,8	15,6	11,8	11,5	16,7	Liter/100 km
Testverbrauch	9,7	11,8	11,1	10,4	10,1	12,9	Liter/100 km

¹⁾ Verbrauchswerte bei konstanten Geschwindigkeiten im 4. Gang

PREISE

	FIAT	ESCORT	KADETT	RENAULT	SIMCA	VW 1302	
Basismodell	5970,—	5960,70	6132,75	6225,—	6198,—	6290,—	
Testfahrzeug	6280,— ¹⁾	5960,70	6132,75	6495,— ²⁾	6498,— ¹⁾	6480,— ¹⁾	
Empfehlenswerte Zustausstattung							
Aufpreis f. 4 Türen	310,—	211,—	333,—	serienm.	300,—	—	
Heizb. Heckscheibe	80,—	—	86,58	—	—	59,—	
Sicherheitsgurte	88,80	88,80	88,80	88,80	88,80	88,80	
Gürtelreifen	serienm.	142,08	189,81	serienm.	serienm.	148,—	
Scheibenbr. vorne	serienm. ¹⁾	202,02 ¹⁾	225,33 ¹⁾	serienm. ¹⁾	serienm. ¹⁾	serienm. ¹⁾	
Stahlschiebedach	360,—	—	344,10	—	—	295,—	

¹⁾ 4türige Ausführung ²⁾ TL-Version ³⁾ LS-Version

⁴⁾ zusammen mit Bremservo ⁵⁾ Bremservo nicht lieferbar



Dieses Testgelände deckte Schwächen und Stärken der Konkurrenten auf

„Disneyland“ nannte das Test-Team der auto zeitung das Ford-Versuchsareal, das in der Fachsprache des Werkspersonals kurz „LPG“ heißt, nämlich Lommel-Prüf-Gelände. „Disneyland“ wurde es deshalb genannt, weil Ford im Dünengelände bei Lommel in Belgien im Laufe der vergangenen Jahre eine kleine Straßenwelt nachgebaut hat, die in Mini-Form von der Autobahn bis zur Dorfstraße all jene Pisten-Formen nachempfendet, die ein Auto in Schwierigkeiten

bringen können. Auf diesem Prüfgelände absolvierten die Vergleichstestwagen einen Teil des Testprogramms: Fahrverhalten und Komfortmessungen auf unterschiedlichem Straßenbelag. Vom tückischen Blaubasalt ist über Sand-, Lehm- und Schotterstrecken alles an Straßenformen vorhanden, was dem Autofahrer Spaß und Schrecken vermitteln kann – zum Beispiel hochgequollene Autobahnplatten. Um praxisnah zu sein, empfand Ford einen tückischen Bahnübergang in Portugal nach und kaufte den heimtückischen Abschnitt einer belgischen Pflasterstraße, ehe sie der Spitzhacke zum Opfer fallen sollte. Das LPG, das gegenwärtig eine Streckenlänge von 21,6 Kilometer hat, soll für 22 Millionen Mark auf 33,6 Kilometer Länge erweitert werden. Die Gesamtfläche beträgt dann 3,2 Millionen Quadratmeter.

Holperstrecke in Lommel: Käfer beim Komfort-Test



Fahrsicherheit

Aktive Sicherheit beim Fahren ist heute ganz offensichtlich auch bei kleinen Autos kein nur theoretischer Begriff mehr. Es galt hier nur relativ selten, ausgesprochen schlechte Noten zu verteilen. Die Unterschiede zwischen den sechs Testwagen sind dann auch bei der Addition nicht gravierend.

Jedenfalls zeigt sich ziemlich klar, daß sich mit jeder der drei hier vertretenen Konzeptionen (Frontantrieb, Frontmotor-Heckantrieb und Heckmotor) fahrsichere Autos bauen lassen.

Natürlich leugnet die Punktwertung eine gewisse Vormachtstellung des Frontantriebs nicht: Simca und Fiat liegen vorn, aber der fünfte Platz des Renault 6 beweist eindeutig, daß diese Antriebslösung nicht alleinseligmachend ist. Andererseits zeigt der dritte Platz des Volkswagens, daß aufwendig gebaute Heckmotor-Autos durchaus zahm und sicher sein können. Etwas unter dem eigentlichen Wert ihrer Konzeption schnitten die konventionell gebauten Wagen von Ford und Opel ab. Sie schneiden so schlecht ab, weil ihnen offensichtlich jene Feinarbeit im Detail und in der Abstimmung fehlt, die dann auch erheblichen Anteil an der Sicherheit hat. So zeigt beispielsweise der sichere, weil viel feiner abgestimmte Ascona klar, wo es beim artverwandten Kadett eben fehlt.

Relativ stark machen sich in der Endabrechnung spezifische Schwächen einzelner Modelle bemerkbar. Sehr deutlich wird das bei den Bremsen. Hier bricht der Escort arg ein, denn seine Anlage mit Trommelbremsen an der Vorderachse ist für heutige Begriffe schon unzureichend. Dazu gesellt sich ein enormer Pedaldruck, der bei einem so leichten Auto auch ohne Servo nicht auftreten dürfte. Die Escort-Bremse verlangt tierische Kräfte, die Damenwaden schon kaum noch aufbringen können. Die großen Anstrengungen beim Bremsen vereiteln auch eine gefühlvolle Dosierung. Die aber ist hier besonders nötig. Denn die Hinterräder des Ford neigen zum Überbremsen. Sie blockieren vor den Vorderrädern. Dadurch kann der Wagen leicht ausbrechen, was auch nicht der Sicherheit dient. Der trommelgebremste Escort jedenfalls hat seine TÜV-Plakette kaum verdient. Der Aufpreis für Scheibenbremsen und Bremsservo ist als Zwangsaufgabe zu betrachten.

Auch der Renault ist kein Paradebremsler. Seine Verzögerung leidet stark darunter, daß der weich und langhubig gefederte Wagen beim Bremsen stark in die

Knie geht und seine Hinterachse schrentlastet. Die schmal bereiften Vorderräder aber sind mit ihrem großen Arbeitsanteil dann schon überfordert.

Relativ gut schneidet der Kadett beim Bremsen ab. Das hat er etwas einer Manipulation des Werkes zu verdanken, denn statt der Basis-Ausführung mit Trommelbremsen bekam die auto zeitung einen Wagen mit Scheibenbremsen und Servo. Da jedoch auch die Serienanlage mit Trommelbremsen bei Opel noch eine recht befriedigende Wirkung zeigt, läßt sich die günstige Benotung seiner Bremsen vertreten. Ausgesprochen gute Bremsen zeichnen VW, Simca und Fiat aus. Wobei dem Fiat der erste Platz gebührt, weil der Pedaldruck klein ist – ohne Servo –, und die Bremse sauber anspricht. Bei VW und Simca muß man herber zutreten. Der ausgesprochen hohe Pedaldruck des Franzosen ist besonders ärgerlich, weil der GL auch gegen Aufpreis nicht mehr mit Bremsservo geliefert wird. Diese Sicherheitszutat ist nur den Kunden des teureren GLS zugänglich.

Fading – also Nachlassen der Bremswirkung – spielt bei keinem der sechs Autos eine sehr große Rolle. Geringes Gewicht und nicht allzuhohe Fahrleistungen belasten die Bremsen thermisch offenbar nicht sehr hoch. Selbst das bei Fiat schon spürbare Fading hat keinen überwältigenden Einfluß auf die Sicherheit. Renault aber hat augenscheinlich etwas gegen die bei den ersten R 6 auftretende Schwäche bei häufigem Bremsen unternommen.

Wenn es ans saubere Geradeauslaufen geht, sind die drei Fronttriebler klar vorn. Der auf guten Straßen besonders stur dahinstürmende Renault aber verpatzt eine Spitzennote, weil ihm schlechte Straßendecke zu schaffen macht. VW, Opel und Ford liegen hier auf einem Niveau. Die von der Gewichtsverteilung her günstigeren Frontmotor-Autos kommen gegen den im Fahrwerk aufwendigeren VW nicht zum Sieg.

Spursicherheit, das heißt saubere Reaktion auf die Lenkung, zeichnet bei allen Geschwindigkeiten Simca und Renault aus. Die Fiat-Lenkung ist ziemlich nachgiebig und die VW-Lenkung ist in der Mittellage nicht exakt genug. Escort und Kadett fallen deutlich ab, denn ihre an sich sympathischen Lenkeinrichtungen arbeiten bei hohem Tempo ohne rechte Präzision.

Gaswechselreaktionen zeichnen ganz klar alle Wagen mit dem Motor auf der angetriebenen

abgespannt...



dann



Schokolade

die Tafel mit dem tollen Knick

herrlich schmeckende
Schokoladenstäbchen,
die munter machen

mit Cola
und Citrone

Pea

PETZOLD & AULHORN · 2 HAMBURG 20



Der Käfer kämpft mit zwei Neulingen auf dem Markt, dem Renault 6 und dem Fiat 128 (links). Seit längerer Zeit machen ihm hingegen Simca, Kadett und Escort zu schaffen.



Achse aus. Besonders arges Übersteuern beim Gaswegnehmen bauen VW und Renault auf. Simca und Fiat sind da schon gesitteter. Und am wenigsten reagieren hier Ford und Opel.

Sehr eindeutig sind die Verhältnisse dann auch bei der Windempfindlichkeit. Leugnen kann sie zwar keiner der Wagen, aber die Fronttriebler sind auf jeden Fall weniger vom Wind belästigt. Der mit kleiner Fläche antretende Fiat macht sich am wenigsten aus dem Wind. Der voluminöse Simca spürt ihn schon stärker. Und der Re-

nault leidet schon etwas unter dem Wind, weil er sich gern um die Längsachse aufschaukelt. Deutlich stärker trifft der Wind die Wagen mit angetriebener Hinterachse. Den Escort aber weniger als den Kadett und den VW natürlich am meisten.

Das gutmütigste Eigenlenkverhalten auf guten und schlechten Straßen haben eindeutig Simca und Fiat. Beide untersteuern zwar stark und konstant, aber sie bieten dem Fahrer keine unangenehmen Überraschungen. Dagegen fällt Fronttriebler Nr. 3, der Renault,

Unbeeinflusst von Reifengröße und -abrieb, von Tacho-Voreilung und Meßfehlern bei der Handstoppung mißt das Meßrad am Testwagen die Beschleunigung, registriert Bremswerte und ermittelt die Höchstgeschwindigkeit. Die vom Meßrad registrierten Werte werden als Impulse an ein elektronisches Schreibgerät im Wageninnern weitergegeben





stark ab. Denn er befindet ziemlich eigenmächtig über seinen flinken Wechsel vom Unter- zum Übersteuern. Auch Aufschaukeln, Räderheben und barsches Versetzen auf schlechten Straßen sind ihm nicht fremd. Sein Fahrer muß aufmerksam sein. Das gilt auch für Super-Käfer-Piloten, die zwar ein im Grenzbereich übersteuerndes, aber auch auf schlechten Straßen nicht unbedingt heimtückisches Auto zu bändigen haben. Escort und Kadett sind auf ebener Bahngutmütig, auf schlechter aber ziemlich schwer zu kontrollieren.

Wertung	FIAT	ESCORT	KADETT	RENAULT	SIMCA	VW 1302
FAHR SICHERHEIT						
1. Bremswirkung	9	6	8	7	9	9
2. Brems-Fading	6	7	7	8	9	9
3. Ansprech. d. Bremse	10	6	8	8	8	9
4. Geradeauslauf	10	7	7	8	10	7
5. Spursicherheit	8	7	7	9	10	8
6. Gaswechsel-Reaktion	8	9	9	6	7	6
7. Windempfindlichkeit	9	6	5	7	8	4
8. Eigenlenkverhalten (gute Str.)	10	8	8	7	10	7
9. Eigenlenkverhalten (schl. Str.)	8	5	6	4	9	7
10. Sicherheitsgurt-Anordnung	7	7	7	7	8	9
SUMME	85	68	72	71	88	75

Prozentzahl der max. erreichbaren Punkte

FIAT	85
ESCORT	68
KADETT	72
RENAULT	71
SIMCA	88
VW 1302	75

1.	2.	3.
SIMCA	FIAT	VW 1302
88 Punkte	85 Punkte	75 Punkte
4.	5.	6.
KADETT	RENAULT	ESCORT
72 Punkte	71 Punkte	68 Punkte

Fahrkomfort

Beim Fahrkomfort zeigt sich deutlich, daß die Autos aus verschiedenen Ländern mit offensichtlich unterschiedlicher Auffassung über die Bequemlichkeit stammen. Verblüffend dabei aber ist, daß keine der nationalen Tendenzen klar die Oberhand ge-

Mit ihrer straffen Federung können sie dann auch nur in einer Disziplin reichlich Punkte kassieren. Beide Wagen belästigen die Insassen nicht durch sonderliche Seitenneigung. Doch ist in dieser Beziehung der proper abgestimmte VW nicht schlechter. Und auch

der Rückstand von Simca und Fiat ist keineswegs groß. Allein der Renault lehnt sich beängstigend und unangenehm auf die Seite.

Nickschwingungen, das typische Merkmal kleiner Autos, machen eigentlich nur drei der Wa-

gen zu schaffen. Sehr heftig nickt der Kadett. Der Escort hält sich da schon etwas zurück, denn seine kurzen Federwege lassen statt Nickbewegungen mehr senkrechte Stöße aufkommen, die dann noch angenehmer sind. Weit mehr Federweg, um damit zu nicken, bringt der Renault auf, der sich ganz gerne um die Mittelachse wiegt. Fiat, VW und Simca aber lassen sich in dieser Beziehung wenig irritieren. Sie nicken kaum.

Angenehmes Federn auf langen Wellen ist ganz offensichtlich nicht allein mit viel Federweg zu realisieren. Denn sind dabei weiche Dämpfer im Spiel, wird die Federung leicht zur Wellenschaukel. Eher straff gehalten, leisten hier VW und Fiat wirklich Gutes, und auch die Abstimmung des Simca hat hier Lob verdient. Im weichen Renault aber kommt da schon leichter Seegang auf. Und in Escort und Kadett werden schon transatlantische Rodeo-Einflüsse spürbar. Guter Komfort bleibt bei beladenem Wagen hier auch im VW erhalten. Simca und Renault, die familienfreundlichen, kommen sogar ohne Einbußen über die langen Wellen. Auch der Kadett verliert von den wenigen nicht mehr, während die Abstriche in Fiat und Escort deutlich sind. Kurze Wellen liegen den Franzosen offensichtlich gut. Hier sind Simca und Renault am angenehmsten, allerdings fällt es unter extremen Bedingungen beiden Wagen schwer, sauber auf Kurs zu bleiben. Der VW rumpelt über solche Strecken weniger bequem, aber unbeirrbar spursicher. In den anderen drei Wagen will auf kurzen derben Wellen keine rechte Gemütlichkeit aufkommen. Und während der Fiat wenigstens stabil bleibt, neigen Ford und Opel hier auch zu Seitensprüngen mit der Hinterachse.

Echten Komfortgewinn durch die Sitzfederung vermag nur der Renault zu bieten. Der Rest ist da allenfalls durchschnittlich. Lenkraderschütterungen muß man in dieser Klasse praktisch immer hinnehmen; perfekter Komfort ist offenbar teuer. Dafür aber sind die Wagen durchaus nicht alle laut. Der Fiat verblüffte sogar durch ein Minimum an Abroll- und Fahrgeräusch. Auch der heute recht gut gedämpfte Renault kann noch als leises Auto gelten. Der VW ist bei mittlerem Tempo sogar sehr ruhig. Escort und Kadett lärmern schon etwas heftiger. Am lautesten treibt es der Simca, der durch den Lärm den Komfortsieg verliert und noch hinter VW und Fiat auf den vierten Platz kommt.



Die Komfortwertung gewinnt eindeutig der Renault 6. Dennoch ist ihm der im Laufe der Jahre gekonnt abgestimmte Käfer dicht auf den Fersen. Auch Fiat und Simca bieten noch ausgewogenen Komfort, während Kadett und Escort abfallen



winnt. Die federungsbetonten Franzosen kommen nicht überlegen nach vorn, weil es teils an der Abstimmung (Renault) und teils an der Geräuschdämpfung (Simca) fehlt. Dafür gelangt der VW erstaunlich weit nach vorn, ganz offensichtlich, weil er ein reifes und in seiner Abstimmung ausgewogenes Auto ist.

Der Fiat schneidet ebenfalls gut ab, da er zwar ohne Glanzleistungen, aber mit einem guten Mittelmaß in allen Wertungen antreten kann. Um so deutlicher aber fallen dann die Früchte amerikanisch-englisch-deutscher Zusammenarbeit ab. Der Rückstand von Escort und Kadett legt den Verdacht nahe, als sei die Frage des Fahrkomforts bei diesen Autos ziemlich nebensächlich behandelt worden.

Wertung FAHRKOMFORT	FIAT	ESCORT	KADETT	RENAULT	SIMCA	VW 1302
	1. Seitenneigung	8	10	9	6	8
2. Nickschwingungen	9	6	4	6	8	8
3. Federung, lange Wellen, leer	9	6	5	8	9	10
4. Federung, lange Wellen, bel.	7	4	5	8	9	9
5. Federung, kurze Wellen, leer	4	5	3	10	7	6
6. Federung, kurze Wellen, bel.	3	4	3	10	7	6
7. Abrollkomfort	10	7	7	9	6	8
8. Sitzfederung	8	7	6	10	8	8
9. Lenkerschütterung	7	6	8	6	7	7
10. Geräuschenwicklung	10	7	8	9	5	9
SUMME	75	62	58	82	74	80
Prozentzahl	75	62	58	82	74	80

1.	2.	3.	4.	5.	6.
RENAULT	VW 1302	FIAT	SIMCA	ESCORT	KADETT
82 Punkte	80 Punkte	75 Punkte	74 Punkte	62 Punkte	58 Punkte

Unterhalt

Im Anschaffungspreis liegen sie noch recht dicht beisammen, aber beim Unterhalt der sechs Wagen zeigen sich doch schon erhebliche Unterschiede. Dabei schlagen nicht nur die Differenzen bei den stark voneinander abweichenden festen Kosten zu Buch, auch vom Verbrauch her ist das Bild keineswegs einheitlich. Namentlich der Volkswagen schneidet hier in fast jeder Beziehung schlecht ab. Und es dürfte ihm sogar recht schwer fallen, diesen Nachteil im Laufe der Jahre durch seltene und preiswerte Reparaturen auszuwetzen. Denn schön langsam blättert auch die Goldfolie der Unzerstörbarkeit vom Käfer-Image ab, während die Konkurrenten reifen.

Schon bei der Steuer muß der Käfer Punkte lassen. Er tritt mit 1,6 Litern gegen Autos mit 1100 und 1200 ccm an. Der schwächere 1302 mit 1,3 Litern könnte hier und bei der Versicherungswertung

gewinnen. Da die Partie jedoch schon beim Verbrauch nicht mehr zugunsten des kleineren Modells ausfallen könnte, wäre der Gewinn klein, und bei der Endabrechnung müßte der 1302 auch noch mit dem schlechtesten Er-

gebnis in der Rubrik Fahrleistungen konkurrieren.

Bei den Versicherungskosten liegt der Simca am ungünstigsten in der Wertung. Er zahlt die höchste Prämie, ohne dafür starke Leistungsvorteile gegen den

schwächeren Fiat auszuspielen. Schlecht ist auch die Position des Escort, der weniger leistet als Kadett und Renault, aber mehr Versicherung kostet. Auch der Käfer nutzt die Prämienklasse bis 55 PS nicht eben gut aus.

In der Verbrauchswertung streiten sich Fiat und Renault um den ersten Platz, wobei der Fiat im harten Fahrbetrieb sogar noch sparsamer war. Auch der Simca konnte hier den R 6 unterbieten. Opel und Ford zeigten sich als durchschnittlich durstig. Der Käfer aber soff alle unter den Tisch. Das allerdings mit dem preiswerteren Normalbenzin, das außer dem VW auch noch Renault und Opel konsumierten. Das bessert die Kosten-Rechnung dieser Autos auch auf, so daß der Renault vor Fiat kommt. Der Simca fällt mit der hohen Versicherung hinter Escort und Opel. Der Volkswagen ist am teuersten.

Wertung	FIAT	ESCORT	KADETT	RENAULT	SIMCA	VW 1302
Wertung						
UNTERHALTSKOSTEN						
1. Steuern	9	10	10	10	9	6
2. Versicherung	9	7	10	10	6	8
3. Testverbrauch	10	6	7	8	9	5
4. Normverbrauch	8	7	6	10	5	3
5. Ölverbrauch	8	8	4	8	6	8
SUMME	44	38	37	46	35	30
Prozentzahl der maximal erreichbaren Punkte	88	76	74	92	70	60
1.	2.	3.	4.	5.	6.	
RENAULT	FIAT	ESCORT	KADETT	SIMCA	VW 1302	
92 Punkte	88 Punkte	76 Punkte	74 Punkte	70 Punkte	60 Punkte	

Preiswürdigkeit

Mit seinem Grundpreis von 5960,70 Mark ist der Ford Escort das billigste Fahrzeug in diesem Vergleichstest, jedoch folgt ihm – legt man Zweitürigkeit zugrunde – der Fiat 128 mit 5970 Mark auf dem Fuße. Für Kadett, Simca und Renault muß der Käufer schon deutlich über 6000 Mark auf den Tisch des Ladens blättern, während der karg ausgestattete 1600er Käfer S mit 6290 Mark schon als Basis-Ausführung der teuerste ist und als LS (6480 Mark) nur ganz knapp vom Renault 6 TL (6495 Mark) und vom Simca 1100 LS (6498 Mark) übertroffen wird. Während der Renault 6 ausschließlich viertürig geliefert wird, kostet der ungehinderte Fond-Einstieg beim Escort zusätzlich 211, beim Simca 300, beim Fiat 310 und beim Kadett gar 333 Mark.

Fragt man sich, welches Auto für seinen Preis insgesamt den größten Gegenwert bietet, liegt der Simca an der Spitze. Die bewertete LS-Version, die zweitürig 6198 Mark kostet, hat zuerst einmal die höchste Leistung im Vergleichsfeld (60 PS), eine kompakte und universell nutzbare Karosserie sowie eine runde Ausstattung (Drehstromlichtmaschine, Liegesitze usw. – Ausstattungstabelle in Ausgabe 11, Kapitel Innenraum). Auch der Fiat mit 55 PS kommt serienmäßig bereits rund aus dem Laden, und Zubehörwünsche dürften sich kaum spontan regen. Das gleiche trifft für den Renault 6 zu, der in seinen Dimensionen und in der durchaus vollständigen Ausrüstung etwas klein-



Fiat 128: Vollständig ausgerüstet



Escort: Karge Basis-Ausstattung



Kadett: Zusatzausstattung ratsam



Renault 6: Als TL gut eingerichtet



Simca: Als LS gut eingerichtet

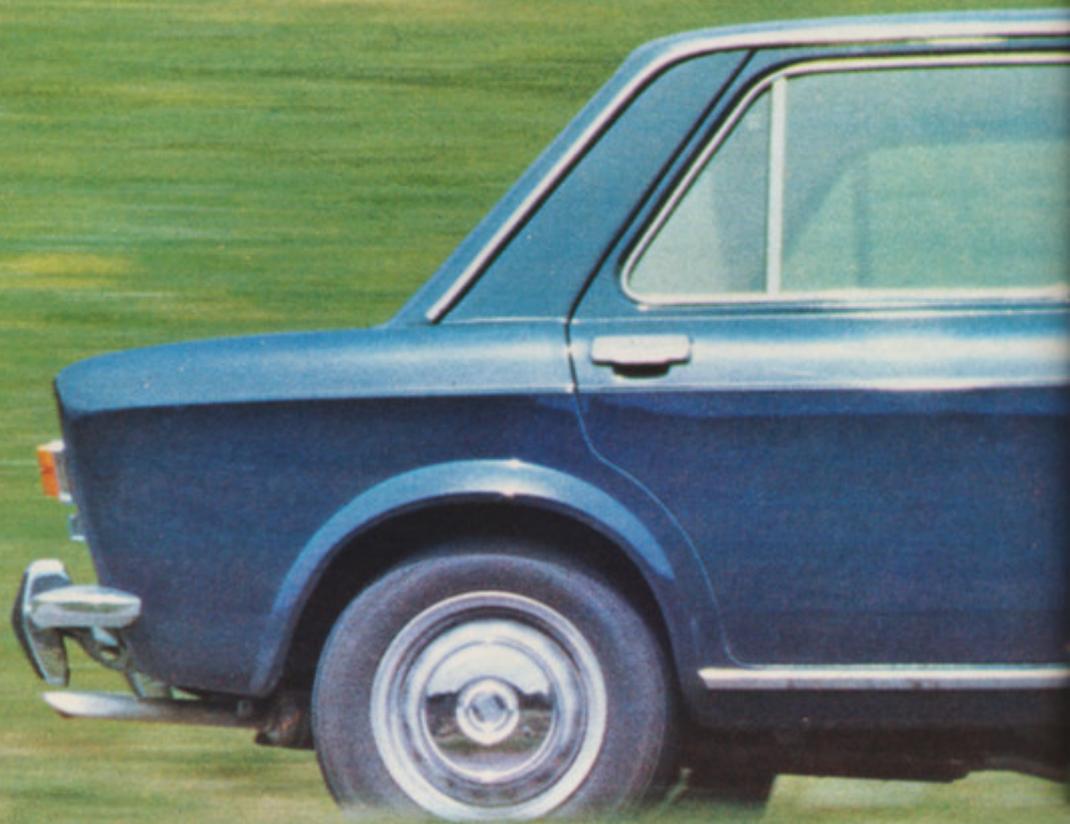


Käfer: Mit L-Paket gut gerüstet

Wertung	FIAT	ESCORT	KADETT	RENAULT	SIMCA	VW 1302
Wertung						
PREISWÜRDIGKEIT						
1. Grundpreis	10	10	9	7	8	6
2. Gegenwert/Preis	9	7	6	8	10	6
3. Modelltreue	8	7	5	9	8	10
4. Zahl der Kundendienststellen	6	8	9	7	5	10
5. Service	7	8	9	8	6	10
SUMME	40	40	38	39	37	42
Prozentzahl	80	80	76	78	74	84
1.	2.	2.	4.	5.	6.	
VW 1302	ESCORT	FIAT	RENAULT	KADETT	SIMCA	
84 Punkte	80 Punkte	80 Punkte	78 Punkte	76 Punkte	74 Punkte	

wagenmäßiger wirkt. Escort und Kadett hingegen wirken leer und sind auf Zukauf eingerichtet.

Beim Bewertungspunkt Modelltreue, der gleichzeitig die Chance bei einem Wiederverkauf bewertet, läßt sich der Käfer seinen ersten Platz nicht nehmen. Auch der neue Renault 6 wird in den nächsten Jahren kaum ausgewechselt und dürfte auf dem Gebrauchtwagenmarkt seinem R-4-Bruder kaum nachstehen. Während Simca und Fiat im Mittelfeld liegen, weist die Bewertung beim Kadett zumindest auf das hohe Alter des Modells hin.



Endwertung

Zehn Bewertungskapitel führen zum Ergebnis. Wem individuell in dieser Wertung ein Kapitel unwichtig ist, kann es streichen, wodurch sich schnell eine andere Rangfolge ergeben kann. Entfallen zum Beispiel die Unterhaltskosten, rückt Simca vor Fiat, jedoch fällt dann der kostengünstige Renault 6 auf den letzten Platz

Der Fiat 128 ist Gesamtsieger. Er hat diesen ersten Platz verdient, jedoch nicht im Handstreich erobert, sondern wacker erarbeitet. Sein Erfolg beruht nicht auf famosen Einzelleistungen, der Fiat gewann als ein ausgewogenes, abgerundetes, zeitgemäßes Auto. Anteil an seinem Sieg hatte auch die hier besonders harmonisch gelungene Kombination von Sportlichkeit, Komfort und Gebrauchswert.

Der Simca, nur knapp geschlagen, ist das weniger brillante, aber nützlichere Auto. Schwere und derber gebaut als der Fiat, entspricht er mehr den Vorstellungen von einem robusten Gebrauchsauto. Mit Heckklappe und umlegbarer Sitzbank löst er auch größere Transportprobleme. Er ist gewiß auch das praktischere Familienmitglied. Dennoch untergräbt seine vernünftige Wesensart nicht den Spaß am Fahren. Der Simca bietet ihn.

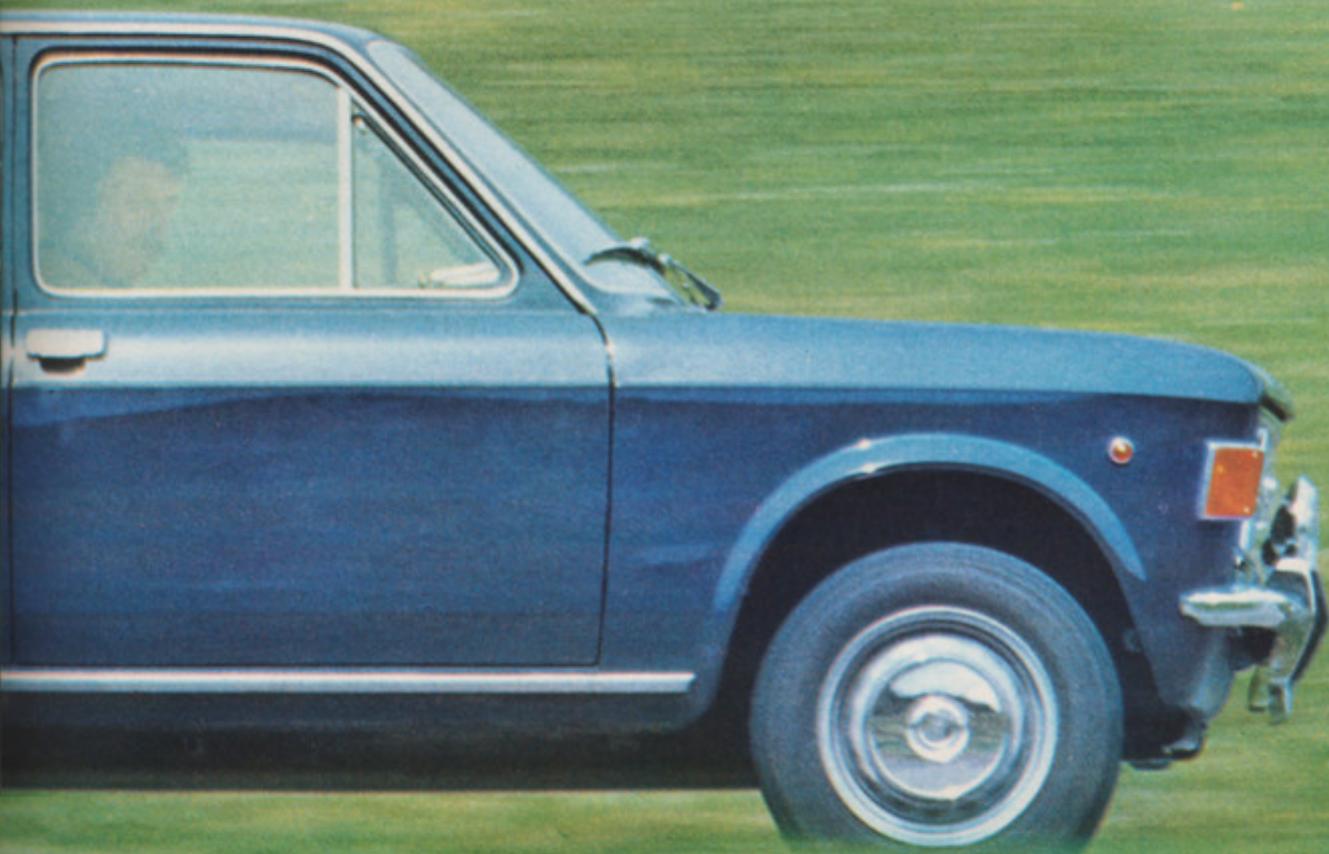
Der Volkswagen auf dem dritten Platz verfügt über jene für ihn typische, auf Haltbarkeit und Service-Perfektion gegründete Nützlichkeit, die sich beim 1302 S mit echtem Fahrvergnügen verbindet und den Käfer immer noch zu einem bemerkenswerten Auto macht. Zu den Fahrleistungen der Spitzengruppe fehlen dem VW fünf PS, die ihn für dynamische Fahrer attraktiver machen würden. In Platz und Raum aber ist der Käfer immer noch so beschränkt, daß er eigentlich nur für jene als ganz guter Kauf gelten kann, die ohnehin auf eine geräumige Karosserie verzichten können.

Gänzlich von der nützlichen, bequemen Sorte ist der Renault, den auch geringe Betriebskosten reizvoll machen. Er verscherzt sich einen besseren als den vierten Platz in den Wertungen mit Einbußen bei Fahrverhalten und Fahr-sicherheit. Renault hat es hier mit

dem Komfort und der Federung so weit getrieben, daß eine mehr als zügige Fahrweise den Piloten vor einige Aufgaben stellt. Sein Abschneiden in der Wertung Fahr-sicherheit weist ihn als ein Auto aus, dessen Eigner sich einer wirklich defensiven Fahrweise befleißigen sollte. Ruhigen und sparsamen Menschen aber ist das praktische Auto schon zu empfehlen.

Escort und Kadett endlich liegen dicht beisammen im Hinterfeld. Beide sind als reine Basisautos kaum die Glanzlichter einer Modellreihe. Aber es läßt sich nicht leugnen, daß ihnen eine gründliche Überarbeitung für den Anschluß an die Spitze gut tun würde. Daß sie als konventionell gebaute Autos durchaus nicht auf dem falschen Kurs liegen, beweist ihr gutes Abschneiden bei der Bewertung des Fahrverhaltens.

*Clauspeter Becker
Günter Wiechmann*



ENDRESULTAT

	1.	2.	3.	4.	5.	6.
	Fiat 128	Simca 1100	VW 1302 LS	Renault 6	Ford Escort	Kadett
1. Karosserie	75	85	60	77	63	60
2. Innenraum	83	81	64	74	74	66
3. Motor/Getriebe	90	83	71	73	75	67
4. Fahrleistungen	93	98	75	78	58	73
5. Handlichkeit	70	73	79	54	71	76
6. Fahrverhalten	76	74	88	42	82	86
7. Fahrsicherheit	85	88	75	71	68	72
8. Fahrkomfort	75	74	80	82	62	58
9. Unterhaltskosten	88	70	60	92	76	74
10. Preiswürdigkeit	80	74	84	78	80	76
ENDRESULTAT:	815	800	736	721	709	708