

NR. 5/MAI
JAHRGANG 1981

auto touring

CLUBMAGAZIN DES ÖAMTC

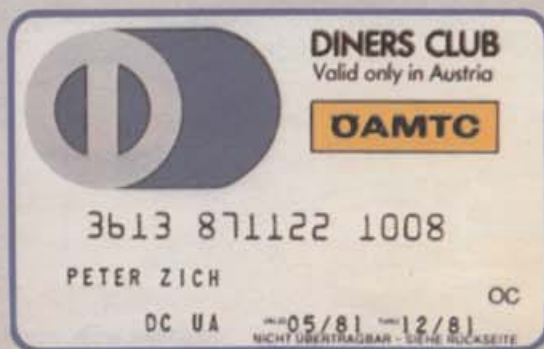


Wanderurlaub in Windischgarsten

ÖAMTC/Diners für jede Briefftasche

Vergleichstest:

Drei Kleine ganz groß



Citroën Visa II

Fiat Panda 45

Renault 4 GTL

Vergleichstest: Citroën Visa II, Fiat Panda 45, Renault 4 GTL

Nicht zuletzt sind es die ständigen Teuerungen, die die billigen Kleinwagen wieder attraktiver werden lassen. Viele, die darangehen, ihr erstes Auto zu erstehen, wollen oder können nun mal nicht viel mehr als etwa 80.000,- Schilling aufbringen. Dafür gibt es aber schon recht passable Gefährte, die noch dazu den Vorteil ausgeprägter Charaktere aufweisen.

Fiats kleiner Bär, der Panda, stellt nicht nur den jüngsten Mitstreiter in der kleinen Klasse dar, er verwirklicht auch die meisten originellen Ideen.

Der Visa von Citroën, in seiner soeben präsentierten zweiten Auflage, hübscher und richtig erwachsen geworden, verdeutlicht die typisch französische Linie: Komfort und Raum bei bescheidener Motorisierung – ein „Deux Chevaux“ im Smoking.

Während dagegen der Renault 4 die letzten beiden Jahrzehnte nahezu unverändert als „Fahrmaschine“ par excellence überdauert hat. Obwohl man ihm mittlerweile seine Jährchen anmerkt, hat er nach wie vor bei jungen und jung gebliebenen Autofahrern unzählige Freunde.

Viel mehr als in der Mittelklasse geizt man in dieser Größenordnung um jeden Zentimeter. Daß dabei das Raumangebot dennoch nicht zu kurz kommt, darf man den Konstrukteuren um so höher anrechnen. Äußerste Zurückhaltung bei den Unterhalts- und Verbrauchskosten sind weitere geschätzte Tugenden. Denn derjenige, der bei der Anschaffung schon sparen muß, soll nicht nachher durch größere Kosten dafür büßen müssen.

Drei Kleine, jeder für sich ein Original, aber einig, wenn es gilt, für ein Minimum an Kosten ein Maximum an Leistung und Transportkapazität zu bieten.

Testteam: Anton
Lerch, Kurt Nagl,
Claus Schönhofer

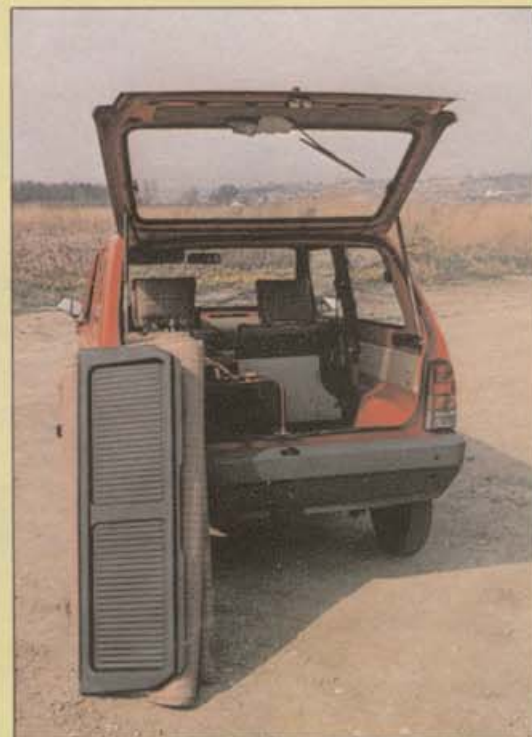
Text: Anton Lerch

Fotos:
A. Rottensteiner



Raum
klein
demo
billig
recht

Drei Kleine ganz



Mehr als die Hälfte des Laderaums bleibt bei umgelegten Rücksitzen frei, wenn man das Gepäck, das normalerweise einräumt. Das gilt einheitlich für Citroën Visa II (links), Fiat Panda (Mitte) und Renault 4 GTL (Bild rechts)

Karosserie, Raumangebot und Komfort

Panda, Visa, Renault 4 – drei Welten, drei verschiedene Konzepte, aber gar nicht so weit voneinander entfernt, wenn es um das Raumangebot und den Preis geht. Billigster in diesem Trio ist erstaunlicherweise der Stärkste. Der mit 45 Pferden recht kräftige Panda unterbietet sogar die magische 80.000-Schilling-Barriere. Knapp darüber rangiert der Renault 4 GTL mit S 81.700,-. Durch die letzte Modellaufwertung lief uns der Citroën Visa mit seinem Preis von S 88.800,- fast aus dem ursprünglich gesteckten Rahmen, zumindest der Club, billiger ist das Modell Special um S 84.800,-.

Der Renault 4 zählt mittlerweile schon fast zu den Klassikern, seine praxisgerechte Karosserieform wirkt zwar nicht gerade elegant, aber ähnlich charakteristisch wie die des VW-Käfers. Vier Türen und eine große, bis zur Stoßstange reichende Heckklappe erlauben einen relativ bequemen Einstieg und geben guten Zugang zur Ladefläche.

Der von uns einst „Tetrapak“ getaufte Panda wirkt durch sein gekonnt primitives Äußeres. Etwas kleiner als die beiden anderen, bietet er dennoch beinahe das gleiche Transportvolumen. Was die Zuladefähigkeit anlangt, schlägt er vor allem den Visa um Längen – genauer gesagt um 70 kg. Der Kofferraum faßt zwar geringfügig weniger, läßt sich aber ebenfalls hervorragend beladen. Nachteil gegenüber den Franzosen: Der Panda hat nur zwei Türen, der Einstieg in den Fond ist dementsprechend unbequem. Während man im R 4 durch die relativ geringe Innenbreite bald auf Tuchfühlung mit dem Kopiloten ist, hat der Panda wesentlich mehr Raum, vor allem Breite, zu bieten.

Ähnlich großzügig geht es im Visa II von Citroën zu. Das Gepäck

Richtig elegant geht es im Cockpit des neuen Citroën Visa Club zu. Anfangs etwas gewöhnungsbedürftig erweist sich der „Satellit“ in der Praxis nach einiger Zeit als durchaus sinnvoll. Große Ablagen unter dem Armaturenbrett bieten Raum für allerlei Kleinkram

Ablagen werden auch beim Fiat Panda groß geschrieben. Hübsch und durchdacht ist die Kombination Tacho und wichtigste Bedienungsschalter, wengleich manche Drucktasten schwer erreichbar sind. Vernünftig sind auch die Dreiecksfenster beim Panda

Ein wenig „zusammengestoppelt“ wirkt das Armaturenbrett des kleinen Renault 4 GTL. Ein winziges Tacho und recht simple Belüftungskappen sind nicht mehr ganz zeitgemäß. Der Renault-Oldtimer hat allerdings den größten Verstellbereich der Vordersitze

muß allerdings hier über eine etwas höhere Kante gehoben werden. Sonst bietet der Visa das gleiche Fassungsvermögen wie der Renault 4. Ein bequemer Einstieg in den Fond und ausreichende Platzverhältnisse auf den Rücksitzen

charakterisieren den Visa als bequemsten der drei Konkurrenten. Dazu kommt der typisch französische Fahrkomfort. Eine sehr gute Ausstattung (Club) und durchdachte, aber etwas gewöhnungsbedürftige Bedienelemente wie der „Satellit“ lassen den Visa II als das am meisten „erwachsene“ Auto erscheinen. Der Panda dagegen will seine bewußt etwas poppige und flotte Gangart gar nicht verleugnen. Beim Fahrkomfort leidet er natürlich ein wenig unter den für eine sehr hohe Zuladung ausgelegten Federn. Im Innenraum ist alles praktisch und durchdacht, von den zahlreichen Gestaltungsmöglichkeiten angefangen bis zur vernünftigen Ablagemulde über die ganze Armaturenbrettbreite. Ein wenig antik dagegen der Renault 4 GTL. Unverkleidetes Blech, lieb- und wahllos verstreute Bedienelemente und ein etwas primitives Armaturenbrett mit zahllosen Ablagen sind die dominierenden Eindrücke beim Einsteigen in den R 4.



st in der
en Hütte, das
strieren die
Kleinen
indrucksvoll!

groß



ise im Kofferraum Platz findet,



Zur Not läßt sich der Panda auch als Lastesel umfunktionieren, erstaunlich, was der kleine Italiener zu schlucken imstande ist

Lesen Sie weiter auf Seite 70



Fahrwerk, Fahrverhalten

In Frankreich schätzt man Fahrkomfort über alles, demgemäß gleicht das Fahren in Citroën und Renault eher einem sanften Dahinschweben, zumindest im Vergleich zum relativ straffen Panda, der insbesondere im unbeladenen Zustand seine Insassen selten über die jeweilige Fahrbahnbeschaffenheit im unklaren läßt. Federbeine vorne im Zusammenwirken mit einer leichten, längsblattgefederten Starrachse hinten geben dem Panda eine ausgezeichnete, weitgehend neutrale Straßenlage. Dazu kommt noch eine exakte und ziemlich direkte Lenkung, die dem Panda ein sehr angenehmes Handling verleiht. Bei Lastwechsel tendiert der im Normalfall leicht über die Vorderräder schiebende Panda dazu, in Kurven ebenso gut kontrollierbar das Heck vorzunehmen. Wie bereits kurz angedeutet, ist die Zuladefähigkeit des Fiat enorm, bei 680 kg Eigengewicht verkraftet er noch 400 kg Zuladung. Diese Tugend wird wohl am meisten in seiner Heimat geschätzt werden, wo schon der winzige Fiat 500 häufig als Familienlimousine Verwendung fand.

Geringfügig schwerer (720 kg),

schafft der Renault 4 GTL ebenfalls 400 kg Zuladung. Die extrem weiche Torsionsstabfederung (längs liegend vorne, quer liegend hinten) quitiert allerdings die volle Zuladung mit ziemlich starkem Einsinken hinten. Auch in Kurven legt sich der R 4 GTL für Außenstehende gefährlich ins Zeug. Als Lenker merkt man hauptsächlich an den steigenden Lenkkräften, wie stark der R 4 nach außen drängt. Insgesamt gibt er sich eher kurvenunwillig, untersteuert sehr stark, und es fällt ziemlich schwer, schnell und sauber um Ecken zu fahren. Dazu kommt noch als weiteres Minus, daß das Lenkrad auch nicht gerade griffgünstig ist. Für schnelle Richtungswechsel liegt es nicht sehr gut zur Hand. Überragender Eindruck beim Renault 4 GTL ist dessen ausgezeichneter Fahrkomfort, der selbst schlechteste Feldwege auf ein sanftes Dahingleiten reduziert. Kein Wunder, daß sich der Renault 4 gerade in den ehemaligen Kolonialländern besonderer Beliebtheit erfreut, gute Straßen zählen dort ja nicht gerade zu den Selbstverständlichkeiten. Und das robuste Fahrwerk verdaut selbst Wüstenpisten anstandslos.



Angenehm und nur wenig untersteuernd verhält sich der Visa in Kurven

Ähnlich komfortbetont, wenn gleich nicht ganz so extrem weich geht es im Citroën Visa zu. Die vorderen Federbeine im Zusammenwirken mit den ebenfalls sehr langhubigen Schraubenfedern hinten bügeln zwar ebenfalls sämtliche Unebenheiten auf ein Mindestmaß glatt, trotzdem fällt der Visa II in Kurven nicht durch unangenehme Seitenneigung auf. Wie er überhaupt recht manierlich in Kurven agiert. Als Fronttriebler untersteuert er naturgemäß spürbar, aber längst nicht so stark wie der zweite

Franzose unserer Konkurrenz. Ein Lastwechsel in Kurven macht sich im Fahrverhalten überhaupt nicht bemerkbar. Die Lenkung ist angenehm leichtgängig, aber nicht sehr direkt. Die Zuladefähigkeit beträgt beim Visa II nur 330 kg, bei vier Personen zu 75 kg bleiben somit nur noch 30 kg fürs Gepäck, relativ wenig, wenn man bedenkt, daß der Visa der größte und schwerste der Konkurrenten ist und er wahrscheinlich am häufigsten als Familienfahrzeug und Erstwagen gekauft werden wird.



Bei den billigen Kleinen fällt es leichter als eine Klasse höher, eine klare Beurteilung zu fällen. So herrschte auch im Testteam Einhelligkeit bei der Bewertung der drei Konkurrenten, die nicht nur äußerlich grundverschieden sind.

Renault 4 GTL: Obwohl nach wie vor ein Verkaufsschlager, merkt man beim Renault 4 schon deutlich, daß es sich hier um den „Oldtimer“ dieser Klasse handelt. Vor allem im Innenraum wirkt der R 4 eher lieblos und ziemlich antiquiert. Auch die seitlichen Schiebefenster sind nicht gerade up to date. Im Vergleich zu den beiden anderen fällt der Renault vor allem durch seine allzu kompromißlose Auslegung als reine „Fahrmaschine“ deutlich ab und kann daher nur Platz 3 belegen.

Fiat Panda 45: Wer einen Zweit- und Stadtwagen will, wird vermutlich dem Panda den Vorrang geben. Für diesen Einsatzzweck eignet sich der praktische und wendige Fiat besser als die beiden anderen Mitbewerber. Sein vielfältig variabler Innenraum gestattet es auch, ihn mal als Lkw umzufunktionieren. Als billigen Erstwagen würden wir den Fiat Panda 45 trotz seiner formidablen Fahrleistungen nur auf den zweiten Platz setzen, dazu bietet er zu wenig Fahrkomfort.

Citroën Visa II: Wenn es darum gehen soll, wer „am meisten Auto“ fürs Geld bietet, ist der Citroën eindeutig Favorit – er kostet allerdings auch mehr als die beiden anderen. Sucht man ein vollwertiges Familienfahrzeug, das in Unterhalt und Betrieb möglichst kostengünstig sein soll, so würden wir den kleinen Visa II auf den ersten Platz unserer Wunschliste setzen. Ist er doch in der Lage, auch genug Komfort zu bieten, um längere Reisen problemlos zu überstehen.



Mit seinem Go-Kart-ähnlichen Handling ist der Panda der Sportlichste



Als etwas unwillig erweist sich der stark untersteuernde R 4 in Kurven

Neu! Noch nie war wirkungsvolle Autopflege einfacher!



Glanz ohne polieren

Mit der Rex-Blitzpolitur wird gründliche Autopflege jetzt so einfach wie die Wagenwäsche: Ohne mühevoll Auspolieren kommt der Glanz von selbst. Durch einfaches Auftragen nach der Autowäsche!



Beim Waschen konservieren

Mit dem Rex-Waschkonservierer, den Sie einfach in das Waschwasser geben. Er bildet einen witterungsbeständigen Schutzfilm, der den Lack überall und dauerhaft schützt.

REX-Autopflege-Produkte erhalten Sie bei Shell, Mobil, BP, Total und in allen Fachgeschäften sowie Kaufhäusern.