

auto motor und sport

Belgien FB 26.—, Dänemark dkr 4.50, Finnland Fmk 2.30, Frankreich FF 3.—, Italien L 320, Kanada c \$ —.60, Luxemburg lfr 23.—, Niederlande hfl 2.—, Norwegen nkr (inkl. moms.) 3.60, Österreich S 13.—, Portugal esc 15.—, Schweden skr (inkl. moms.) 3.—, Schweiz sfr 2.20, Spanien Ptas 38.—, USA/Obersee US \$ —.60. Printed in Germany.

E 1418 D

Heft 13 20. Juni 1970

DM 1.80

1000 km auf dem Nürburgring

Allensbach-Automobil-Report:

Fiat 850 Special

Renault R4

7,8 Millionen Test-Kilometer



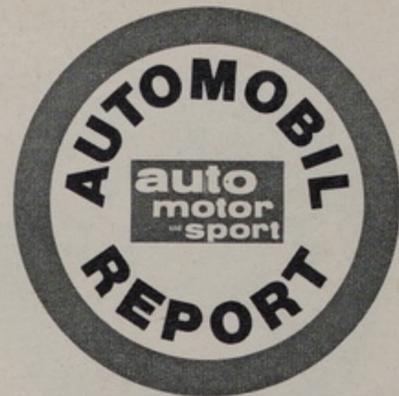
Test Autobianchi A 112

Fiats kleine Geheimwaffe

Automobil Report der Zuverlässigkeit

**Allensbach untersuchte für
auto motor und sport**

**Fiat 850 Special
Renault R4**



DER ZUVERLÄSSIGKEIT

1964 führte auto motor und sport mit dem Automobil-Report ein neues Bewertungsinstrument für Automobile ein. Als erste und bis heute einzige Zeitschrift. Bis dahin existierte der Einzeltest, der Auskunft gibt über die Charaktereigenschaften eines Autos. Es gab ferner den Vergleichstest, bei dem die Charaktere und Leistungen einzelner Wagen miteinander konfrontiert werden. Und schließlich den Dauertest, bei dem ein einziges Exemplar eines Automodells etwa 50 000 km gefahren wird. Er gibt bereits wichtige Aufschlüsse über die Alltags-Tüchtigkeit eines Autos, wobei eine Frage ungeklärt bleibt: Sind die Erfahrungen mit diesem einen Auto typisch für die Erfahrungen der Mehrzahl der Käufer dieses Autotyps?

Um hier Gewißheit zu erhalten, müßte man die Lebensläufe eines ganzen Autojahrgangs registrieren und dann auf Fehler, Mängel und Reparaturen durchsuchen. Das Verfahren der Beobachtung repräsentativer Stichproben macht die Sache einfacher: Man braucht nicht mehr alle Käufer eines bestimmten Modells zu erfassen. Es genügt eine statistisch ausgewählte Teilgruppe, um innerhalb eines kleinen Fehlerbereichs zu verbindlichen Auskünften zu kommen.

Im Laufe der letzten sechs Jahre haben sich durch den Automobil-Report nicht nur die Schadens- und Reparatur-Kurven einzelner Automodelle herauskristallisiert. Es zeichnete sich allmählich sogar ein gewisses Verhaltensmuster für die Gebrauchstüchtigkeit verschiedener Automobiltypen der einzelnen Autohersteller ab.

Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurde das Erfassungssystem beim Automobil-Report während der letzten sechs Jahre nahezu unverändert beibehalten. Der erste Automobil-Report der 70er Jahre bringt jetzt einige Veränderungen und Verbesserungen für die Einstufung der festgestellten Defekte und Mängel.

Die neue Punktwertung berücksichtigt neben der Häufigkeit eines Schadens auch die angefallene Reparaturzeit und die entstandenen Kosten. Unterwegs liegengeblieben kann heißen: Nach einer halben Stunde Eigenreparatur konnte die Fahrt wieder aufgenommen werden. Es kann aber auch bedeuten, daß der Wagen erst nach dem Abschleppen in eine Werkstatt wieder mobil wurde.

Allein aus der Prozentzahl der Fahrer, die von einem Defekt betroffen wurden, kann somit nicht auf die Zahl der Minuspunkte geschlossen werden. Ein Beispiel: 5 Prozent der Fahrer des Fiat 850 Special meldeten Schäden am Getriebe. Dafür gibt es 28 Minuspunkte. Beim Renault R 4 wurden mehr Fahrer (nämlich 6 Prozent) durch Getriebeschäden belastigt. Dennoch kassiert der R 4 nur 24 Minuspunkte, weil die betroffenen Renault nach einer kürzeren Reparaturzeit wieder fahrbereit waren. Alle Auswirkungen eines Defekts sind im neuen Automobil-Report besser als bislang erfaßt. Daher lassen sich die Resultate der bisherigen Automobil-Reporte nicht mehr mit den Befunden des neuen Automobil-Reports vergleichen. Die Minuspunkte aus dem Jahre 1970 haben ein größeres Gewicht als die Minuspunkte aus dem Jahre 1968.

Anzahl der beobachteten Wagen

Fiat 850 Special	187
Renault R 4	196

Einzelfahrleistungen (im Durchschnitt)

Fiat 850 Special	19 324 km
Renault R 4	21 380 km

Gesamtfahrleistungen

Fiat 850 Special	3,6 Mio km
Renault R 4	4,2 Mio km

Neuzulassungen 1968

(Bundesgebiet und West-Berlin)

Fiat 850 und 850 Special	26 174
Renault R 4	51 883

Im Hubraum liegen die beiden Wagen genau 2 ccm auseinander: der Fiat 850 Special hat 843 ccm, der Renault R 4 845 ccm. Beide Motoren sind wassergekühlte Reihen-Vierzylinder.

Auch im Preis liegen die beiden Fahrzeuge Brust an Brust. Der Fiat 850 Special kostet 4700 Mark. Den Renault können Sie etwas preiswerter haben, als R 4 L (4578 Mark) oder auch etwas teurer, als R 4 Export (4883 Mark). Aber mit Preis und Hubraum hören die Gemeinsamkeiten dieser beiden Wagen bereits auf.

Der Motor des R 4 arbeitet vorn, treibt die Vorderräder an und leistet 26 PS. Der Motor des Fiat sitzt im Heck, treibt die Hinterräder an und holt aus dem gleichen Hubraum 21 PS mehr heraus, nämlich 47 PS. Der Renault ist geräumiger, hat vier Türen und eine große Heckklappe und läuft 115 km/h. Der Fiat hat zwei Türen und ist mit 143 km/h deutlich schneller.

Im Charakter sind die beiden Automobiltypen von Grund auf verschieden. Hier interessieren uns jedoch nicht Charaktere, sondern die Lebensläufe. 187 Fiat-Fahrer und 196 Renault-Fahrer haben notiert, was ihnen in den ersten 18 Monaten passierte, nachdem sie ihre fabrikneuen Wagen vom Hof der Händler fuhren.





DER ZUVERLÄSSIGKEIT

D-Zug-Zuschlag beim Fiat

Verglichen mit dem R 4 geht der Fiat 850 Special ab wie die Feuerwehr. Dafür werden seine Fahrer dann auch zur Kasse gebeten. 3 Prozent der flinken Italiener brauchten während der ersten 20 000 Kilometer bereits einen Austauschmotor. Alle beobachteten R 4 fuhren noch mit der ersten Maschine.

Für Schäden an Kolben, Zylindern, Lagern, Kurbel- und Nockenwelle kassiert der Fiat zehnmal so viel Minuspunkte wie der R 4. Auch die Ventile im Motor des Fiat werden durch die zusätzlichen Pferde stärker beansprucht, wenn nicht gar überbean-

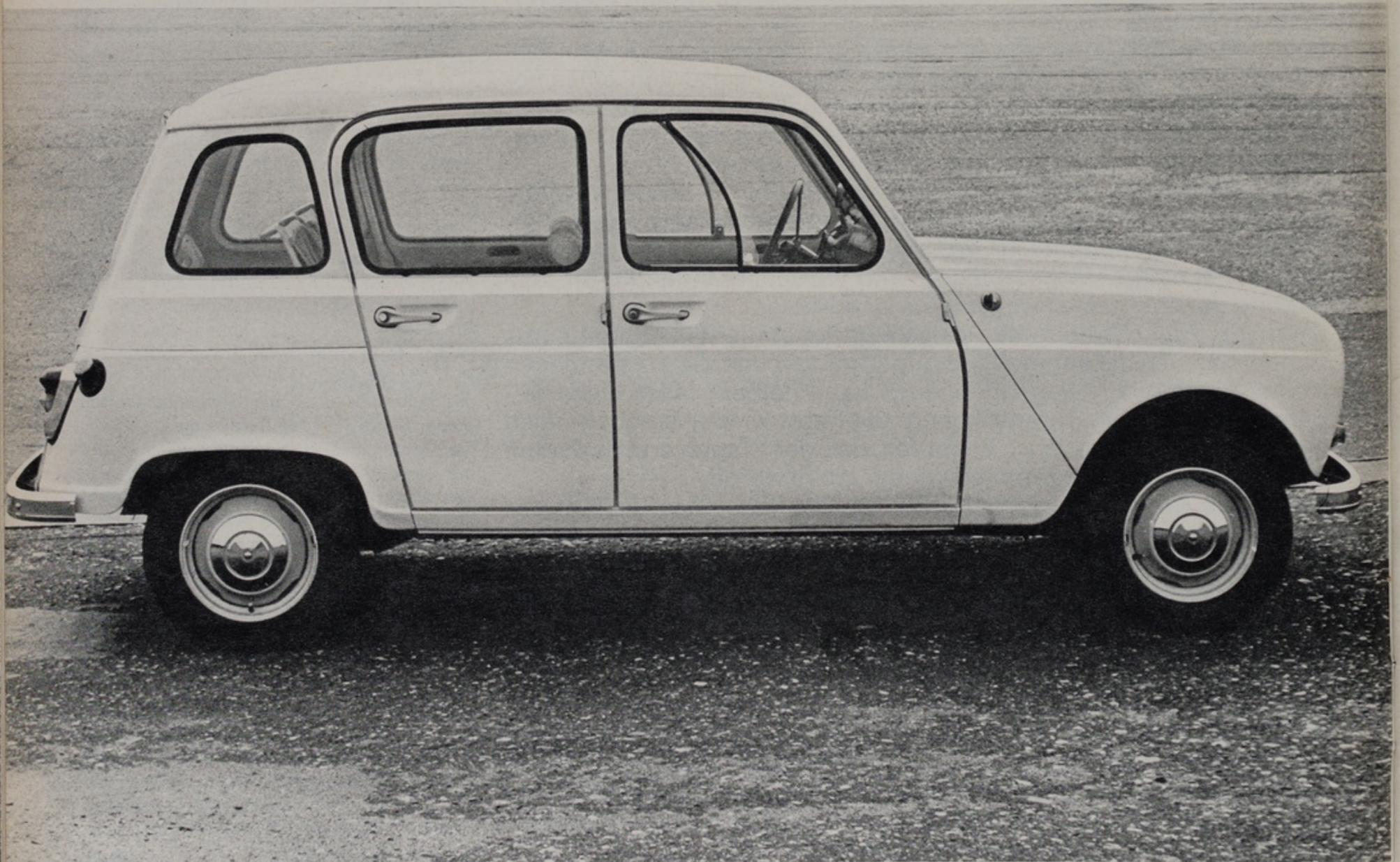
sprucht. Die Zündanlage des Fiat 850 Special erweist sich als anfälliger. Die höhere Anzahl von Minuspunkten, die hier der Fiat kassiert, ist nicht nur durch größere Zahl der defekten Fahrzeuge bedingt, sondern auch dadurch begründet, daß die jeweiligen Schäden beim Fiat häufiger vorkamen und spürbarere Folgen hatten, wie z. B. längere Ausfallzeiten durch Reparaturtage in der Werkstatt.

Einen Trost gibt es jedoch auch für Fiat-Fahrer: Ihre eindeutig heißeren Pferde strapazieren die Auspuffanlage bei weitem nicht so sehr wie die vergleichsweise milde Kavallerie des R 4. Nahezu jeder zweite R 4-Fahrer stellte bereits in den ersten 18 Monaten des Zusammenlebens

mit seinem Wagen Schäden an der Auspuffanlage fest. Aber selbst die verheerend mürben Auspuffwandungen des R 4 werfen den sanften Franzosen in der Punktwertung nicht so weit zurück: Im Motoren-Vergleich wird Fiats kleiner Kraftprotz mit einem deutlichen Abstand von 141 Minuspunkten auf den zweiten Platz verwiesen.

Selbst schwache Renault-Kräfte zehren am Antrieb

Wenn auch die vitalen 47 PS ihre gelegentlich zerstörerischen Spuren am Fiat-Motor hinterlassen — dem Getriebe und



der Kupplung des Fiat 850 Special macht diese kraftvolle Vehemenz offensichtlich nichts aus. Schäden an der Fiat-Kraftübertragung sind nicht häufiger als Defekte an Getriebe und Kupplung beim Renault R 4.

Die große Überraschung kommt beim Blick auf Differential und Achsantrieb: Während die Fiat ihre Kraft klaglos über die Hinterräder auf die Straße bringen, kapituliert bei jedem fünften R 4 der Achsantrieb beim geruhsamen Zuckeltrab der Renault-Pferde. Eine zurückhaltende Motorisierung ist wohl nicht in jedem Fall die Garantie für eine längere Lebensdauer einzelner beweglicher Teile. Die schwache Stelle beim R 4 kann man sich gut

merken: Achsantrieb (mit A wie Achillesferse).

Auch mit den Bremsen tut sich der R 4 etwas schwerer als der Konkurrent aus dem Süden. So geht die zweite Runde, der Vergleich der Kraftübertragung und des Fahrwerks, klar an den Fiat 850 Special.

Karosserie — Kummer aus Frankreich

Mag sein, daß Unzulänglichkeiten bei der Karosserie-Verarbeitung zum Charme französischer Automobile gehören. Wir wollen hier nicht den Charme messen, sondern Mängel bekanntgeben. Es bleibt

dem Leser überlassen, ob er diese Mängel der Sonnenseite oder der Schattenseite eines Automobil-Lebens zuordnet. Dauernde Klappergeräusche sind beim R 4 häufiger zu hören als beim Fiat. Auch mit undichten Karosserien, klemmenden Türschlössern und schlecht schließenden und pfeifenden Türen und Fenstern werden deutlich mehr Renault ausgerüstet. Über mangelhafte Heizleistung klagen doppelt so viel R 4-Fahrer wie Fiat-Fahrer. Mit dem Beschlagfreihalten der Windschutzscheibe bei strengem Frost haben die Fahrer beider Fabrikate gleichermaßen zu kämpfen.

Beim Lack verschiebt sich die Meßlatte eindeutig zuungunsten des Fiat. Dabei



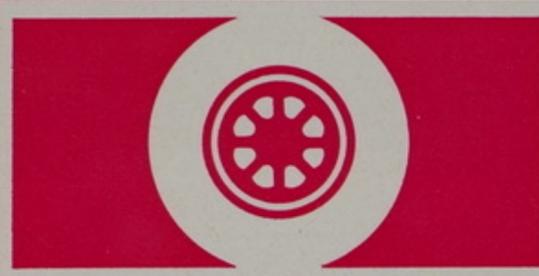


DER ZUVERLÄSSIGKEIT

I. Motor		
Von je 100 Fahrern meldeten in den ersten 18 Monaten	Minuspunkte	
Einen Austauschmotor		
Fiat 850 Special	3	9
Renault R 4	0	0
Schäden an Kolben, Zylindern, Lagern, Kurbel- und Nockenwelle		
Fiat 850 Special	10	82
Renault R 4	2	13
Schäden an Ventilen		
Fiat 850 Special	6	54
Renault R 4	2	21
Schäden an der Zündanlage		
Fiat 850 Special	35	128
Renault R 4	24	64
Schäden an der Motorkühlung		
Fiat 850 Special	19	61
Renault R 4	18	55
Schäden an der Auspuffanlage		
Fiat 850 Special	7	12
Renault R 4	47	67
Sonstige Schäden am Motor		
Fiat 850 Special	10	32
Renault R 4	8	22



II. Kraftübertragung und Fahrwerk		
Von je 100 Fahrern meldeten in den ersten 18 Monaten	Minuspunkte	
Schäden am Getriebe		
Fiat 850 Special	5	28
Renault R 4	6	24
Schäden an der Kupplung		
Fiat 850 Special	8	24
Renault R 4	6	20
Schäden am Differential/Achsantrieb		
Fiat 850 Special	1	4
Renault R 4	19	45
Schiefziehende Bremsen		
Fiat 850 Special	16	28
Renault R 4	24	41



III. Karosserie		
Von je 100 Fahrern registrierten in den ersten 18 Monaten	Minuspunkte	
Dauerndes Klappern		
Fiat 850 Special	8	25
Renault R 4	14	47
Dauernd undichte Karosserie		
Fiat 850 Special	5	8
Renault R 4	19	37
Dauernd klemmende Türschlösser		
Fiat 850 Special	5	9
Renault R 4	18	34
Schlecht schließende Türen und Fenster		
Fiat 850 Special	5	10
Renault R 4	23	37
Mangelhafter Chrom		
Fiat 850 Special	17	43
Renault R 4	12	32
Mangelhafter Lack		
Fiat 850 Special	27	82
Renault R 4	15	44
Nicht ausreichende Wagenheizung		
Fiat 850 Special	16	16
Renault R 4	34	34
Windschutzscheibe bei Frost nicht frei		
Fiat 850 Special	16	32
Renault R 4	19	38



IV. Wartung

Von je 100 Fahrern registrierten in den ersten 18 Monaten

Minuspunkte

Schwierigkeiten bei der Ersatzteilbeschaffung

Fiat 850 Special (davon 3 mehrmals)	14	28
Renault R 4 (davon 3 mehrmals)	14	

Wartezeiten vor der letzten Inspektion

Fiat 850 Special	43	43
Renault R 4	42	42

Verzögerungen bei der letzten Inspektion

Fiat 850 Special	9	18
Renault R 4	8	16

Mangelhafte Ausführung der letzten Inspektion

Fiat 850 Special	17	34
Renault R 4	14	28



V. Allgemeine Zuverlässigkeit

Von je 100 Wagen

Minuspunkte

blieben unterwegs mit Defekt liegen

Fiat 850 Special	12	75
Renault R 4	10	54

sprangen nicht an

Fiat 850 Special	72	186
Renault R 4	53	125

fielen durch Reparaturen aus

	Fiat 850 Special	Renault R 4
1 Tag	26	31
2 Tage	15	8
3 Tage	8	2
4 Tage	6	1
5 Tage	1	—
6 Tage und mehr	6	3

Auf je 100 Wagen kommen beim

Minuspunkte

Fiat 850 Special Reparaturtage	145	275
Renault R 4 Reparaturtage	75	121



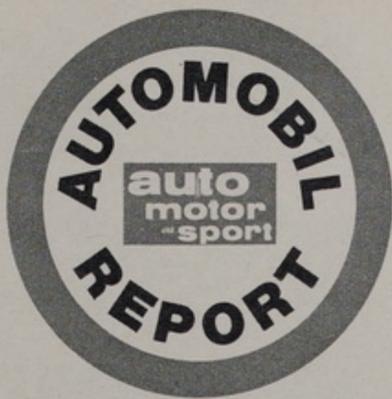
Gruppierung der Minuspunkte

	Fiat 850 Special	Renault R 4
I. Motor	378	242
II. Kraftübertragung und Fahrwerk	84	130
III. Karosserie	225	303
IV. Wartung	123	114
V. Allgemeine Zuverlässigkeit	536	300
Insgesamt	1346	1089

Der Automobil-Report stützt sich auf Repräsentativ-Ermittlungen, die vom Institut für Demoskopie Allensbach durchgeführt werden.

Die beobachteten Fahrzeuge wurden aus der Kartei der Kraftfahrzeughalter beim Kraftfahrt-Bundesamt Flensburg nach einem statistischen Schlüssel ausgewählt.

Firmenwagen und Fahrzeuge, die für den gewerblichen Personenverkehr genutzt werden (etwa Taxis), werden bei den Untersuchungen nicht erfaßt.



DER ZUVERLÄSSIGKEIT

zählt nicht nur, daß 27 Prozent der Fiat-Fahrer dauernd Roststellen, Abblättern und Verfärbungen feststellen. Schwerwiegender ist, daß die Fiat-Fahrer unverhältnismäßig oft wegen dieser Mängel ihre Werkstatt aufsuchten. Ein ungewöhnlicher Vorgang bei Fahrern kleinerer Wagen, die in der Regel bei solchen Dingen nicht so hohe Ansprüche stellen wie Käufer von doppelt oder dreimal so teuren Repräsentations-Limousinen.

Wer mit deutscher Gründlichkeit und VW-Maßstäben an den R 4 und den Fiat herangeht, wird zwangsläufig einige Abstriche machen müssen. Wobei Mängel der Karosserie-Verarbeitung beim Renault stärker ins Gewicht fallen als beim Fiat 850 Special.

Kundendienst kein Problem

Die Erfahrungen der Fiat- und Renault-Fahrer zeigen, daß die Kundendienste der beiden großen ausländischen Automobilfirmen einander nicht nachstehen. Ein Vergleich mit den Beobachtungen von Fahrern deutscher Wagen läßt kaum irgendwelche Unterschiede zum Nachteil der ausländischen Fabrikate erkennen. Zwar sagten jeweils 14 Prozent der Renault- und der Fiat-Fahrer, sie hätten Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Ersatzteilen gehabt. Aber jeweils 11 Prozent der Fahrer ist dieses Mißgeschick lediglich ein einziges Mal im Laufe von eineinhalb Jahren widerfahren. Das ist kein Grund zur Klage.

Fiat-Ruhetage in der Werkstatt

Wenn im Laufe von eineinhalb Jahren jeder zehnte oder jeder achte Wagen irgendeines Autotyps unterwegs mit einem Defekt liegenbleibt, dann ist das noch kein Grund zur Aufregung. Beim Fiat 850 Special und beim Renault R 4 ist die Anzahl der Wagen, die auf einer Fahrt nicht mehr weiter konnten, ziemlich gleich. Dennoch sammelt hier der Fiat die größere Zahl an Minuspunkten, weil mehr Reparaturtage notwendig waren, um den Wagen wieder flottzubekommen.

Unterwegs liegenbleiben, bedeutet beim Automobil-Report, daß ein wirklicher Schaden am Fahrzeug selbst vorliegt. Liegenbleiben wegen Benzinmangels oder we-

gen Reifenpannen wird hier nicht erfaßt. Reifenpannen: Immer wieder ist es zu lesen oder zu hören, daß Reifenpannen heutzutage praktisch nicht mehr vorkommen. Dieser Optimismus ist zweifellos verfrüht. 14 Prozent der Fiat-Fahrer und 18 Prozent der Renault-Fahrer berichteten, daß sie mit ihren Wagen innerhalb des Beobachtungszeitraums von 18 Monaten mindestens eine Reifenpanne gehabt haben.

Startschwierigkeiten sind auch bei modernen Fahrzeugen sehr viel häufiger anzutreffen. Und beim Fiat 850 Special kommt es öfter vor als beim Renault R 4, daß der Motor nicht zum Anspringen zu bringen ist. Nur 28 Prozent der Fiat-Fahrer sagten, sie hätten überhaupt keine Startschwierigkeiten gehabt.

Durch die neue Erfassungsmethode beim Automobil-Report wurde die Zeit registriert, die einzelne Wagen in der Werkstatt verbrachten. Und zwar bei allen Reparaturen von Motorschäden und Schäden an Zündung, Auspuffanlage, Kupplung, Getriebe und Achsantrieb. Bei der Aufstellung in der Tabelle wurden alle die Reparaturen nicht berücksichtigt, die innerhalb eines einzigen Tages ausgeführt werden konnten, wenngleich auch bereits drei oder vier Werkstattstunden sehr unangenehm sein können, falls der Wagen ausgerechnet zu diesem Zeitpunkt dringend gebraucht wird.

Beim Vergleich der Werkstatt-Tage geht der Schwarze Peter ganz eindeutig an den Fiat. 21 Wagen waren beispielsweise drei Tage und länger bewegungslos an die Werkstatt gefesselt. Beim Renault waren nur sechs Wagen von einem so langen Werkstattaufenthalt betroffen. Im Durchschnitt kommen auf 100 Fiat 850 Special 145 Reparaturtage innerhalb des Beobachtungszeitraums. 100 Renault R 4 kamen mit genau der halben Werkstattzeit aus. Wenn ein Automobil ein Fahrzeug und kein Stehzeug ist, dann ist der R 4 zweifellos das bessere Auto, weil er seltener durch Reparaturen in Werkstätten festgehalten wird.

Die Beobachtung von rund 400 Wagen bei einem Zeitraum von eineinhalb Jahren und die minutiöse Erfassung aller Schäden, Mängel und Defekte weist den Re-

nault R 4 als den gebrauchstüchtigeren Wagen aus. Er erhielt unter Berücksichtigung der Häufigkeit, der Schwere und der Lästigkeit seiner Fehler 1089 Minuspunkte. 24 Prozent mehr Minuspunkte, nämlich 1346 mußten dem Fiat 850 Special aufgebürdet werden.

Das bedeutet nun nicht, daß jemand mit 4700 Mark in der Hand und dem Wunschbild von einem spritzigen Wagen im Kopf nunmehr mit einem R 4 glücklicher werden würde als mit einem 850 Special. Ganz gewiß würde er sogar mit dem Renault R 4 unglücklich, weil dieser nützliche Franzose eben nicht über 140 km/h läuft. Aber der Käufer eines Fiat 850 Special, zu dessen Vorstellung vom Auto nun einmal 47 PS gehören, kann jetzt ziemlich sicher sein, daß er die Freude an den munteren Pferden durch häufigere Reparaturen und durch längere Werkstattpausen aufwiegen muß.

Die Stärken des Renault R 4 liegen im Motor und in der allgemeinen Zuverlässigkeit. Bei der Karosserieverarbeitung und bei der Kraftübertragung schneidet der Fiat besser ab. Wer die Großzügigkeit französischer Automobilisten gegenüber Klappern, Pfeifgeräuschen, klemmenden Türschlössern und gelegentlichen Wassertropfen im Inneren des Wagens nicht aufzubringen vermag, wird bei allem Spaß an diesem Auto stets ein wenig den Wermut durchschmecken.

Klaus Kulkies

Im nächsten Heft:

Am Käfer-VW orientieren sich seit Jahrzehnten ganze Generationen deutscher Autofahrer. Was registriert ein Jahrgang von Käufern des VW 1300 an Reparaturen und Defekten bei ihren neu gekauften Wagen? Und wie sehen diese Beobachtungen im Vergleich zu denen von Käufern des Peugeot 204 aus? Der Automobil-Report in Heft 14 wird zeigen, ob Legende und Auto-Alltag übereinstimmen oder nicht.