

Vergleich Citroën 2CV Club, Lada Nova jr, Seat Marbella GL,



Tatsächlich: Autos unter 10 000 Mark gibt es noch

Vier echte Volks

Autos für weniger als 10 000 Mark? Kaum zu glauben.
Doch, das gibt's. *Auto Bild* hat vier Billig-Angebote verglichen, die
alle eines gemeinsam haben: einen besonderen Charakter

Skoda 120 GLS



Ein Quartett mit viel Vergangenheit. Zusammen nicht einmal so teuer wie der kleinste und „billigste“ Porsche. Von links: Seat Marbella GL mit 40 PS, Citroën 2 CV 6 Club mit 28 PS, Lada Nova Junior mit 60 und Skoda 120 GLS mit 52 PS.

-Wagen?

Vergleich

Noch bevor die ersten Testkilometer abgespult wurden, war klar: Diese vier Kandidaten, der Citroën 2 CV, der Lada Nova, der Seat Marbella und der Skoda 120 GLS, das sind so richtige automobilen Sonderlinge. Würde es sich nicht um fahrbares Blech, sondern um Menschen handeln, man müsste wohl feststellen: Von denen hat jeder eine andere Meise. Ganz normale Maßstäbe kann man an sie nicht anlegen.

Genau das macht sie aber für viele so liebenswert. Denken wir nur an die riesige Fan-Gemeinde des Citroën. Man schaukelt meist als Langsamster übers Land, reißt sich brav hinter Lkws ein, weil ein Überholversuch ohnehin zwecklos wäre, und genießt statt Rasen das Reisen mit einem autotreibbaren Stoffdach.

Also, wie gesagt, jeder ist auf seine Weise ein bißchen verrückt. Der tschechische Skoda, die kommunistische Spielart der Mittelklasse, ist konzipiert wie einst der NSU Prinz oder VW Käfer: mit Heckantrieb, Heckmotor und Pendelachse. Das ist nicht jedermanns Sache, garantiert mitunter aber viel abenteuerliche Kurzweil am Lenkrad. Davon später. Der Lada Nova Junior ist ebenso ein prägnanter und betont rustikaler Genosse aus dem Osten für den kapitalistischen Westen. Und auch dafür braucht man eine besondere Ader, denn mit ihm ruft man alte, längst vergessene Fiat-Zeiten wach. Der Lada basiert nämlich im Grunde genommen auf dem Fiat 124 – und der gab sein Debüt 1966 (!). Die leicht modernisierte Lada-Technik: robuster Frontmotor, schnörkellose Stufenheck-Karosserie à la Hausmannskost und Heckantrieb mit einer grundehrlichen Starrachse.

Die Ente scheint fast immer überanstrengt

Das Urviech Ente ist gar fast 50 Jahre alt. Eines der ersten Frontantriebs-Autos mit immerhin vier einzeln aufgehängten Rädern. In ihrer Art ist die Ente unverwechselbar. Viel ist nicht an ihr dran, die passive Sicherheit entsprechend dürrig und mit das größte Manko. Sie schnattert luftgekühlt aus nur zwei Boxer-Zylindern.

Der frontgetriebene Seat Marbella schließlich ist eine Art Wahl-Spanier. Geboren wurde er als Panda bei Fiat in Italien. Doch der Seat ist billiger als ein Panda. Er ist aber auch spartanischer ausgestattet, und anstatt moderner Rad-aufhängung gibt's bei ihm hinten nur eine antiquierte Starrachse mit Blattfedern.

Doch wer sich für einen der vier Sonderlinge entscheidet, wird wissen, daß Bescheidenheit gefragt ist. Am wichtigsten schließlich ist – sie fahren. Zum Teil sogar recht spaßig. Und: Sie sind billig. Kostenpunkt: zwischen 8495 Mark für den Lada und 9950 Mark für den Kleinsten, den Seat (den gibt's sogar schon ab 8920 Mark mit 34 PS).

Für weniger als 10.000 Mark dürfen natürlich keine schnellen Hirsche erwartet werden. Buchstäblich den Vogel schießt da Citroën mit der Ente ab. Mit 28 PS unter der Haube wird man ständig auf Geduldssproben gestellt. Eilig sollte man's nicht haben. Der Anlasser schnattert artgerecht beim Zündvorgang. Und der anschließende Druck aufs Gaspedal bewirkt nicht gerade viel. Der Zweizylinder ist ziemlich saftlos und tönt fast immer überanstrengt. Beim Hochdrehen beschwert sich die Ente durch penetrantes lautes Kreischen. Steile Anstiege lassen mitunter Zweifel an der Erfindung der automobilen Fortbewegung aufkommen.

Übrigens: Enten-Neulinge kommen ohne Bedienungshandbuch nicht aus. Vieles ist anders als bei „normalen“ Autos. Der Schalthebel wächst aus dem Armaturenbrett, die Seitenfenster klap-



Skoda-Cockpit: ein fast schon sportliches Instrumentenbord mit vier Rundinstrumenten (trüb verglast). Die Sitze bieten leider nicht den geringsten Seitenhalt. Kurios: Mit ein und demselben Schalter werden die heizbare Heckscheibe und der Ventilator gesteuert

Die Skoda-Limousine ist nicht gerade eine Anhäufung von ausgewogenen Fahreigenschaften. Dieses Auto tut bei schneller Kurvenfahrt eigentlich alles, was man sonst von modernen Autos nicht gewohnt ist



Lada-Cockpit: geprägt durch ein riesiges Lenkrad und spartanische Instrumentierung. Der Fußraum ist viel zu kurz. Die Türen öffnen nicht weit genug. Die Sitzverstellung ist unpraktisch. Dafür wird fünf Passagieren eine Menge Platz geboten

Nicht gerade aufdringlich: das rustikale Styling. Im Fahrverhalten benimmt sich der Lada Nova ganz wie einst der Fiat 124. Die Hinterachse versetzt. Die Lenkung ist schwergängig, der Motor ein rauher und lauter Geselle



Enten-Cockpit: Alles anders als anderswo. Nur das Nötigste wird angezeigt. Der Schalthebel ragt rechts aus der Verkleidung. Alle Schalter sind gekonnt verstreut – nur für Döschwo-Insider kein Problem. Der Citroën 2 CV ist reine Einstellungssache

Dieses Fahrverhalten ist nicht kopierbar. Man sagt, die Ente läßt sich nicht umwerfen. Tatsächlich ist nur die Karosserie-Neigung umwerfend. Wer allzu heftig in eine Kurve steuert, erntet sogar ein leicht schwanzelndes Heck



Seat-Cockpit: Die einzigen Instrumente sind der Tacho und die Benzinuhr. Die Innenraum-Verkleidung ist dürrig. Viel Blech. Dafür ist der Winzling sehr übersichtlich. Praktisch: die Heckklappe. Sie kennzeichnet das „moderne“ Auto

Der Seat wurde äußerlich gegenüber dem Fiat Panda vor allem im Bereich der Front geändert. Im Fahrverhalten ist der Marbella ziemlich unproblematisch. Er bietet die beste Lenkexaktheit und eher bescheidenen Federungskomfort

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 12



Eigentlich erstaunlich, wieviel Platz der Skoda auf den Rücksitzen bietet. Knie- und Kopffreiheit sind akzeptabel für eine Mittelklasse-Limousine. Der Motor singt direkt im Rücken. Auf langen Strecken für die Fond-Gäste keine helle Freude



Der Raum-Krösus im Test-Quartett ist der Lada Nova. Auch Großgewachsene brauchen hinten keine Platzangst zu haben. Die weichen Sitzmöbel verstärken noch den Eindruck einer ausgeprägt schaukeligen Federung



Für Rückbank-Passagiere ist die Ente nicht sehr spaßig. Die billigen Sitze bieten wenig Komfort. Zudem fühlt man sich eingepfercht. Es sei denn, das Wetter läßt ein Aufrollen des Daches zu. Dann macht Entefahren auch hinten Spaß



Die Rückbank des Seat Marbella: nur für Kurzstrecken tauglich. Auch die Qualität der Sitze ist nicht berühmt. Der Seat bietet als einziger keine vier Türen. Sein Einstieg nach hinten ist entsprechend unbequem

Damit der Lack nichts übelnimmt. **SONAX®** SprühKonservierer.

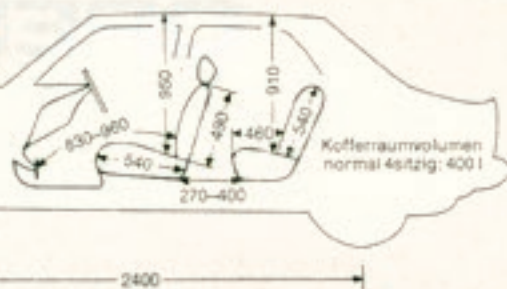


Sommerliche Reiseaktivitäten und raue Seeluft können der Urlaubskutsche ganz schön an den Lack gehen. Darum sollten Sie rechtzeitig SONAX SprühKonservierer ranlassen. Als hochwirksame Versiegelung für alle neuen und gut erhaltenen Lacke schützt er vor Umwelt- und Witterungseinflüssen – die Stiftung Warentest hat es bewiesen. Dabei läßt sich SONAX SprühKonservierer denkbar einfach anwenden: gleich nach dem Waschen auf den nassen Lack sprühen, abledern, fertig. Schneller geht's kaum. Das große SONAX-Programm gibt es übrigens nur im Fachhandel. Da, wo Sie auch unsere ausführliche Broschüre mit Profi-Tips für richtige Autopflege finden. Sie können sie aber auch direkt von uns bekommen: Hoffmann SONAX Chemie KG, 8858 Neuburg/Donau. Und: Schönen Urlaub!

Nur im guten Fachhandel und an der Tankstelle.



SONAX®
wünscht länger
Freude am Auto.



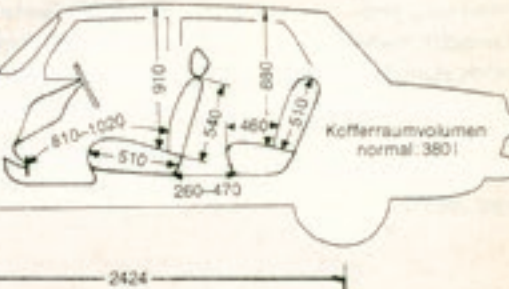
Länge: 4200, Breite: 1610, Höhe: 1400; Breite innen vorne: 1340, Breite innen hinten: 1330

Leistung	38 kW/52 PS
Drehmoment	87 Nm/3000/min.
Höchstgeschw.	136 km/h
0-100 km/h	19,9 Sek.
60-100 km/h ①	17,0/25,5 Sek.
0-1000 m	39,8 Sek.
Testverbrauch	6,5 l/N
Gewicht	890 kg
Zuladung	385 kg
Anhängelast ②	750 kg
Innengeräusch ③	77 dB (A)
Steuer	259,20 Mark
Versicherung	873,60 Mark
Preis	8990 Mark

Technische Daten

Skoda 120i

Vierzylinder-Reihenmotor, hinten längs eingebaut, eine seitliche Nockenwelle, Hubraum 1174 ccm, Bohrung x Hub 72 x 72 mm, Leistung 38 kW (52 PS) bei 5000/min, maximales Drehmoment 87 Nm bei 3000/min, Verdichtung 8,5:1, Fallstrom-Registervorgaser, Füllganggetriebe, Hinterradantrieb, vorne Schraubenfedern, Trapez-Dreiecksquerlenker, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung mit Pendelachse, Schubstreben, Schräglenker, Schraubenfedern, vorne Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Tankinhalt 36 Liter, Reifen 165 SR13.



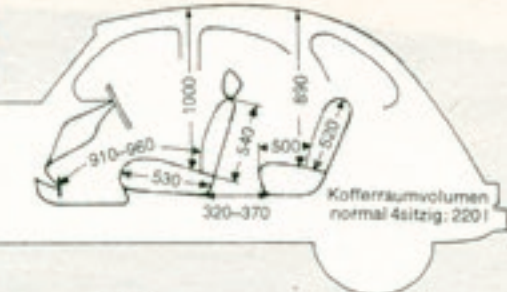
Länge: 4130, Breite 1620, Höhe: 1440; Breite innen vorne: 1400, Breite innen hinten: 1360

Leistung	44 kW/60 PS
Drehmoment	87 Nm/3400/min
Höchstgeschw.	141 km/h
0-100 km/h	19,2 Sek.
60-100 km/h ①	20,8 Sek.
0-1000 m	39,7 Sek.
Testverbrauch	9,2 l N bleifr.
Gewicht	1020 kg
Zuladung	440 kg
Anhängelast ②	1020 kg
Innengeräusch ③	77 dB (A)
Steuer	259 20 Mark
Versicherung	903 Mark
Preis	8595 Mark

Technische Daten

LADA LEVE

ADAM Vierzylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, eine obeliegende Nockenwelle, Hubraum 1196 ccm, Bohrung×Hub 76×66 mm, Leistung 44 kW (60 PS) bei 5600/min, maximales Drehmoment 87 Nm bei 3400/min, Verdichtung 8,5:1, Lada-Ozon-Vergaser, Vierganggetriebe, Hinterradantrieb, vorne Einzelradaufhängung, Schraubfedern, Querlenker, Stabi, hinten Starrachse, Längsschub- und Reaktionsstreben, Schraubfedern, Panhardstab, Stabilisator, vorne Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Tankinhalt 39 Liter, Reifen 165 SR 13.



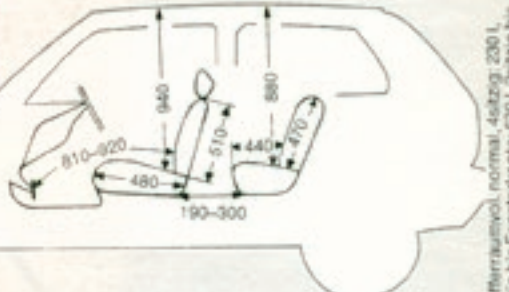
Länge: 3830, Breite: 1480, Höhe: 1600; Breite innen vorne: 1130, Breite innen hinten: 1190

Leistung	20 kW/28 PS
Drehmoment	39 Nm/3750/min.
Höchstgeschw.	110 km/h
0-100 km/h	52,3 Sek.
60-100 km/h ①	50,9 Sek.
0-1000 m	47,3 Sek.
Testverbrauch	7,2 l N bleifr.
Gewicht	600 kg
Zuladung	330 kg
Anhängelast ②	400 kg
Innengeräusch ③	85 dB (A)
Steuer	31 Monate
Versicherung	583,80 Mark
Preis	8950 Mark

Technische Daten

CITROËN ▲

2CV6 Club Zweizylinder-Boxermotor, vorne längs eingebaut, eine seitliche Nockenwelle, Hubraum 602 ccm, Bohrung x Hub 74 x 70 mm, Leistung 20 kW (28 PS) bei 5750/min, maximales Drehmoment 39 Nm bei 3750/min, Verdichtungsverhältnis 7,9:1, Zweistufen-Fallstromvergaser, Vierganggetriebe, Vorderradantrieb, Einzerradaufhängung, vorne Längslenker, horizontale Schraubenfedern, hinten Längslenker, horizontale Schraubenfedern, vorne Scheiben, hinten Trommelbremsen, Tankinhalt 25 Liter, Reifen 135 SR 15.



Länge: 3478, Breite: 1496, Höhe: 1427; Breite innen vorne: 1260, Breite innen hinten: 1270

Leistung	29 kW/40 PS
Drehmoment	60 Nm/3000/min
Höchstgeschw.	133 km/h
0-100 km/h	20,3 Sek.
60-100 km/h ①	19,8/32,2 Sek.
0-1000 m	40,3 Sek.
Testverbrauch	6,1 l N bleifr.
Gewicht	680 kg
Zuladung	470 kg
Anhängelast ②	750 kg
Innengeräusch ③	79 dB (A)
Steuer	194,40 Mark
Versicherung	710,90 Mark
Preis	9950 Mark

Technische Daten

MARBELLA G

SEAT Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut, eine seitliche Nockenwelle, Hubraum 896 ccm, Bohrung×Hub 65×68 mm, Leistung 29 kW (40 PS) bei 5400/min, maximales Drehmoment 63 Nm bei 3000/min, Verdichtungsverhältnis 8,5:1, Fallstrom-Vergaser, Fünfganggetriebe, Vorderradantrieb, vorne Einzelradaufhängung, Federbeine, Querlenker, Längsstreben, hinten Starrachse, Längsblattfedern, Gummi-zusatzfedern, vorne Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Tankinhalt 35 Liter, Reifen 135 SR 13.

pen zur Hälfte nach oben, und der Temperatur-Haushalt kann innen nur durch ein ausgeklügeltes System aus äußeren Lüftungsklappen, Rollläde und Heizungsregler in Ordnung gebracht werden. Von den zigfach verstreuten Schaltern wollen wir erst gar nicht reden. Und trotzdem macht alles irgendwie Spaß mit der Ente. Vielleicht nur nicht immer.

Wechsein wir mal vom Döschwo in den Skoda. Eine andere Welt. Es ist die von gestern mit etwas Make-up von heute. Sicher, im Fond ist mehr Platz als im engen Citroën oder gar im Seat. Doch, mein Gott, dieses Fahrverhalten. Wie sieht man sich nach der Ernte, ihren scheinbar unendlichen Federwegen und dem ehrlichen Untersteuern zurück, auch wenn sehr schlechte Wegstrecken den 2 CV allzu kräftig durchschütteln.

Alles Gewicht dieser Skoda-Weit scheint jedenfalls auf der Hinterachse zu sitzen. Vorne pöhnt einem beim Öffnen

der Haube nur ein erstaunlich großes Kofferraum-Loch entgegen. Dieses Konzept bewirkt nichts Gutes. Der Vorderwagen wippt fast unaufhörlich. Der Geradeauslauf ist, falls man davon überhaupt sprechen kann, miserabel. Ein Rückstellmoment und eine Rückmeldung in der Lenkung sind so gut wie nicht vorhanden. Dafür benimmt sich

Das Skoda-Fahrverhalten ist abenteuerlich

der Tscheche in schnell gefahrenen Kurven abernteuerlich. Der Grund: Die Hinterachse lenkt kräftig mit. Wer in der Kurve zu schnell ist oder abrupt Gas wegnimmt, muß auf der Hut sein. Wie ein Soldat schlägt der Skoda urplötzlich die Hacken zusammen. Durch den Lastwechsel verändert sich der Sturz der Hinterräder. Die Folge können unliebsame Pirouetten sein. Auf Nässe ist dies

besonders tückisch. Hallo, wach! Dieses Auto ist für ungeübte Fahrer eine Herausforderung. Denn hinzu kommt, daß man strenggenommen mit der Schaltung auch Rührkuchen backen könnte.

Positiv am Skoda kann vermerkt werden, daß seine von hinten kommenden Motor-Geräusche nicht allzu penetrant sind und die puren Fahrleistungen innerhalb des Quartetts die sportlichsten sind. Auch der Federungskomfort an sich ist akzeptabel.

Am langweiligsten ist zweifellos der Lada, ein in Rußland gezogenes Gewächs. Aber er bietet vor allem innen am meisten Platz. Für Familienväter, die mit der Mark rechnen müssen, ein gewichtiges Argument. Sie dürfte auch weniger stören, daß die Lenkung schwergängig und unexakt ist. Viel ärgerlicher für Langbeinige ist der zu kurze Fußraum. Typisch italienisch, muß man da bei dem Russen sagen. Dafür wird die schaukel-

lige Federung Sänften-Ansprüchen gerecht. Auffällig an ihm sind die kurzen und knackigen Schaltwege. Nur das Einlegen des Rückwärtsganges ist Glückssache. Im Handling wirkt der Lada Nova nicht so bockig wie der Skoda. Doch von einer exakten Radführung kann natürlich ebenso keine Rede sein.

Auch der Seat trampelt mit der Hinterachse und federt eher ungenügend. Doch wirkt der dreitürige und betont übersichtliche Südländer im Antritt recht agil. Ein typisches preiswertes Stadtauto. Auf der Autobahn wird sein Lärmpegel allzu schnell nervig. Wer eine absolute Spardose für den Kurzstrecken-Verkehr sucht, liegt hier richtig. Wem der Sinn nach mehr Auto für wenig Geld steht, der muß sich bei Citroën, Lada oder Skoda zwangsläufig für ein Stück Vergnügen entscheiden.

Rolf Häring