

Wie zuverlässig sind unsere Autos?

Die Leser-Testaktion von *AutoBild* geht jetzt ins dritte Jahr – Aber tausende von Fragebögen hat der Computer seither gelesen und ausgewertet. Mit Spannung erwartet



auch die Redaktion die jährlichen Zwischenergebnisse. Welcher Au-

totyp kam im abgelaufenen Jahr bei unseren Lesern am besten an? Welcher machte – gegenüber dem Jahr davor – Plätze gut, welcher hat in der Lesergunst verloren?

Autotests sind gut, wissen die Leser von *AutoBild*. Die Redakteure von *AutoBild* wiederum wissen, daß alle im Lauf der Zeit gesammelten Test-Erfahrungen erst so richtig abgerundet werden, wenn die Beurteilungen aus dem Leser-Alltag hinzukommen.

Vermeintliche Kleinigkeiten gewinnen dann oftmals große Bedeutung: Wenn ein Motor unwillig startet, dann strapaziert das nicht nur die Batterie. Auch die Umwelt leidet mit, weil eine solche Maschine etwa beim Schranken-Stopp wohl kaum abgestellt wird.

Oder die Werkstatt: Moderne Autos sehen sie zwar höchstens zweimal im Jahr, um so wichtiger aber sind die Ansprache des Annahmemeisters, die Qualität der Wartung und die Glaubwürdigkeit der Rechnung. Kurz: Was mit einem Auto

übers Jahr so alles passiert, das kann *AutoBild* bestenfalls in den Zeitraffer-Dauer-Tests analysieren. Aus Kapazitätsgründen sind im Jahr aber nur rund zehn solcher Langzeit-Tests machbar.

Deshalb startete *AutoBild* vor knapp zweieinhalb Jahren die Leser-Testaktion. Egoismus ist natürlich auch dabei: In der Rubrik Bemerkungen auf den Test-Fragebögen finden sich oftmals wichtige Anregungen für neue Geschichten.

Den Kontakt zur Leserbasis zu halten bleibt weiterhin Hauptzweck der Testaktion (siehe auch Seite 37). Allerdings: *AutoBild* paßt sich natürlich den Realitäten an. So ist die Benotung der Rostfreude von Autos in der diesjährigen Auswertung weggefallen. Der Grund: Nahezu alle Hersteller geben heute Antirostgarantien. Das Korrosions-Problem ist deshalb nachrangig geworden.

Statt des etwas schwammigen Begriffs „Technik“ werten wir jetzt detaillierter die Lesernoten für Bremsen, Motor, Getriebe und Startverhalten aus. Geblieben ist die Beurteilung der Leserkritik für die (Un-)Zufriedenheit mit der Werkstatt und die Qualität der Verarbeitung. Und so hat *AutoBild* die Ergebnisse ausgewertet und umgerechnet:

Die Zeile „Insgesamt zufrieden“ (farbige Balken) wurde mit Schulnote Eins benotet, wenn über 85 Prozent der Leser zustimmten. Danach gab's bei
85–81 Prozent = Note 2
80–76 Prozent = Note 3
75–71 Prozent = Note 4
70–65 Prozent = Note 5
darunter = Note 6

Für die negativen Einzelbeurteilungen (schwarze Balken) wie **Werkstatt, Bremsen** und anderes gab es folgenden Noten-

schlüssel: Sind nur zehn Prozent der befragten Leser unzufrieden, reicht es für Schulnote Eins. Weiter geht es mit

11– 20 Prozent = Note 2
21– 30 Prozent = Note 3
31– 40 Prozent = Note 4
41– 50 Prozent = Note 5
61–100 Prozent = Note 6

Die Endergebnisse in den fünf Kategorien (Kleinwagen, Kompaktklasse, Mittelklasse, Oberklasse und Luxusklasse) kommen so zustande: Die einzelnen Schulnoten werden addiert und durch die Zahl der Bewertungskriterien geteilt.

Ein wichtiger Hinweis noch für Hobby-Marktforscher: Die Endergebnisse sind natürlich keineswegs repräsentativ für die deutsche Bevölkerung, sondern stellen die Meinung der *AutoBild*-Leser dar, die an der Leser-Testaktion teilgenommen haben.

Mittelklasse: Traumnote für den 626

In dieser Klasse tummelt sich eigentlich so alles, was Rang und Namen hat. Mit Audi 80, BMW 3er, Ford Sierra, Mercedes 190, Opel Ascona/Vectra und VW Passat sind alle namhaften deutschen Großserien-Limousinenbauer da-

bei. Doch wo stehen sie in der Gunst der Leser, der Benutzer also? Sie müssen sich Rang und Schneid von Mazda & Co abkaufen lassen. Zum 626 gibt es kaum noch was zu sagen: Die Eigner unter den *Auto Bild*-Lesern ge-

ben ihm die Traumnote 1,1 (ähnlich emotional benoten nur noch Saab-Fahrer ihr Modell 9000). Hier scheint alles zu stimmen, Produkt-Enttäuschung ist den Mazda-626-Besitzern augenscheinlich fremd. Auf Platz zwei

macht der Mitsubishi Galant ebenfalls gute Figur, er ist in den letzten Jahren vorzüglich weiterentwickelt worden. Dem Accord von Honda wäre lediglich vorzuwerfen, daß er sich in den letzten Jahren preislich schnell fortent-

wickelt hat. Kostete 1987 der einfachste Katalysator-Accord noch rund 25 600 Mark, so müssen jetzt bereits 29 000 Mark bezahlt werden. Zum Vergleich der Mazda 626: 24 800 zu (heute) 26 900 Mark.

1. Platz Mazda 626 Note 1,1



	%	Note
Insgesamt zufrieden	87	1
Werkstatt	11	2
Bremsen	8	1
Startverhalten	7	1
Verarbeitung	6	1
Getriebe	3	1
Motor	2	1
Gesamtnote		1,1

Der erfolgreichste Japaner

Beim Mazda, so wissen viele der Fahrerinnen und Fahrer, muß man lediglich die Schlösser öfen. Alles andere geht wie geschmiert, zur Werkstatt zwingen nur Abgasuntersuchung und die jährliche Inspektion. Das scheint sich bei den Lesern festzusetzen, denn schon im vergangenen Jahr führte der 626 seine Klasse an. Jetzt hat er seinen Vorsprung deutlich ausgebaut. Erst auf Platz vier kommt mit dem Mercedes 190 (Note 1,7) ein Deutscher, aber in Begleitung des Nissan Bluebird.

2. Platz Mitsubishi Galant Note 1,4



	%	Note
Insgesamt zufrieden	83	2
Werkstatt	14	2
Startverhalten	12	2
Bremsen	10	1
Getriebe	5	1
Motor	5	1
Verarbeitung	5	1
Gesamtnote		1,4

Der laufruhigste Vierzylinder

Beeindruckend bei Mitsubishi ist für Technik-Freaks immer noch der Vierzylindermotor mit seinen beiden Ausgleichswellen. Die sorgen für so gute Schwingungsfreiheit, daß der Vergleich mit der Sechszylinder-Laufruhe wirklich nicht übertrieben ist. Sogar Porsche fertigt die Wellen in Lizenz für seinen 944-Motor. Leichte Kritik setzt es nur noch beim Startverhalten, und - wie so oft im *Auto Bild*-Lesertest - einige Kunden fühlen sich in den Werkstätten anscheinend nicht sehr gut bedient.

3. Platz Honda Accord Note 1,6



	%	Note
Insgesamt zufrieden	84	2
Bremsen	23	3
Werkstatt	11	2
Startverhalten	6	1
Verarbeitung	6	1
Motor	3	1
Getriebe	1	1
Gesamtnote		1,6

Japaner auf dem Vormarsch

Die Japaner beschleunigen mit erstaunlicher Vehemenz. Waren im Vorjahr noch Audi 80 und 3er-BMW hier auf den vorderen Plätzen, so sind diese Modelle jetzt abgedrängt worden. Leser-Zensur 1,65 für den BMW, 1,71 für den Audi. Knapper Verlust, aber immerhin. Die Japaner zeigen nicht nur mit dem Accord die Kompetenz auch in der Mittelklasse. An der Startlinie gegen Passat, Vectra, Sierra und die anderen Europäer stehen auch Nissan Bluebird und Toyota Carina.