

Original und



Fälschungen sind fast immer billiger als das Original. So auch hier: Für den Marbella zahlt der Käufer 1825 Mark weniger als für den Panda. Dabei gibt es Fälschungen, die sind vom Original nicht zu unterscheiden. So auch hier?

Fiat Panda 750 L: Kaufpreis 10 520 Mark. Befristet steuerbefreit

Das haben die Fiat-Verkaufsstrategen bestimmt nicht vorhergesehen. Erst konstruieren die Italiener einen der erfolgreichsten Kleinwagen, den Panda. Dann vereinbaren sie einen Kooperationsvertrag mit Seat und lassen den Mini in Spanien vom Band rollen. Schließlich wird die Firma samt Produktionsanlagen verkauft. Und jetzt ist der Panda fast ein deutsches Auto. Wie das? Seat gehört seit einigen Wochen zu 75 Prozent VW.

Nun macht das unter deutscher Regie gebaute, spanische Panda-Gegenstück mit dem Namen Marbella dem Original gehörig Konkurrenz. Und das mit einem fast konkurrenzlos günstigen Preis: Der kleine Spanier (Einzeltest Heft 51/86) kostet 8695 Mark und ist damit genau 1825 Mark billiger als der günstigste

Panda, der 750 L. Der kostet nämlich 10 520 Mark.

Doch, halt! Seat-Kunden bekommen nicht Gleiches für weniger Geld. Auch in Spanien wird mit spitzem Stift kalkuliert. Beim Marbella handelt es sich im Prinzip um das ältere Panda-Modell, das Fiat Ende 1985 auslaufen ließ. Die Seat-Leute gaben ihrem Kleinsten nur ein stilistisch etwas überarbeitetes Gesicht mit auf den Weg, sozusagen als Erkennungsmerkmal: eine flachere Motorhaube, einen neuen Kühlergrill und sogar einen angelegten Frontspoiler.

Unter dem dünnen Blechkleid aber blieb alles wie beim alten Panda: Die Kraft liefert der 34-PS-Vierzylindermotor, der schon im seligen Fiat 850 seinen Dienst tat, also schon gut 30 Jahre auf dem Buckel hat. Auch die Fahrwerks-Technik ist älteren Datums: Blattfedern an der hinteren Starrachse stammen aus

der Zeit der Pferdewagen. Aber was soll's: Der Fiat Panda ist damit berühmt geworden. Millionen haben den wendigen Stadtfliker nicht trotz, sondern wegen seiner robusten und wirtschaftlichen Technik ins Herz geschlossen.

Der echte Panda 750 L (Einzeltest Heft 46/86) hat inzwischen dennoch einige Neuerungen zu bieten, die ihn gegen-

Der Panda-Motor ist schadstoffarm

über seinem Vorgänger beziehungsweise dem Marbella auszeichnen. Da wäre zuerst die neue Hinterradaufhängung zu nennen. Fiat nennt sie Omega-Achse. Im Prinzip ist es eine Starrachse geblieben. Sie ist aber stark gebogen und in der Mitte gelenkig aufgehängt.

Eine völlige Neukonstruktion ist auch der Vierzylinder-Motor, der ausschließlich von Robotern gefertigt wird. Er schafft die gleiche Leistung wie das alte Triebwerk, obwohl er rund hundert Kubikzentimeter weniger Hubraum hat. Möglich macht das unter anderem eine höhere Verdichtung (9,2 gegenüber 7,8 : 1), die gleichzeitig einen weiteren



Die Armatureneinheit ist übersichtlich und informativ. Leuchtsymbole geben Zeichen bei Störungen in der Elektrik. Durch die große Heckklappe des Fiat passen auch sperrige Güter. Bei ausgebauter Rückbank faßt er 1090 Liter



Fälschung

Wer ist besser: Fiat Panda oder sein Nachbau Seat Marbella?



Fotos: Brian Chmielek, Matthias Nysser



▲ Das Cockpit ist primitiver als im Panda. Das Heizungsgebläse hat nur eine Stufe, Schalter sind nicht beleuchtet
 ▲ Der Marbella hat keinen Heckscheibenwischer und auch keine Scheibenheizung

Vorteil produziert: Durch den höheren Arbeitsdruck vermindern sich die Schadstoffe in den Abgasen. Denn: Je höher die Verdichtung, desto sauberer ist in der Regel auch die Verbrennung.

Der Panda 750 L ist deshalb auch als schadstoffarm eingestuft. Zwei Jahre und acht Monate fährt sein Besitzer steuerfrei. Der Marbella ist nicht als schadstoffarm eingestuft. Sein Besitzer zahlt also ab dem Tag der Zulassung 179,30 Mark Steuern pro Jahr. Auf 32 Monate hochgerechnet spart der Panda-Eigner damit 478,13 Mark. Und selbst nach dieser Zeit kostet der Panda pro Jahr nur 105,60 Mark. Erst ab März

Seat Marbella L: Kaufpreis 8695 Mark. Nicht steuerbefreit

Der Preisvorteil schmilzt dahin

haben Marbella-Käufer eine Chance diesen Nachteil auszugleichen. Dann gibt es für den Spanier einen unregelmäßigen Kat zum nachträglichen Einbau. Kosten: etwa 650 Mark. Für kühle Rechner ist damit klar: Der Preisunterschied ist auf den zweiten Blick gar nicht mehr so groß.

Ansonsten bewegen sich die laufenden Kosten bei beiden auf gleicher

Höhe: Der Benzinverbrauch differierte im Test um gerade 20 000 km mit etwa 400 Mark. Die Kollegen bei den Seat-Vertretungen kalkulieren 100 Mark weniger für den Regel-

bleifreiem Normalbenzin. Die von Auto Bild befragten Fiat-Werkstätten rechnen aber für die großen Inspektionen (alle 20 000 km) mit etwa 400 Mark. Die Kollegen bei den Seat-Vertretungen kalkulieren 100 Mark weniger für den Regel-

Panda 750 L

Technische Daten

Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut, Hubraum 764 ccm, Bohrung x Hub 65 x 58 mm, Verdichtung 9,2:1, Leistung 25 kW (34 PS) bei 5250/min, max. Drehmoment 57 Nm bei 3 000/min, Fallstrom-Vergaser mit Choke, Vierganggetriebe, Frontantrieb, vorne Einzelradaufhängung, Querlenker, McPherson-Federbeine, hinten Omega-Starrachse, Längslenker, Schraubenfedern und Dämpfer, Scheibenbremsen vorne, Trommelbremsen hinten, Zahnstangenlenkung, Reifengröße 135 SR 13, Leergewicht 700 kg, Anhängelast gebremst 700 kg, Kofferrauminhalt 270/1090 Liter (bei ausgebautem Rücksitz), Tankinhalt 40 Liter

MARBELLA L

Technische Daten

Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut, Hubraum 837 ccm, Bohrung x Hub 65 x 63,5 mm, Verdichtung 7,8:1, Leistung 25 kW (34 PS) bei 5400/min, max. Drehmoment 56 Nm bei 2800/min, Fallstrom-Vergaser mit Choke, Vierganggetriebe, Frontantrieb, vorne Einzelradaufhängung, Querlenker, McPherson-Federbeine, hinten Starrachse, Längsblattfedern, Dämpfer, Scheibenbremsen vorne, Trommelbremsen hinten, Zahnstangenlenkung, Reifengröße 135 SR 13, Leergewicht 680 kg, Anhängelast gebremst 750 kg, Kofferrauminhalt 280/1090 Liter (Rücksitzbank ausgebaut), Tankinhalt 35 Liter

Vergleichstest



Die billigste Art, Panda zu fahren: Der 750 L ist gutmütig. Das Fahrverhalten stellt keine großen Anforderungen. Die Lenkung ist sehr direkt, der Geradeauslauf zufriedenstellend



Mit dem seitlichen Kunststoff-Rammschutz kommt der Marbella daher wie der alte Panda. Der kastenförmige „Straßenfloh“ fährt sich leicht und ist übersichtlich

Foto: Brian Chitrook



Genau genommen ist die neue Omega-Achse des Panda auch eine Starrachse. Sie ist allerdings in der Mitte gelenkig aufgehängt und sorgt so für ein ausgewogenes, fast komfortables Fahrverhalten



Die Starrachse mit den breiten Blattfedern ist ein Relikt aus den automobilen Anfängen. Sie ist zwar robust, aber Fahrkomfort bringt sie nicht. Die Dämpfung ist gleich Null

service. Soweit die Unterhaltungskosten, die beim Neukauf in dieser Klasse entscheidend sind.

Die Fahrleistungen sind es sicher nicht so sehr. Bei der Beschleunigung nehmen sich Panda und Marbella keinen Meter ab. Beide schaffen auch die gleiche Höchstgeschwindigkeit - 124 km/h. Zügig ist das nicht gerade, aber man fühlt sich wahrhaftig schnell: Die lauten Motorgeräusche,

Laute Innengeräusche im Marbella

vor allem im Marbella, lassen den Eindruck entstehen, als säße man im Rennwagen. Auf langen Autobahnetappen geht das Gedröhne richtig auf die Nerven.

Bei der gebotenen Ausstattung des Seat darf man mehr Fahrkultur auch nicht erwarten: An den Türen kleben dünne, nachlässig verarbeitete Verkleidungen aus billigem Plastik. Im Kofferraum blitzt blankes Blech und sogar eine Gummiauflage fehlt. Gepäckstücke rutschen auf dem Lack haltlos hin und her und verkratzen dabei die Oberfläche. Dem Marbella fehlt damit einfach Masse im Innenraum, die die aufdringlichen Töne des Motors und die Abrollgeräusche der Reifen dämpfen kann. Sogar auf Haltegriffe im Innenraum haben die Spanier verzichtet.

Bessere Sitze im Panda

Im Fiat Panda fühlen sich die Insassen schon komfortabler aufgehoben: Der Innenraum ist wohnlicher gestaltet, mit etwas hochwertigeren Materialien ausgestattet. Die weichen Panda-Sitze mit den abnehmbaren und waschbaren Bezügen fanden bei den Testern mehr Gefallen als die Bestuhlung im Marbella. Die Vordersitze des Seat-Testwagens - immerhin Liegesitze - wackelten in den Schienen ganz beträchtlich. Darüber hinaus finden größere Leute in den etwas kleinen Polstern wenig Sitzkomfort und kaum Halt.

Die neue Armaturen-Einheit des Panda 750 L ist nicht nur attraktiver gestaltet, sie ist vor allem reichhaltiger. Die Scheibenwaschanlage funktioniert auf Knopfdruck elektrisch, beim Seat wird von Hand gepumpt. Der Panda verfügt auch über einen Heckwischer, hat sogar eine Heckscheibenheizung. Auch darauf muß der Marbella-Fahrer verzichten. Das Gebläse des Panda ist zweistufig, das des Marbella kennt nur zwei Betriebsarten: An oder Aus.

In einem wichtigen Punkt hat Fiat allerdings gespart: Auf dem Rücksitz finden die

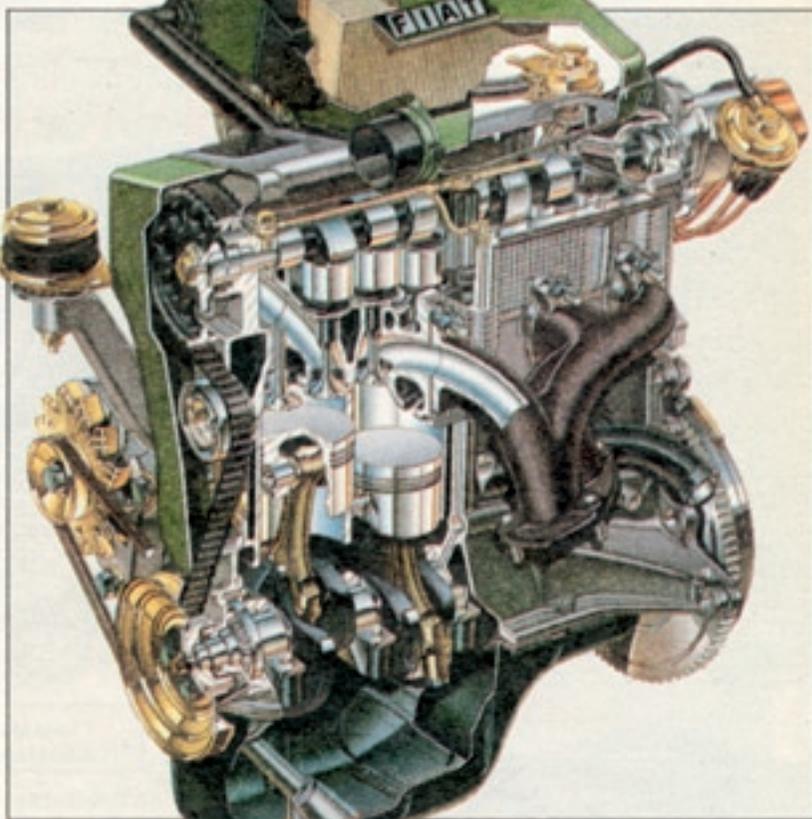
Insassen lediglich Beckengurte, keine Dreipunktgurte wie in seinem spanischen Konkurrenten. Trotzdem: Der geringe Ausstattungsumfang des Marbella L läßt die Preisdifferenz erneut kleiner werden. Um wieviel, hängt von der persönlichen Gewichtung der einzelnen Extras ab.

Die Sicherheit zu steigern, gelang den Panda-Machern indes auf anderem Gebiet: Die Omega-Hinterachse ist ein echter Fortschritt gegenüber der alten Starrachse: Sie steckt Schlaglöcher viel komfortabler weg. Man fühlt sich im kleinsten Fiat gar nicht mehr wie in einem Kleinwagen. Im Gegensatz dazu hüpfen die Marbella-Insassen förmlich über schlechte Wegstrecken. Die Dämpfung der Blattfeder-Achse reicht bei weitem nicht aus, um das unruhige Heck im Zaum zu halten. Den Beinamen Straßenfloh hat sich der Seat Marbella L damit wirklich verdient. Ansonsten stellt der kleine Spanier keine allzu großen Ansprüche an die Fahrkünste. Ebenso wie beim Panda erfordert die ha-

Teurer, aber besser: das Original

kelige Viergangschaltung aber etwas Einfühlungsvermögen. Durch die zierlichen Außenabmessungen und die leichtgängigen Lenkungen sind die beiden Auto-Zweige enorm wendig und handlich.

Betrachtet man alles noch einmal zusammen, bleibt festzustellen: So groß wie der Preisunterschied, so groß ist auch der Qualitätsunterschied zwischen Original und Fälschung. Die Alternative für Kaufwillige heißt also: Etwas mehr Auto oder etwas mehr sparen? **Horst Vieselmann**



Der 750-ccm-Vierzylinder des Panda ist eine Neukonstruktion, die ausschließlich von Robotern hergestellt wird. Trotz seines geringen Hubraums verfügt er über guten Durchzug auch bei niedrigen Drehzahlen. Die mit 9,2 : 1 sehr hoch verdichtete Maschine ist als schadstoffarm eingestuft und damit befristet steuerbefreit

Testwerte

Preis: ①
Kraftstoffverbrauch: ②
Testverbrauch:
Höchstgeschwindigkeit:
Beschleunigung:
60-100 km/h im 4. Gang:
1 km im steh. Start:
Maximale Zuladung:
Wartungsintervalle:
Inspektionskosten: ③
Kraftfahrzeugsteuer: ④
Haftpflichtversicherung: ⑤

Fiat Panda 750 L

10 520 Mark
5,0l-6,2 Liter/100 km
6,2 Liter/100 km (N bleifr.)
124 km/h
0-100 km/h in 25,5 Sek.
27,6 Sek.
42,3 Sek.
450 kg
alle 20 000 km
rund 400 Mark
befristet steuerfr. Stufe „C“
583,80 Mark

Seat Marbella L

8695 Mark
4,9l-7,7 Liter/100 km
6,5 Liter/100 km (N bleifr.)
124 km/h
0-100 in 25,2 Sek.
29,1 Sek.
42,6 Sek.
470 kg
alle 20 000 km
rund 300 Mark
179,30 Mark
583,80 Mark

- ① Listenpreis (Grundausstattung) ab Werk inkl. MwSt. Je nach Fahrzeughersteller kommen zusätzlich noch rund 500 Mark Überführungskosten dazu.
- ② Verbrauchs-Werksangabe nach ECE-Norm, auf die sich die europäischen Automobilhersteller geeinigt haben. Wird ermittelt bei konstant 90 km/h, konstant 120 km/h und im Stadtverkehr.
- ③ Kosten für großen Regelservice ohne eventuell zusätzlich anfallende Reparaturarbeiten.
- ④ Bei jährlicher Zahlweise.
- ⑤ 100 Prozent Beitragsatz bei jährlicher Zahlweise in der Regionalklasse drei.