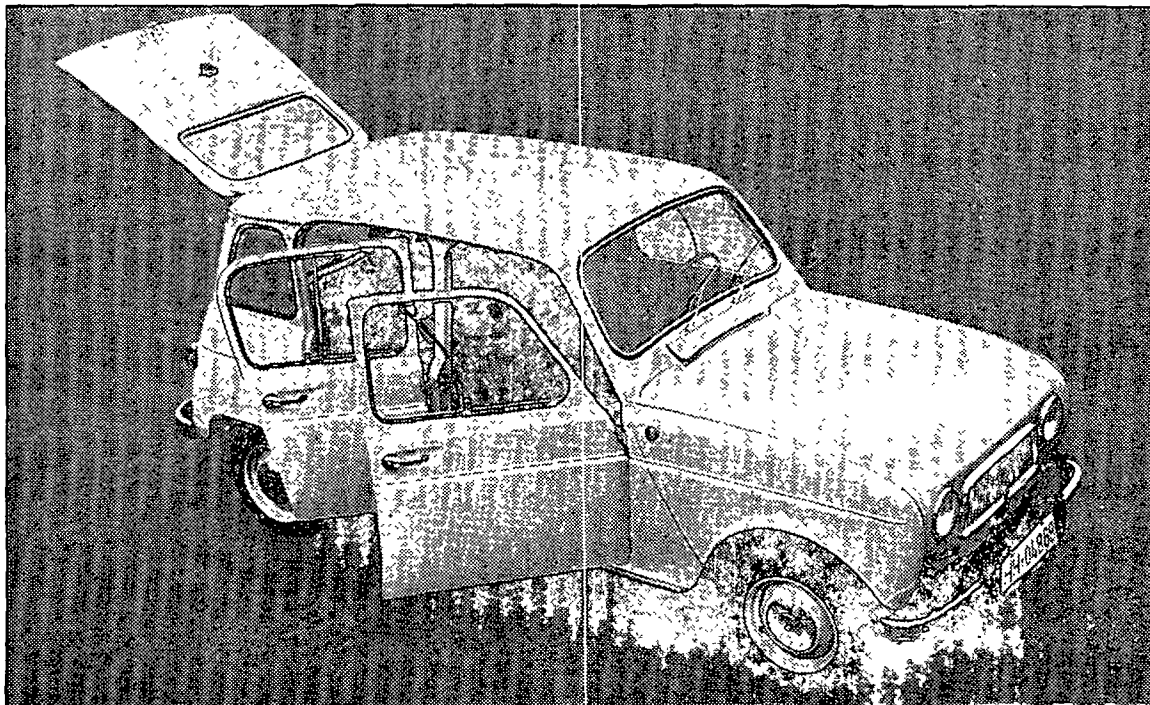




## RENAULT R 4: „EUROPAS VERNÜNFTIGSTES AUTO“

Umfrage unter Renault-Besitzern

Endlich ein Auto ohne zweckfremden Luxus“, lobte ein Übersetzer und erläuterte: „Nicht zum Angeben, sondern zum Fahren — auch auf Straßen fünfter Ordnung.“ Ein Studienassessor merkte an: „Ein Auto ohne Klimbim, ohne Blechbarock und Fassadenzierat.“

Den Käufern des Renault R 4 konnte es angesichts seines sachlich-eckigen Gehäuses in der Tat nicht auf Geltungswert, sondern vornehmlich auf praktischen Nutzen ankommen. Unter allen Kaufgründen dominiert denn auch die Vernunft: 80,8 % zeigten sich angetan von der zweckmäßigen Karosserie in Kombiform und von der vielseitigen Verwendbarkeit des Autos. Und 54,3 % kauften das Auto wegen seines wirtschaftlichen Fahrbetriebs, billigen Unterhalts, seiner preiswerten Reparaturen und niedrigen fixen Kosten für Steuer und Versicherung\*\*.

Als starke Erwerbsmotive erwiesen sich auch der günstige Anschaffungspreis (35,1 %), der Vorzug, daß der R 4 vier bzw. fünf Türen besitzt (34,0 %) und die häufig als pfiffig hervorgehobene Gesamtkonzeption des Fahrzeugs (33,5 %). Die weitgehende Wartungsfreiheit (28,6 %) wirkte offenbar ähnlich kauferrmunternd wie die Sparsamkeit im Verbrauch (24,6 %).

19,4 % kauften den R 4 wegen seiner „ungewöhnlich weichen und angenehmen Federung“, 19,2 % wegen des „erstaunlichen Sitzkomforts“, den sie von den spartanisch anmutenden Stahlrohrsitzen zunächst nicht erwartet hatten.

\* Eine ausführliche Fassung der Umfrageauswertung erscheint als Nr. 38 der Reihe „Gefahren und geprüft“ im Verlag Delius, Klasing & Co., Bielefeld.

\*\* Die angegebenen Prozentzahlen ergeben eine größere Summe als 100, weil oft mehrere Kaufgründe angeführt wurden. Das gilt auch für andere Punkte der Befragung.

Der SPIEGEL veröffentlicht die Ergebnisse einer Untersuchungsreihe, in der jeweils 3000 Automobilbesitzer über Vorzüge und Mängel der von ihnen gefahrenen deutschen und ausländischen Modelle befragt werden. Die zwölfte Umfrage gilt dem Renault R 4. Die befragten Renault-Besitzer haben den Wagen im Durchschnitt neuneinhalb Monate lang gefahren und mit ihm 13 850 Kilometer zurückgelegt\*.

Ein knappes Drittel der Renault-Besitzer gab einen Benzin-Verbrauch von weniger als 6,9 Liter auf 100 Kilometer an:

|                       |        |
|-----------------------|--------|
| 6,9 Liter und weniger | 31,9 % |
| 7,0 bis 7,4 Liter     | 25,3 % |
| 7,5 bis 7,9 Liter     | 20,2 % |
| 8,0 bis 8,4 Liter     | 13,5 % |
| 8,5 Liter und mehr    | 9,1 %  |

Mit dem vom Hersteller genannten „Kraftstoffnormverbrauch von sechs Liter auf 100 Kilometer“ kamen mithin nur ganz wenige aus.

Der kleine Renault erreicht mit einem Durchschnittsverbrauch von 7,29 Liter nicht den NSU Prinz 4 (6,60 Liter), bleibt aber unter dem Opel Kadett mit 40-PS-Motor (7,67 Liter), dem Ford 12 M mit 40-PS-Motor (8,86 Liter) und dem VW 1200 mit 34 PS (8,58 Liter).

In der Beurteilung der Straßenlage schneidet der R 4 erwartungsgemäß gut ab:

|                   |        |
|-------------------|--------|
| ausgezeichnet     | 37,1 % |
| gut               | 49,5 % |
| zufriedenstellend | 9,3 %  |
| ausreichend       | 3,0 %  |
| unbefriedigend    | 1,1 %  |

Kritik richtet sich gegen vier Eigenarten des R 4, und zwar:

- ▷ die sehr starke Seitenneigung der Karosserie in nicht einmal scharf gefahrenen Kurven;
- ▷ eine gewisse Empfindlichkeit gegen Seitenwind;
- ▷ das deutlich unterschiedliche Fahrverhalten zwischen Leerfahrt und voller Auslastung;
- ▷ eine leichte Unsicherheit bei Leerfahrt auf Kopfsteinpflaster.

Allgemein gelobt dagegen werden die serienmäßig montierten Michelin-X-Reifen. Sie machen sich zwar durch harten Ablauf unangenehm bemerkbar („Karosseriedröhnen bei bestimmten Straßenqualitäten“), gleichen diesen Nachteil aber durch gute Bodenhaftung und hervorragende Griffbarkeit, auch auf winterglatten Straßen, offenbar wieder aus.

Bei der Beurteilung der Federung —

|                |        |
|----------------|--------|
| zu hart        | 0,5 %  |
| gerade richtig | 87,2 % |
| zu weich       | 12,3 % |

— wird deutlich, daß zahlreichen Fahrern die ausgeprägt starke Seitenneigung des R 4 nicht behagt. Grundsätzlich wird die Federung sehr gelobt. Ein Chemo-Techniker: „Das Kleinwagen-Federungsproblem wurde ideal gelöst.“ Ein Archäologe war sicher, daß „die Federung eine der besten überhaupt sein dürfte“ — als Mitfahrer in anderen Fabrikaten habe er nach seinen R 4-Erfahrungen „stets das Gefühl, es muß

irgendwo etwas kaputt sein". Manche Besitzer äußerten allerdings, die Stoßdämpfer würden durch die langen Federwege des R 4 überfordert.

Zur Beschleunigung merkten die Fahrer hauptsächlich sechs Punkte an:

- ▷ Die Anfahrbeschleunigung sei gut bis sehr gut. „Der Wagen wird häufig im Start von anderen Verkehrsteilnehmern unterschätzt“ (so ein Konstrukteur).
- ▷ Besonders der zweite Gang ermögliche schnellen Abzug. „Gut — insbesondere im Stadtverkehr, da man im zweiten Gang von 20 bis 60 Stundenkilometer fahren kann“ (so ein Hauptwachtmeister).
- ▷ Im dritten Gang lasse dagegen das Beschleunigungsvermögen rapide nach, „was besonders beim Überholen auf Landstraßen einige Kunststücke erfordert“ (so ein Speditions-Kaufmann).
- ▷ Die Fahrer sind mit dem Dreiganggetriebe nicht zufrieden und glauben, daß sie „eine bessere Beschleunigung durch ein Vierganggetriebe erreichen können“ (so ein kaufmännischer Angestellter).

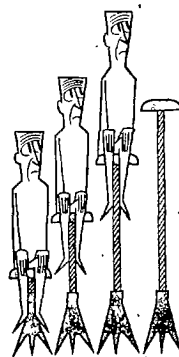
▷ Die Beschleunigung reiche nur aus, „wenn man den Motor in den einzelnen Gängen rücksichtslos ausdreht (er verträgt es) — dann ist der Anschluß an den dritten Gang auch nicht so schwerfällig“ (so ein Angestellter).

▷ Bei zunehmender Belastung sinke das Beschleunigungsvermögen stark ab: „Zu lahm, wenn der Wagen mit vier Personen besetzt ist“ (so ein Diplom-Sportlehrer).

Unter diesen Umständen ist das Prozent-Ergebnis zur Beschleunigungsfrage noch recht günstig ausgefallen:

|                   |        |
|-------------------|--------|
| ausgezeichnet     | 18,3 % |
| gut               | 46,9 % |
| zufriedenstellend | 23,7 % |
| ausreichend       | 9,3 %  |
| unbefriedigend    | 1,8 %  |

Mit der erreichbaren Geschwindigkeit sind die Fahrer dagegen offenbar voll auf zufrieden; jedenfalls werden kaum



Drei warten auf den vierten

ausgeprägte Verbesserungswünsche geäußert. Der Wagen sei vollgasfest, Autobahndurchschnitte von 90 Stundenkilometer seien ohne weiteres möglich, Spitzengeschwindigkeiten von rund 115 Stundenkilometer die Regel. Manche Fahrer würden allerdings begrüßen, wenn wahlweise ein stärkerer Motor angeboten würde, etwa wie bei der Renault Dauphine, die es auch als schnellere Gordini-Version zu kaufen gibt.

Das Resultat:

|                   |        |
|-------------------|--------|
| ausgezeichnet     | 21,5 % |
| gut               | 53,5 % |
| zufriedenstellend | 15,9 % |
| ausreichend       | 8,1 %  |
| unbefriedigend    | 1,0 %  |

Die Summe der beiden negativen Urteile Ausreichend und Unbefriedigend bei der Frage nach der Güte der Fußbremse macht 13,1 % aus. Das muß aufmerken lassen, obwohl auf der anderen Seite die Wertungen Ausgezeichnet und Gut auf 68,9 % kommen:

|                   |        |
|-------------------|--------|
| ausgezeichnet     | 20,9 % |
| gut               | 48,0 % |
| zufriedenstellend | 18,0 % |
| ausreichend       | 9,6 %  |
| unbefriedigend    | 3,5 %  |

Aus den Kommentaren schälten sich zwei Vorzüge der Renault-Bremsen heraus:

## WAGEN UND WERK

Der Pariser Schmied Louis Renault tüftelte im Jahre 1898 ein neuartiges Automobilgetriebe mit drei Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang aus. Statt es einem Autoproduzenten zu verkaufen, folgte er dem Rat seines Bruders Marcel und baute ein eigenes Automobil um das Getriebe herum:

Am Weihnachtsabend desselben Jahres knatterte Louis Renault am Steuer des ersten Renault-Autos über den Montmartre, heimste im Nu zwölf Bauaufträge ein und gründete mit seinem Bruder die Automobilfirma Renault, die ihre Fahrzeuge bald auch bei Automobilrennen an den Start schickte. Die Renaults siegten häufig; die Erfolge verhalfen der Firma zu immer höheren Umsätzen.

1903 wurde Louis Renault Alleinherrscher. Sein Bruder war in einem Rennen getötet worden. Louis Renault studierte bei Henry Ford moderne amerikanische Produktionsmethoden und verpflanzte sie an die Seine.

Aus dem Stammwerk Billancourt mit der alten Renault-Schmiede als Zentrum wurde Frankreichs größtes Automobilwerk. Im Jahre 1963 fertigte Renault 40 Prozent (588 478 Einheiten) aller französischen Personenwagen.

70 000 Renault-Werker bauen arbeitstäglich 3000 Autos einschließlich Last- und Lieferwagen. Das in elf Fabriken gegliederte Unternehmen unterhält 18 Montagewerke außerhalb Frankreichs und vergab an zwei Länder Nachbaulizenzen. Im Gegensatz zu anderen Automobilherstellern hat sich Renault von Zulieferanten weitgehend unabhängig gemacht und fertigt viele Teile — von Schrauben bis zu Kolben, Kurbelwellen, Getrieben, Gußstücken und

Kugellagern — selber. Sogar ein Sägewerk gehört zum Konzern, der überdies Werkzeugmaschinen, komplette Transferstraßen, Schiffsmotoren und Stromaggregate herstellt. Der Renault-Jahresumsatz stieg 1963 von 3,7 auf 4,4 Milliarden Franc.

Zu diesem Aufstieg gelangten die Renault-Werke ohne ihren Gründer. Louis Renault starb 1944 im Gefängnis, der Zusammenarbeit mit den deutschen Besatzern beschuldigt. 1945 kam die Firma in staatliche Regie.

Wie in Deutschland von jeher das VW-Werk, verschrieb sich nach dem Zweiten Weltkrieg auch Renault im Personenwagenbau dem Heckmotorprinzip. Die Firma erzielte mit dem Typ 4 CV, der unter Mitarbeit des in Frankreich inhaftierten Professors Porsche entstand, und der Dauphine außerordentliche Absatzerfolge.

Doch im Herbst 1961 präsentierte sie plötzlich mit dem Fronttriebler R 4 auch das entgegengesetzte Antriebsprinzip und damit eine Änderung, der die Fachwelt für Renault „geradezu revolutionäre Bedeutung“ beimaß (so die Berner „Automobil Revue“). Der R 4 entpuppte sich als preiswertes und eher häßliches Zweck-Automobil, dessen Schöpfer keine Rücksicht auf Karosseriemoden genommen, dafür jedoch mit Hilfe des Frontantriebs eine optimale Raumaussnutzung erzielt hatten.

Mit diesem Primitiv-Automobil wendete sich Renault an all jene Käufer, denen das bis dahin marktbeherrschende Einfach-Auto Citroën 2 CV in der Beschleunigung zu träge war. Renault bot gegen den 13,5 PS leistenden Citroën einen nahezu doppelt starken

Motor und zwei pfiffige technische Besonderheiten auf: Der R 4 war

- ▷ das erste Serien-Auto der Welt mit wartungsfreiem Kühlsystem (die Kühlanlage wird mit einem Gemisch aus Wasser, Frostschutz- und Antikorrosionsmitteln betankt und dann plombiert) und
- ▷ das erste europäische Auto mit wartungsfreien Fahrwerksgelenken.

Der Erfolg rechtfertigte den Verrat an der Heckmotoridee: Im ersten vollen Produktionsjahr (1962) wurden 196 256 R 4 gebaut, während die Produktion des Citroën 2 CV von 158 935 auf 144 871 Stück absackte. Im vergangenen Jahr stieg die Produktion des R 4 auf 233 179 Einheiten.

Auch in Deutschland, wo die Stuttgarter Fachzeitschrift „mot“ den R 4 als „das vernünftigste Auto des europäischen Automobilmarktes“ feierte, konnte der R 4 mit 10860 Zulassungen (1963) den Konkurrenten von Citroën um rund 6000 Einheiten übertrumpfen.

\*

Technische Daten des Renault R 4: Vierzylinder-Reihenmotor mit versiegelem Kühlsystem, Hubraum 845 ccm, Leistung 26 PS bei 4250 U/min, vornliegender Motor, Antrieb auf die Vorderräder. Länge 3,66 m, Breite 1,49 m, Höhe 1,53 m. Höchstgeschwindigkeit 110 km/h, Beschleunigung von 0 auf 100 km/h zirka 35 Sekunden. Kraftstoffnormverbrauch 6,0 Liter je 100 Kilometer.

\*

Preise: Renault R 4: 3890 Mark, Renault R 4 L: 4200 Mark, Renault R 4 L Export: 4660 Mark, Renault R 4 L Super: 4810 Mark, Renault R 4 L „La Parisienne“: 4990 Mark, Renault R 4 Kleinlieferwagen Fourgonnette: 4500 Mark. Aufpreis für Faltdach: 125 Mark. Jahressteuer 130 Mark. Jahresmindesthaftpflicht 230 Mark.

- ▷ Der R 4 bleibt dank seines Bremskraftverteilers auch bei Not- oder Gewaltbremsungen in der Spur.
- ▷ Die Bremsen setzen angenehm weich ein, was besonders Stadtfahrer hervorhoben.

Doch selbst wenn den R 4-Bremsen „trotz kleiner Bremsfläche erstaunlich gute Leistungen“ attestiert werden, bleiben zwei negative Eigenschaften bestehen, die auch zufriedene Fahrer anmerkten:

- ▷ Die Bremsbeläge sind gegen Feuchtigkeit ungewöhnlich empfindlich.
- ▷ Bei voller Beladung geraten die Bremsen rasch an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit.

Die Erreichbarkeit und Bedienung der Handbremse erwies sich als Befragungsdetail, das wenig Lob und viel Kritik hervorrief. „Beim Aussteigen kann man aus Versehen mit dem Knie die Handbremse entriegeln. Gefährlich! Als Notbremse ungeeignet“, befand ein Ingenieur. Die R 4-Handbremse ist eine Zuggriffbremse und befindet sich links unter dem Armaturenbrett.

Gesamturteil über die Handbremse:

|                   |        |
|-------------------|--------|
| ausgezeichnet     | 15,0 % |
| gut               | 51,7 % |
| zufriedenstellend | 19,3 % |
| ausreichend       | 9,4 %  |
| unbefriedigend    | 4,6 %  |

Mit der Sicht nach vorn ist es beim R 4 offenbar weniger gut bestellt, als die Prozentwerte vermuten lassen. Die Sicht nach vorn oben (vor Verkehrsampeln beispielsweise) läßt zu wünschen übrig. Auch die dicken Fensterholme stören den einen oder anderen. Doch loben einige Besitzer (und zwar offensichtlich in erster Linie Fahrer mittlerer Größe) die vergleichsweise hohe Sitzposition, die einen guten Überblick ermöglicht:

|                   |        |
|-------------------|--------|
| ausgezeichnet     | 33,1 % |
| gut               | 50,4 % |
| zufriedenstellend | 11,6 % |
| ausreichend       | 3,7 %  |
| unbefriedigend    | 1,2 %  |

Bei der Beurteilung der Sicht nach hinten —

|                   |        |
|-------------------|--------|
| ausgezeichnet     | 16,7 % |
| gut               | 49,6 % |
| zufriedenstellend | 18,2 % |
| ausreichend       | 9,7 %  |
| unbefriedigend    | 5,8 %  |

— konzentrierte sich die Kritik auf einen irreparablen und zwei abstellbare Fehler des an sich großzügig verglasten Universal-Fahrzeuges:

- ▷ Wie bei fast allen Kombiwagen verschmutzt bei feuchter Straße das Heckfenster durch den Sog sehr schnell.
- ▷ Der Innenrückspiegel sitzt auf dem Armaturenbrett. Schon ein Mantel, der über der Rückenlehne der hinteren Sitzbank liegt, beeinträchtigt die Sicht. Überdies ist der Spiegel so labil montiert, daß er leicht und oft vibriert.
- ▷ Der Außenspiegel ist so mangelhaft befestigt, daß er sich laufend verstellt, außerdem kann er nicht gut eingesehen werden.

Was viele Fahrer an der Gängigkeit und Schaltbarkeit des Getriebes bemängelten, wird dem gegenwärtigen Modell des R 4 nicht mehr ganz gerecht:



Renault R 4 in der Kurve  
Jedesmal ein Knicks

|                   |        |
|-------------------|--------|
| ausgezeichnet     | 20,2 % |
| gut               | 44,8 % |
| zufriedenstellend | 20,6 % |
| ausreichend       | 8,4 %  |
| unbefriedigend    | 6,0 %  |

Denn inzwischen wurde der erste Gang synchronisiert, Berührungen des Schaltgestänges mit dem Kühler gibt es heute nicht mehr, der erste Gang rastet jetzt fest ein. Nach wie vor wird allerdings zu Recht bemängelt, daß zwischen erstem Gang und Rückwärtsgang keine Sperre ist.

Mit Zufriedenheit dagegen merkten die Fahrer an, daß sich das Getriebe — speziell zwischen zweitem und drittem Gang — leicht, schnell und angenehm schalten läßt.

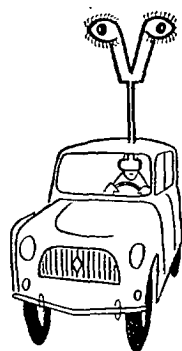
Der Wendekreis (neun Meter) wird positiv beurteilt. Der R 4 erreicht mit 70,0 % für die Note „Erfreulich klein“ zwar nicht den NSU Prinz 4 (91,4 %) und auch nicht den Opel Kadett (74,4 %), als Fronttriebler kann er sich dennoch sehen lassen: Der vorderradgetriebene Ford 12 M erhielt nur 10,2 % für das gleiche Urteil, und der auf die gleiche Weise angetriebene DKW Junior kam auch nur auf 20,4 %.

Die Lage der Bedienungsschalter —

|                   |        |
|-------------------|--------|
| sehr günstig      | 42,2 % |
| zufriedenstellend | 54,0 % |
| zu weit entfernt  | 3,8 %  |

— forderte einige Kritik heraus:

- ▷ Ungünstig sei das Auslösen der Hupe durch Druck auf den Blinkerhebel (links unter dem Lenkrad).
- ▷ Die Schalter für Wischer und Gebläse seien zu klein, leicht zu wechseln und nur durch einen Griff mit der linken Hand durch das Lenkrad (oder um das Lenkrad herum) zu erreichen.



Mehr Rundblick erwünscht

- ▷ Sämtliche Hebel und Klappen zur Bedienung der Heizung und der Lüftung liegen rechts von dem in der Mitte befindlichen Heizungskasten, also auf der Beifahrerseite.
- ▷ Das Zünd-Lenkschloß (unter der Lenksäule) ist — besonders von großgewachsenen Leuten — kaum zu sehen, sondern eher nur zu fühlen.

In der qualitativen Verarbeitung erreichte der R 4 den absoluten Tiefstand aller Besitzerbefragungen:

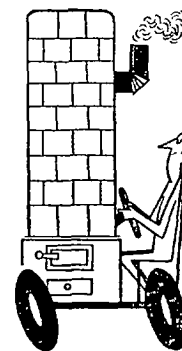
|                   |        |
|-------------------|--------|
| ausgezeichnet     | 1,1 %  |
| gut               | 16,9 % |
| zufriedenstellend | 26,7 % |
| ausreichend       | 30,0 % |
| unbefriedigend    | 25,3 % |

Motor und Fahrwerk werden zwar durchweg als tadelsfrei angesehen, die Gesamtverarbeitung jedoch von der überwiegenden Mehrheit als „lieblos“, „grob“, „ünsorgfältig“, „ungenau“ und „nachlässig“ eingestuft.

Etwas überraschend scheint unter den Befragten die Einsicht vorzuherrschen, daß sich die allgemeine Ausstattung bei einem reinen Zweckfahrzeug dieser Preisklasse in den Grenzen des unbedingten Notwendigen bewegen darf:

|                   |        |
|-------------------|--------|
| ausgezeichnet     | 5,0 %  |
| gut               | 35,8 % |
| zufriedenstellend | 30,5 % |
| ausreichend       | 25,3 % |
| unbefriedigend    | 3,4 %  |

Manche meinen freilich, auch ein so preiswertes Fahrzeug wie der R 4 sollte vom Werk mit dem notwendigsten Werkzeug ausgestattet werden (außer Wagenheber wird nichts mitgeliefert), ein Haltegriff für den Beifahrer, Kleiderhaken und ein Aschenbecher für den Fondraum wären gleichfalls vonnöten. Andere trösten sich mit Kommentaren wie: „Bewußt primitiv, aber zweckmäßig“ und: „Einfach, praktisch, ohne besonderen Komfort, dafür nicht empfindlich“ über das Vermißte hinweg.



Rollende Ofenbank

An der Heizung dagegen wird kaum Kritik geübt:

|                   |        |
|-------------------|--------|
| ausgezeichnet     | 63,6 % |
| gut               | 25,2 % |
| zufriedenstellend | 7,0 %  |
| ausreichend       | 3,0 %  |
| unbefriedigend    | 1,2 %  |

Die Heizung sei „auch im kältesten Winter mehr als ausreichend“, sie wirke rasch, Sorge für klare Scheiben, lasse sich auch recht gut regulieren und mit Frischluft mischen. Einige äußerten sogar: „Das Beste am ganzen Auto ist die Heizung.“

Die Belüftung des kleinen Renault wird insgesamt so günstig beurteilt wie selbst bei vielen größeren Wagen nicht:

|                   |        |
|-------------------|--------|
| ausgezeichnet     | 36,1 % |
| gut               | 40,0 % |
| zufriedenstellend | 14,1 % |
| ausreichend       | 5,2 %  |
| unbefriedigend    | 4,6 %  |

Über die Bequemlichkeit und den Fahrkomfort —

|                   |        |
|-------------------|--------|
| ausgezeichnet     | 22,1 % |
| gut               | 46,4 % |
| zufriedenstellend | 21,2 % |
| ausreichend       | 8,8 %  |
| unbefriedigend    | 1,5 %  |

— äußern sich die Fahrer im ganzen beifällig. Die abschätzige Einstufung des R 4 als „Primitivauto“ sei wohl von der Form, der Ausstattung oder gar der technischen Konzeption her berechtigt,

hinsichtlich der Bequemlichkeit des Transports jedoch eindeutig falsch.

Die primitiv anmutenden Stahlrohrsitze mit dem lediglich straff darübergespannten Polsterstoff werden als „ungemein bequem“ empfunden. Obwohl die Lehnen nicht verstellbar sind, loben die Fahrer das „körpergerechte Sitzen“ im R 4. Die aufrechte Haltung sei „auf die Dauer bequemer und ermüdungsfreier als das gekrümmte Sitzen in vielen anderen Wagen“. Die Geräumigkeit und der völlig ebene Boden tragen wesentlich bei zum Gefühl der Bequemlichkeit. Das gilt auch für die Passagiere auf der hinteren Sitzbank, die offensichtlich hinreichend Platz für ihre Beine finden.



Kraftvoll, aber spartanisch nackt

Kein Wunder, daß die Fahrer auch der Größe des Gepäckraumes einhellig applaudieren — die Höchstnote erhielt hier den besten Prozentsatz der ganzen Befragung:

|                   |        |
|-------------------|--------|
| ausgezeichnet     | 70,2 % |
| gut               | 23,4 % |
| zufriedenstellend | 3,8 %  |
| ausreichend       | 2,6 %  |
| unbefriedigend    | 0,0 %  |

Besonders begeistert sind die Befragten von der Möglichkeit, die hintere Sitzbank mit wenigen Handgriffen herausnehmen zu können und diesen vergrößerten Laderaum dann auch noch durch die beiden seitlichen Türen zu erreichen.

Im Gegensatz dazu steht das Fassungsvermögen des Tanks. Die Zahlen bestätigen, daß die Fahrer mit dem 26-Liter-Tank nicht recht glücklich sind:

|                   |        |
|-------------------|--------|
| ausgezeichnet     | 8,8 %  |
| gut               | 40,2 % |
| zufriedenstellend | 18,0 % |
| ausreichend       | 16,6 % |
| unbefriedigend    | 16,4 % |

Das Motorengeräusch bezeichnen 35,6 % als niemals störend, 53,4 % halten es für erträglich und nur 11,0 % sind der Ansicht, es sei zu laut.

Dagegen bejahen 81,7 % die Frage, ob es noch andere Geräusche störender Art gibt. Knapp die Hälfte aller Besitzer (49,6 %) vermerkt unspezifische, nicht zu lokalisierende, verschwindende und wiederkehrende Geräusche.

Die Unterschiede in der Qualität des Kundendienstes dürften bei Renault gravierender sein als bei gut eingeführten, großen Firmen in Deutschland. Renault kam relativ spät auf den deutschen Markt, als die meisten Händler bereits ihre feste Vertragsfirma hatten. Überdies erschloß der R 4 für Renault einen neuen und nicht gerade kleinen Kundenkreis, der die bestehenden, meist kleineren Werkstätten überschwemmte.

Jedenfalls halten viele R 4-Fahrer den Kundendienst für „reine Glückssache“. Es komme „ganz darauf an, welche Werkstatt man erwischt“. Daß mehr Fahrer „Unbefriedigend“ als „Ausgezeichnet“ urteilten, spricht Bände:

|                   |        |
|-------------------|--------|
| ausgezeichnet     | 12,1 % |
| gut               | 28,6 % |
| zufriedenstellend | 23,8 % |
| ausreichend       | 16,1 % |
| unbefriedigend    | 19,4 % |

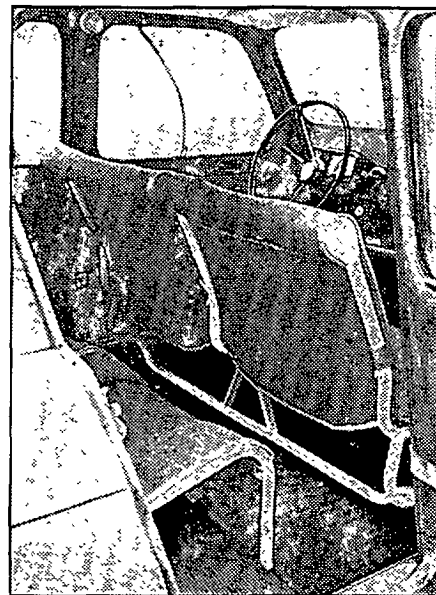
79,0 % der befragten R 4-Fahrer teilten Defekte und Reparaturen mit. An der Spitze (23,1 %) stehen Schwierigkeiten mit dem Vergaser. Das lag weniger an der (inzwischen wieder aufgegebenen) Startautomatik des Vergasers, sondern beruhte auf einem nach dem heutigen Stande der Technik banalen Übel: Die Vergaserdüse verstopfte. Und zwar meistens durch Lacksplitter aus dem Tank.

15,5 % berichten über Kummer mit Kabeln und der elektrischen Ausrüstung insgesamt. Dabei wird sehr häufig die verwunderliche Tatsache, daß im ganzen Wagen nicht eine einzige Sicherung vorhanden ist, als direkte oder indirekte Ursache angegeben. 14,2 % mußten das Auto beim Vertragshändler gegen eindringende Feuchtigkeit abdichten lassen.

Weitere Defekte: 11,1 % mußten Achswellen oder Gelenke auswechseln, 9,4 % Klappergeräusche beheben lassen, 9,1 % hatten Ärger mit den Türverschlüssen und den Türschlossern. Bei 8,9 % fiel der Zündverteiler aus, bei 6,5 % waren die Stoßdämpfer wegen der langen Federwege des R 4 ihrer Aufgabe nicht mehr gewachsen, 6,4 % ließen allgemeine Montagemängel beseitigen, bei gleichfalls 6,4 % wurde der Lack — meistens noch innerhalb der Garantiezeit — teilweise oder ganz erneuert, 6,0 % hatten Kühler-Leckagen zu monieren, und bei 5,6 % ließ sich das Getriebe mitunter überhaupt nicht oder nicht glatt genug schalten.

Freilich lag die durchschnittliche Laufstrecke des Renault R 4 bei der Befragung mit 13 850 Kilometern weit über dem üblichen Durchschnitt (Opel Kadett: 8897, Ford Taunus 12 M: 4995 Kilometer). Im Vergleich zu den Reparaturquoten dieser beiden Wagen (75,2 % beim Kadett, 75,1 % beim 12 M) schnitt der R 4 mit 79,0 % daher kaum schlechter ab.

Unter den mangelhaften, ärgerlichen und verbesserungsbedürftigen Punkten



Stahlrohrgestühl im Renault R 4  
Polsterstoff ohne Polster

## ...ideal für unterwegs

Ring-Tabletten helfen intensiv und zuverlässig. Sie wirken schnell und sind ideal für unterwegs, denn man kann sie auch ohne Flüssigkeit gut einnehmen. Sie schmecken angenehm: Nicht zerbeißen, sondern im Munde zergehen lassen!

Ring-Tabletten sind besonders gut verträglich. Sie enthalten Vitamin C — das regt an und belebt.

Meistens genügt eine Tablette, und Sie fühlen sich wieder leistungsfähig und frisch.

Ring-Tabletten erhalten Sie in Ihrer Apotheke.

# Ring Tabletten

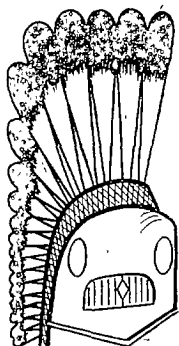
bezwingen  
Kopfschmerz  
zuverlässig

14-64 M-A

rangiert mit 25,3 % der Wunsch nach besserer Verarbeitung an erster Stelle.

Die Geräuschanfälligkeit insgesamt müßte gemindert werden (19,1 %); Abdichtungen gegen Regen, Zugluft und Staub wären zu verbessern (16,7 %). Das Blech sei eindeutig zu dünn ausgefallen (10,2 %). Und ein Automobil ohne ein Stück Werkzeug (vom Wagenheber abgesehen) dürfte es „bei allem Verständnis für scharfe Kalkulation einfach nicht geben“ (9,5 %).

In der Liste der ganz besonders lobenswerten Punkte steht mit 32,8 % die Geräumigkeit obenan; in zweiter Linie lobten die Fahrer die „hervorragende Federung“ (30,0 %). Gerade weil der R 4 ein ausgesprochener Kleinwagen ist, freuen sich die Besitzer über die fünf Türen (27,5 %): „Endlich einmal ein Wagen ohne tote Ecken, ein kleines Auto mit einer Tür für jeden Fahrgast, auch für den Transport sperriger Güter geeignet.“ Der im Vergleich zu den Außenmaßen des Wagens enorm großen Lade- fläche zollten 26,7 % ihre besondere Anerkennung.



Federung wie großer Hauptling

26,2 % hoben hervor, daß sich die einfachen Stahlrohr-Sitzgestelle mit Stoffbespannung als un- gemein bequem erwiesen. Und trotz der weichen Federung zeigten sich 20,6 % von der Straßen- lage, Kurvenfestigkeit und Spurtreue des Autos angetan.

85,1 % der R 4-Besitzer haben zusätz- liches Zubehör erworben — das ist nicht mehr als die übliche Quote, obwohl der kleine Renault mit dem Wagenheber als einzigem Werkzeug nicht gerade zu den üppig ausgestatteten Wagen gehört.

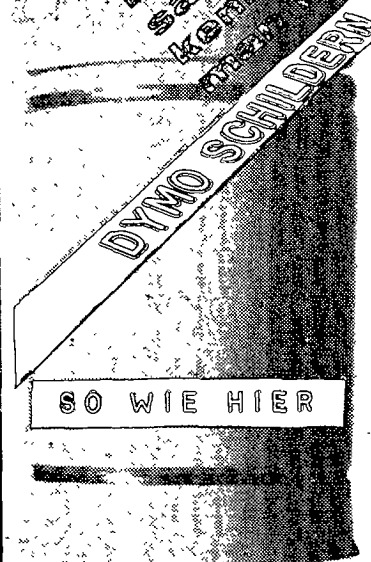
Die favorisierten Artikel des Zube- hörhandels finden sich hier wie beim Kadett oder 12 M an der Spitze: Fuß- matten mit 57,4 %, Verbandskasten mit 51,7 % und das D-Schild mit 48,1 %. An zweiter Position erscheint allerdings Zubehör, das sonst sehr viel weiter un- ten zu finden ist: 54,4 % sahen sich außerstande, den Optimismus der Re- nault-Kaufleute in die absolute Zuver- lässigkeit ihres Produktes zu teilen. Sie erwarben Werkzeug; zumindest das allernotwendigste. 23,5 % suchten durch Einbau größerer und stabiler befestig- ter Rückblickspiegel die Sicht nach hinten zu verbessern.

19,4 % bauten ein Radio ein, obwohl im R 4 dafür konstruktiv kein Platz vorgesehen ist; 14,6 % hielten Schmutz- fängerlappen an den hinteren Rädern für dringend erforderlich, weil sonst das Heckfenster zu schnell verschmutzt; 12,8 % ließen trotz erheblicher Schwie- rigkeiten in der Anbringung einen Haltegriff montieren, und 12,2 % rüs- teten sich mit einem Luftdruckprüfer aus. Er ist gerade bei den serienmäßig mon- tierten Michelin-X-Reifen ziemlich wichtig.

Die befragten Renault-Käufer würden einen Wagen des gleichen Fabrikates

|                                    |        |
|------------------------------------|--------|
| wieder kaufen . . . . .            | 46,1 % |
| vielleicht wieder kaufen . . . . . | 44,1 % |
| nicht wieder kaufen . . . . .      | 9,8 %  |

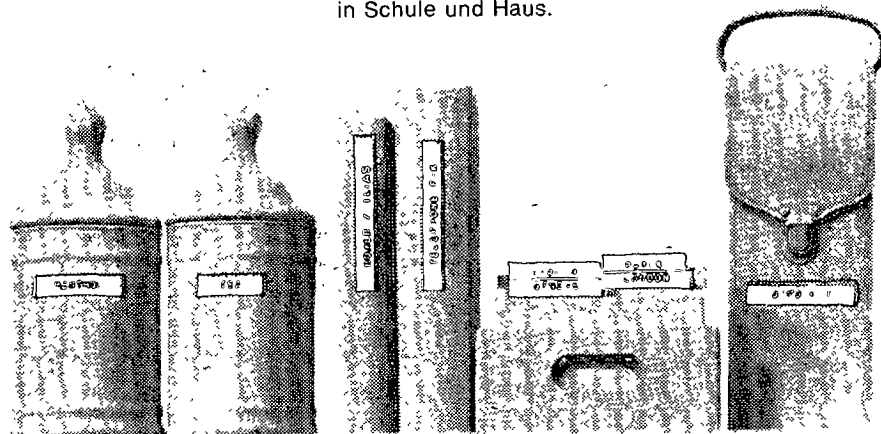
Wissen,  
was es ist,  
wo es ist,  
und wem es gehört.  
Einfach, bequem  
sauber, bequemer  
kennzeichnen  
man mit



DYMO

## Ordnung halten leicht gemacht!

Kennzeichnen Sie alles mit selbstgefertigten DYMO-Schildern - schnell, sauber, bequem. Es ist so einfach: Eine Kassette mit DYMO-Band in den DYMO-Präger einlegen, den gewünschten Buchstaben einstellen, ein leichter Druck und weisse Schrift steht auf farbigem Band. Sie können unter zehn DYMO-Farben wählen. Das Selbstklebeband aus witterungsbeständigem PVC haftet sicher und zuverlässig auf jeder sauberen, glatten Fläche. Gut lesbare und dauerhafte Schilder sind überall unentbehrlich: In Büros, Werkstätten, Läden, Kliniken und Instituten, ebenso wie in Schule und Haus.



Bitte senden Sie mir unverbindlich die ausführlichen Druckschriften über das DYMO-System.

Name: \_\_\_\_\_  
Beruf: \_\_\_\_\_  
Anschrift: \_\_\_\_\_



das Zeichen guter Ordnung

DYMO INTERNATIONAL, 6 Frankfurt/Main, Bethmannstrasse 50-54