

GUTE FAHRT **11**

1970

DM 1,80

Verlag Delius,
Klasing + Co
Bielefeld · Stuttgart

Schweiz sfr 2,-
Italien L 320; USA \$ -,50
Österreich öS 13,-
Luxemburg lfr 26,-
Belgien bfr 26,-
Printed in Germany

Kaufberatung:

**Winterreifen
und Ketten**

Urlaubsvorschlag:

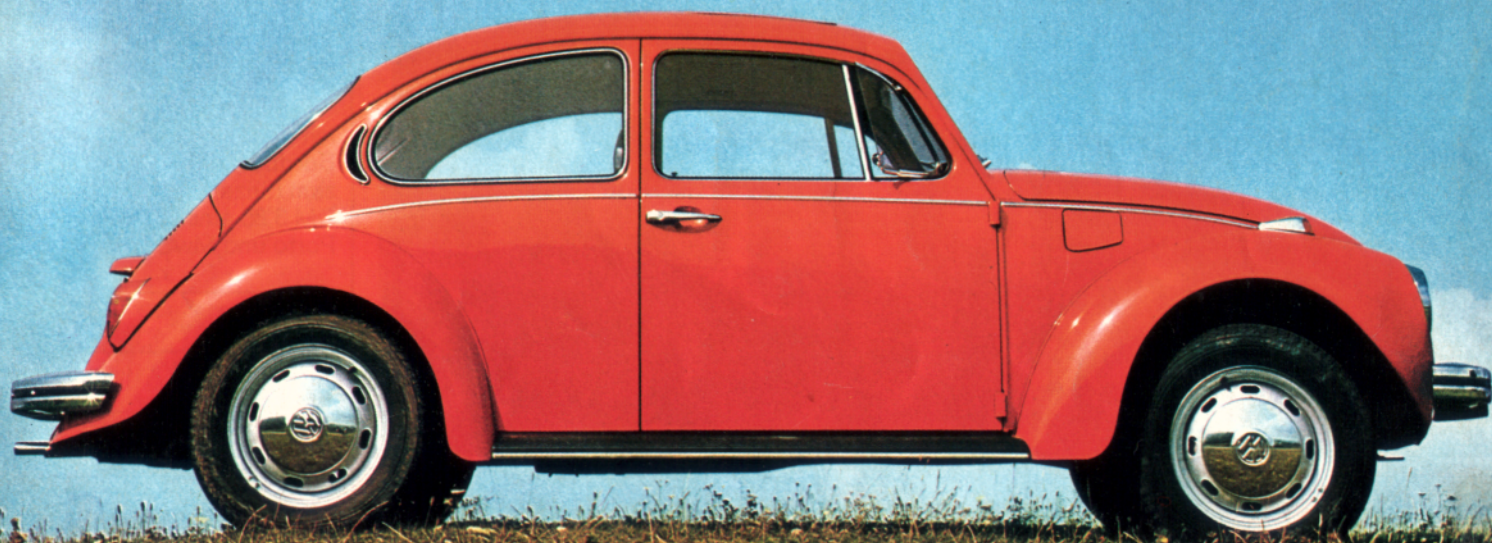
**Theaterfahrt
nach München**

KÄFER Vergleichstest

VW1200 · VW1300 · VW1302 · VW1302S

Wie wird Ihr neues Auto länger leben?

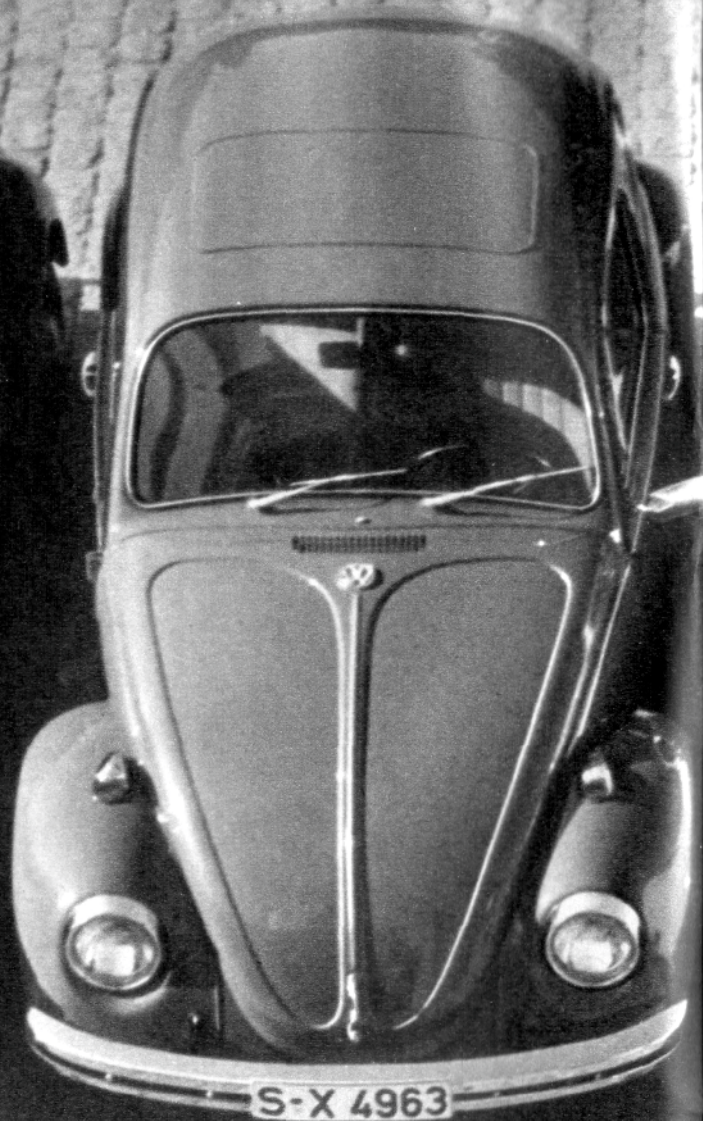
Wie rüsten Sie billig und gut für den Winter?





VW 1200/34 PS

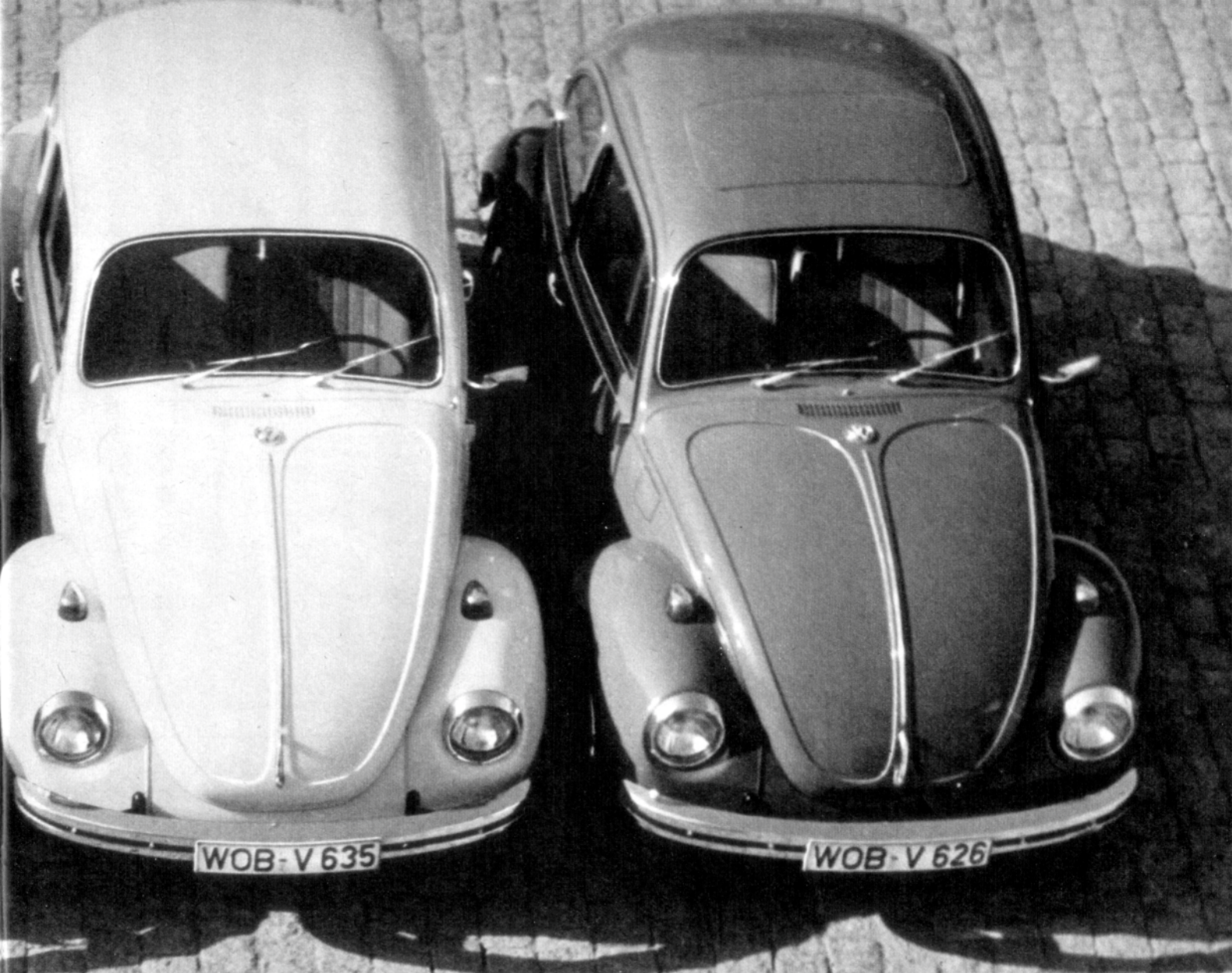
DM 4695 ● Alte Karosserie
Pendelhinterachse ohne Ausgleichfeder
Drehstabvorderachse



VW 1300/44 PS

DM 5495 ● Alte Karosserie
Pendelhinterachse mit Ausgleichfeder
Drehstabvorderachse

DIE KÄFER FAMILIE



VW 1302 / 44 PS

DM 5745 • Neuer Karosserie
Großer Frontkofferraum

Schräglenerknerhinterachse • Federbeinvorderachse

VW 1302 S / 50 PS

DM 5945 • Neue Karosserie
Großer Frontkofferraum

Schräglenerknerhinterachse • Federbeinvorderachse

Mit einiger Neugier hat, so darf man sagen, die Welt darauf gewartet, wie das Volkswagenwerk die Käfer-Nachfolge betreiben werde.

Es gilt da einen Wagen zu ersetzen, der sein eigenes Sinnbild ist und dessen unverwechselbare Form nicht einfach abzulösen ist durch ein modernes, dem Zeitgeschmack entsprechendes Allerwelts-gesicht. Denn diese Käferlinie, die oftmals und in mancher Hinsicht auch mit Recht befandete, ist der Garant des 25 Jahre währenden Verkaufserfolgs. Im Mutterland und mehr noch auf den Exportmärkten gilt die bekannte Silhouette als Markenzeichen fürs Solide, Dauerhafte, Wirtschaftliche. Und diese Wertbegriffe lassen sich, wie die Erfahrung lehrt, nicht ohne weiteres auf ein neues und ganz anderes Auto übertragen. So ist es zwingend richtig, daß nur ein Kä-

fer die Nachfolge des Käfers antreten kann. Der Übergang vollzieht sich dementsprechend unauffällig. Er hat schon eingesetzt. Der Nachfolger ist auf den Straßen. Der Neue ist ein technisch unerhört modernes Auto. Er hat von allem, was da gut und teuer ist. Doch er verbirgt es unter der nur leicht veränderten Karosserie, die natürlich weiteren Mutationen entgegensieht. Daneben steht die alte Käfer-Generation, weitgehend unverändert, im Programm. Schon aus Gründen des Ersatzteilnachschiebs für fast 15 Millionen Vorgänger ist es erforderlich, die alte Garde weiterhin zu bauen. Auch gibts nichts Billigeres als die Alten.

Der Generationswechsel wird sich folglich in die Länge ziehen. Denn es fehlt weder Alt noch Neu an Reiz.

Um die Besonderheiten herauszuschälen,

vergleichen wir im Test das derzeit angebotene Käfer-Quartett, das aus folgenden Grundmodellen besteht:

- VW 1200 mit 34 PS
- VW 1300 mit 44 PS
- VW 1302 mit 44 PS
- VW 1302 S mit 50 PS

Diese Grundmodelle übrigens kann man noch individuell ein bißchen wandeln, kann ins kleine Auto einen großen Motor oder ins große eine kleinere Maschine programmieren und die Ausstattung so ordnen, wie man's wünscht und zahlen möchte.

Der Billigste

Der VW 1200 namens Sparkäfer zählt zu den billigsten Autos nicht nur auf dem deutschen Markt, und dank solider Bauweise kann man ihn dennoch stärker str-



pazieren als alle Kleinwagen. Man darf da getrost auf 10 Jahre Lebensdauer rechnen, in denen sich dieser Sparkäfer als besonders zuverlässiges und sparsames Auto erweist.

Freilich muß man in der Ausstattung Abstriche hinnehmen. Den Sparkäfer ziert kaum Chrom, die Innenausstattung ist spartanisch, und die Geräuschdämpfung entspricht nicht dem Stand der anderen Käfer-Modelle. Dafür ist er innerhalb der Käfer-Familie mit 760 Kilo das Leichtgewicht. Und so ist es nicht verwunderlich, wenn der Sparkäfer, trotz einer Motorleistung von nur 34 PS mit dem 1302, dessen Motor 10 PS mehr leistet, verhältnismäßig gut mithalten kann. Warum, macht das Leistungsgewicht deutlich: Während im Sparkäfer 1 PS rund 22 Kilo fortbewegen muß, haben es die Pferde im 1302 nur mit 2 Kilo weniger zu tun. Und wenn nicht der 1302 die etwas längere Achsübersetzung hätte, würden sich beide Käfer auf ebener Autobahn hart an den Fersen bleiben. Die vor drei Jahren eingeführte breite Hinterachse und die etwas weicheren Federstäbe sind die einzigen Fahrwerksverbesserungen, die dem Sparkäfer zugeflossen sind. Vorn hängen die Räder an der bekannten Drehstabachse, hinten an der nackten Pendelachse, die in scharf gefahrenen Kurven ihre natürliche Grenze findet, wenn das kurvenäußere Rad einknickt und das Heck nach außen strebt. Weitaus disziplinierter benimmt sich da schon das an sich gleiche Fahrwerk des VW 1300, das an der Hinterachse noch die Zusatzfeder führt.

Sie erlaubt dem 1300er etwas höhere Kurvengeschwindigkeiten respektive mehr Sicherheit bei gleichem Tempo.

Der Komfortablere

Vom Sparkäfer zum VW 1300 mit 44 PS-Motor springt der Kaufpreis um beachtliche 800 DM, die in erster Linie für nützliche Ausstattungsdetails aufgewandt werden. Schon optisch macht der 1300er einen aufwendigeren Eindruck, der Chromzierrat verfehlt seine Wirkung nicht. Auch in der Passagierzelle geht es kommod zu, und die Innenverkleidung erscheint nicht nur solid und gepflegt, sondern dämpft den Motorlärm auf eine inzwischen erträgliche Lautstärke herunter.

Ein weiterer Teil des Aufpreises geht für Komfortverbesserungen drauf, die man in einem Auto eigentlich nicht mehr missen möchte. Man freut sich, wenn der Scheibenwischer-Motor noch einen zweiten Gang hat und automatisch beim Ausschalten in Ruhestellung geht, wenn die Tankuhr den Benzinhaushalt anzeigt und der Beifahrer Haltegriff und Sonnenblende vorfindet. Kleiderhaken und Fond-Aschenbecher sind weitere Utensilien, auf die man nur im Sparkäfer verzichten muß. Neu ist in diesem Modelljahr für den 1300er die Zwangsventilierung und geänderte Frischbelüftung. Während allerdings die Luft im Heck schon bei mittlerer Geschwindigkeit



1200

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit 118 km/h
Mit dem 1200er-Käfer erreichten wir auf der Autobahn einen Schnitt von 104 km/h.
Beschleunigung von 0 auf 80 in 18,2 sec
von 0 auf 100 in 29,6 sec

Fahreigenschaften

Das alte Fahrwerk zeigt Eigenschaften, die diverse Millionen Volkswagenfahrer sehr wohl zu bändigen wissen. Es entspricht allerdings nicht mehr der neuesten Fahrwerkstechnik, in der die einfache Pendelhinterachse als ähnlich veraltet gilt wie die Starrachse. Es kann hier bei übertrieben scharfer Kurvenfahrt zu eckigem Fahrverhalten kommen, bei dem das kurvenäußere Rad einknickt und nicht mehr viel zur Führung des Wagens beiträgt.

Fahrkomfort

Im Sparkäfer verzichtet man auf die kleinen Annehmlichkeiten, die den Komfort beim Autofahren steigern. Und da auch die geräuschisolierende Innenausstattung kärglicher ist, geht es in ihm - gegenüber den anderen Käfern - geräuschvoller zu. Griffgünstig - wie schon immer im Käfer - liegen Handbremse und Schalthebel. Nachdem man vor Jahren die weicheren Federstäbe nahm, kehrte auch im Käfer ein zufriedenstellender Federungskomfort ein. Nicht immer muß sich jedoch der Fortschritt positiv auswirken, denn seitdem der Käfer die Zweikreisbremse hat, erfordert diese etwas kräftigeren Pedaldruck.

1300

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit 129 km/h
Mit dem 1300er erreichten wir auf der Autobahn einen Schnitt von 122 km/h.
Beschleunigung von 0 auf 80 in 17,7 sec
von 0 auf 100 in 25,3 sec

Fahreigenschaften

Mit der Zusatzfeder gibt sich die Pendelhinterachse im 1300er leicht gezähmt. Gegenüber dem Sparkäfer ist das Fahrverhalten einfach gutmütiger geworden. Das kurvenäußere Rad stemmt sich, gestützt durch die Zusatzfeder, besser gegen die Fahrbahn. Und erst bei sehr schnellem Kurventempo stellt sich positiver Sturz ein, der die Seitenführungskräfte verringert, wodurch der Käfer verhältnismäßig sanft mit dem Heck die Spur verläßt.

Fahrkomfort

Zweckmäßig und bekanntermaßen solide ist die Ausstattung im 1300er. Nachdem nun auch der 1300er über eine Zwangsventilierung und Frischbelüftung verfügt, hat er so ziemlich alles, was das Fahren angenehmer gestaltet. Allerdings hat die Zwangsventilierung ihre Tücken. Sie läßt es zu, daß die Motorgeräusche etwas stärker in den Innenraum eindringen können.

Auf den straff gepolsterten Käfersitzen, mit der verstellbaren Rückenlehne, fährt es sich selbst bei langen Distanzen recht ermüdungs frei.



abzieht, findet Frischluft erst bei zügigem Tempo Einlaß durch die Schlitze (ein elektrisches Gebläse ist in der Mehrausstattung erhältlich), um dort gegen die Scheibe oder in den Innenraum gelenkt zu werden. Die umgestalteten Bedienungsknöpfe lassen es nunmehr zu, daß auch behandschuhte Finger richtig zugreifen können. Die Marktsituation des ausgereiften VW 1300 ist allerdings dadurch gekennzeichnet, daß jeder, der sich mit dem Kauf dieses Modells beschäftigt, zum VW 1302 blickt, der - bei gleicher Ausstattung und Motorleistung - nur 250 DM mehr kostet und doch wesentliches mehr zu bieten hat. Nicht in der Ausstattung, sie entspricht der des 1300. Es ist vornehmlich die neue Karosserie des 1302, die den 1300 in den Schatten stellen wird. Das neue Kleid kommt mit dem größeren Kofferraum und mit dem vermutlich besseren Wiederverkaufswert daher. Und das neue Fahrwerk des 1302 läßt selbst jene nicht ganz kalt, denen das technische Fundament im allgemeinen gleichgültig ist.

Der Bessere

Dank der im VW 1302 (und im S) verwendeten Federbein-Vorderachse, hat sich das Kofferraumvolumen aufs Doppelte vermehrt. Jetzt ist die Grube ziemlich tief, so daß auch sperrige Güter ihren Platz vorn unter der Haube finden. Bei vollausgestattetem Kofferraum reduziert sich allerdings der an sich gute Scheinwerfer-Lichtstrahl, weil die weich ansprechenden Federbeine in die Knie gehen. Äußerst

Auf Wunsch

bekommt man auch den 1302 mit der 1200/34 PS-Maschine. Man hat dann ein modernes Fahrwerk, einen großen Front-Kofferraum, doch weil der 1302 gegenüber dem Sparkäfer rund 110 Kilo mehr auf die Waage bringt, werden die Fahrleistungen wesentlich gemindert. Natürlich spart man beim Kauf 100 DM und ansonsten Steuern und Versicherung.

Man bekommt den Sparkäfer mit der 1300/44 PS-Maschine, aber ohne Ausgleichfeder. Mit dem Motor läßt sich dann im 1200er die Automatic fahren. Der Aufpreis für den Motor beträgt 100 DM zuzüglich 38 DM für die notwendige 12 Volt-Anlage.

positiv wirkt sich dagegen der auf 9,5 m geschrumpfte Wendekreis aus, der in vielen Situationen weniger Rangierarbeit erfordert. Auch die Aufprallsicherheit, die sich durch bessere Energieaufnahme der vorderen Knautschzone erhöht, muß bei den neuen Käfer-Modellen positiv bewertet werden. Die Federung, schon in den letzten Käfer-Jahren so unvergleichlich besser als in der grauen Käfer-Vorzeit, ist mit der vorderen Federbeinachse und der Schräglenkerhinterachse nochmals um einiges komfortabler geworden. Es ist ein ausgesprochenes Gürtelreifenfahrwerk



1302

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit ... 129 km/h
Mit dem 1302 erreichten wir auf der Autobahn einen Schnitt von 121 km/h.
Beschleunigung von 0 auf 80 in 17,7 sec.
von 0 auf 100 in 25,6 sec.

Fahreigenschaften

Mit den an Schräglenkern geführten Hinterrädern werden diese gezwungen, auch in der Kurve satt auf die Straße zu drücken. Der Fliehkraft stämmt sich also mehr Gummi entgegen, das den Käfer neutral die Kurve durchleiten läßt. In einem Kreistest mit allen Käfer-Modellen zeigte es sich deutlich: Das neue Käfer-Fahrwerk läßt höhere Kurvengeschwindigkeiten zu. Die Reserven, bevor der 1302 mit dem Heck zur Seite geht, sind - gegenüber der Hinterachse bisheriger Bauart - wesentlich höher. Richtungsstabilität und Geradeauslauf profitieren ebenso vom neuen Fahrwerk.

Fahrkomfort

Der 1302 und auch der S entsprechen in der Ausstattung dem 1300er. Die in den 1302-Modellen verwendete Federbein-Vorderachse ist um Nuancen weicher und schluckt Straßenunebenheiten eleganter. Auch werden von diesem Fahrwerk die Abrollgeräusche der Gürtelreifen besser aufgefangen. Wichtig ist es bei der Federbein-Vorderachse, daß die Reifen ausgewuchtet sind, und daß sie keinen Höhengschlag haben, sonst kommt es zum Lenkradflattern. Durch die neue Vorderachse haben beide Modelle den kleineren Wendekreis, der in vielen Verkehrssituationen weniger Rangierarbeit erfordert.

1302 S

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit ... 137 km/h
Mit dem Super-Käfer erreichten wir auf der Autobahn einen Schnitt von 128 km/h.
Beschleunigung von 0 auf 80 in 14,2 sec
von 0 auf 100 in 21,5 sec

Fahreigenschaften

Die Fahreigenschaften des 1302 S stimmen mit denen des 1302 überein. Zwar beträgt im S die Motorleistung 50 PS, doch wird das Fahrwerk davon nicht überfordert.

Fahrkomfort

Was über den Fahrkomfort im 1302 gesagt wurde, gilt in gleicher Weise für den 1302 S (siehe nebenstehende Rubrik).

entstanden, bei dem sich Komfort und Straßenlage nicht länger hinderlich im Wege stehen.

Nachdem man die Hinterräder über Schräglenker dazu zwingt, fast spurkonstant einzufedern, ist das Einknicken des kurvenaußeren Rades vorbei. Der neue Käfer durchfährt vornehmlich neutral die Kurve. Erst beim scharfen Fahren schiebt er gutmütig über die Vorderräder, bevor er sanft - und nicht abrupt - mit dem Heck abdreht. Dabei läßt er sich gut beherrschen und leicht wieder auf den richtigen Pfad dirigieren, zumal wenn er - und die sollte man sich nunmehr unbedingt leisten - auf Gürtelreifen läuft.

Im Hubraum entspricht die 1300er Maschine ihrer Vorgängerin, nur hat man sie mittels leicht erhöhter Verdichtung, Doppelkanal-Zylinderköpfen und Zwillings-Ansaugrohren um 4 auf 44 PS beflügelt. Ihr zur Seite steht die kürzere Hinterachs-Übersetzung, die Höchstgeschwindigkeit bei noch mäßiger Motordrehzahl bietet, zugleich jedoch verlangt, daß man beim Beschleunigen und bei Kraftakten am Berg etwas früher nach dem jeweils tieferen Gang greift. Vor allem am Berg muß der Motor kräftig bei Drehzahl gehalten werden, wenn er den Sparkäfer mit seinen 34 PS (gleiche Hinterachs-Übersetzung aber geringeres Eigengewicht) eindeutig distanzieren will. Kräftiger und schwungvoller fühlt sich da schon die 50 PS-Maschine im 1302 5 an, die derzeit in der gleichen Versicherungsklasse wie die 44 PS-Maschine liegt; nur die Hubraum-Steuer ist im Jahr um 43 DM höher - ein Posten, der kaum ins Gewicht fällt.

Der Schnellere

Das macht die Entscheidung nicht leichter; schließlich genügen 200 DM auf den Preis des 1302, und der S steht im Haus. Zu den laufenden Unterhaltskosten kommt der aufgrund des stärkeren Motors etwas höhere Spritverbrauch (es findet sich bei der "Süddeutschen Zeitung", die die Mär von 32 Litern ausgab, niemand, der's gemessen



Die 1200/1300er-Modelle haben noch den kleinen vorderen Kofferraum, in dem sich kaum größeres Gepäck unterbringen läßt. Auch muß man hier immer das Gepäck über das Reserverad wuchten.

1200/34 PS

Preis 4595 DM
Steuer 172,80 DM
Versicherung z. Z. 364 DM
(1 Million pauschal)

Benzinverbrauch

Vollgasfahrt, Auto mit zwei Personen besetzt: 8,9 Liter auf 100 km.
Landstraße, Auto mit zwei Personen besetzt: 7,8 Liter auf 100 km.

1300/44 PS

Preis 5495 DM
Steuer 187,20 DM
Versicherung z.Z. 389 DM
(1 Million pauschal)

Benzinverbrauch

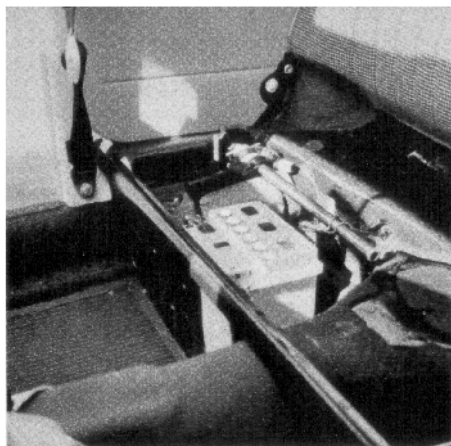
Vollgasfahrt, Auto mit zwei Personen besetzt: 10,00 Liter auf 100 km.
Landstraße, Auto mit zwei Personen besetzt: 8,30 Liter auf 100 km.

GUTE FAHRT - MEINUNG

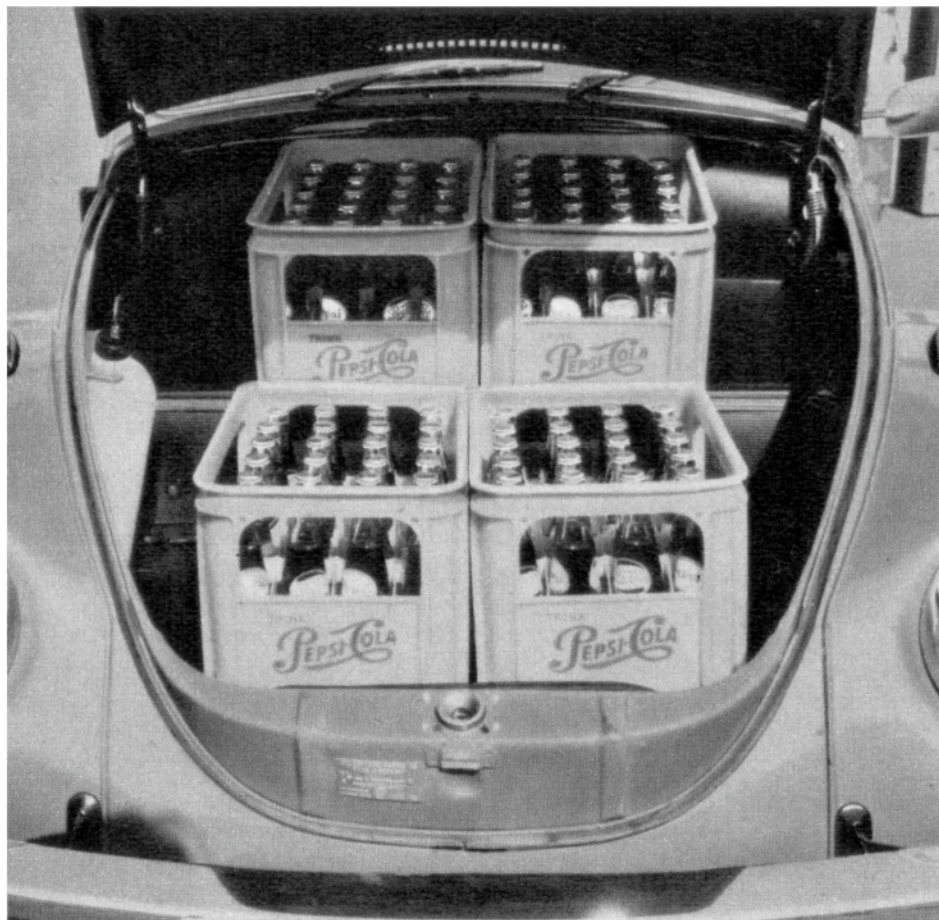
Der Sparkäfer ist ein Auto, das nach den gleichen Maßstäben hergestellt wird, wie die teureren Käfer. Man hat es hier weder mit einem Auto minderer Qualität noch einem Kleinwagen zu tun. Wer billig fahren will und keinen Wert auf Chrom und nützliche Ausstattungsdetails legt, auch an das Fahrwerk keine großen Ansprüche stellt, ist mit dem 1200er richtig bedient.

GUTE FAHRT - MEINUNG

Im 1300er werden viele Ausstattungs-detaills serienmäßig mitgeliefert, die das Fahren angenehmer gestalten. Der äußere Eindruck ist - gegenüber dem Sparkäfer - gefälliger, und das Fahrwerk wirkt besser abgestimmt. Wer den größeren Kofferraum nicht braucht, das neue Fahrwerk nicht will und auf den vermutlich besseren Wiederverkaufswert der neuen Karosserie verzichtet, kann 250 DM, um die der 1302 im Preis höher liegt, sparen.

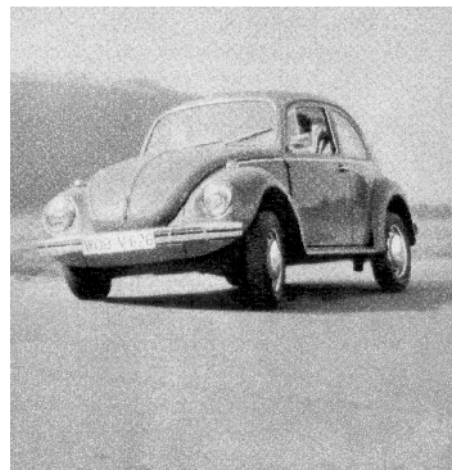


Bei den 1302-Käfern liegt der Wagenheber unter der Rücksitzbank neben der Batterie.



Der neue Kofferraum ist wesentlich tiefer und fast um das doppelte größer geworden. Das waagrecht unter dem Kofferraumboden liegende Reserverad erhöht die Aufprallsicherheit.

hat). In dem Mehrpreis von 200 DM ist ebenso die vordere Scheibenbremse enthalten, die, wenn man sie sich im 1302 wünscht, schon allein 144 DM kostet. Da der 1302 S in der Ausstattung dem 1302 und dem 1300er entspricht, bezahlt man den höheren Preis also vornehmlich für den stärkeren Motor, der auch mit dem Drehmoment ein bißchen fülliger dasteht. Die größere Maschine erweist sich als



Mit dem neuen Käferfahrwerk lassen sich höhere Kurvengeschwindigkeiten erzielen.

recht nützlich. Man hat da weniger zu schalten als im 1302, und mit der höheren Leistung von 6 PS enteilt der neue Super-Käfer auf der Autobahn all seinen Kollegen (Spitze 137 km/h).

Die Vergaser-Löcher, die sich beim 50 PS-Motor in den einzelnen Fahrbereichen anfangs zeigten, sind inzwischen - durch Umbestückung der Vergaser - gestopft. Der neue Umluft-Vergaser, bei dem zwecks Entgiftung unserer Umwelt die Leerlaufgemisch-Schraube dem Eingriff aller Bastler entzogen worden ist, verlangt exakte Einstellung, sonst enteilt er den gesetzten Normen.

Welchen?

Das Quartett, man sieht es, wird einer breiten Skala von Anforderungen gerecht. Doch wie man sich auch entscheidet, jeder Käfer hat die gleich solide Verarbeitung, alle haben den gleich großen Passagierraum. Der Sparkäfer ist mit Abstand der billigste in Preis und Unterhalt, der 1300er um einige Nuancen komfortabler. Im 1302 gibt's den größeren Kofferraum und das bessere Fahrwerk. Der 1302 S wiederum hat noch den Vorteil der höheren Spitzengeschwindigkeit und der schnelleren Beschleunigung. Auch hat man bei dessen Motor die Möglichkeit - für rund 450 DM - mit einer Zweivergasieranlage an knapp 60 PS heranzukommen. Das vorzügliche Fahrwerk wird von dieser Leistungssteigerung keinesfalls überfordert; höchstens der TÜV, den Leistungssteigerungen stets belasten.

etze

1302/44 PS

Preis 5745 DM
Steuer 187,20 DM
Versicherung z.Z. 389 DM
(1 Million pauschal)

Benzinverbrauch

Vollgasfahrt, Auto mit zwei Personen besetzt: 10,02 Liter auf 100 km.
Landstraße, Auto mit zwei Personen besetzt: 8,40 Liter auf 100 km.

GUTE FAHRT - MEINUNG

250 DM mehr (gegenüber dem 1300er) für einen fast doppelt so großen Kofferraum, ein Fahrwerk mit besserer Straßenlage, eine jüngere Karosserie mit besserem Wiederverkaufswert - das ist gut angelegtes Geld. Wir sind ziemlich sicher, daß das 1302/44 PS-Modell bei den Käferzulassungszahlen das Rennen machen wird.

1302 S/50 PS

Preis 5945 DM
Steuer 230,40 DM
Versicherung z. Z. 398 DM
(1 Million pauschal)

Benzinverbrauch

Vollgasfahrt, Auto mit zwei Personen besetzt: 11,6 Liter auf 100 km.
Landstraße, Auto mit zwei Personen besetzt: 10,6 Liter auf 100 km.

GUTE FAHRT - MEINUNG

Der 1302 S entspricht in Aufbau und Ausstattung dem 1302. Allerdings ist der Motor um 6 PS stärker - und zudem harmonischer konzipiert. Auch gibt's an den Vorderrädern Scheibenbremsen. Dafür bezahlt man (gegenüber dem 1302) 200 DM mehr. Das ist nicht viel; schon eine Zweivergasieranlage mit etwa 6-8 PS Leistungssteigerung kostet ca. 450 DM. - Vor allem auf langen Strecken und zum schnelleren Beschleunigen sind die im 1302 S vorhandenen 50 PS von Nutzen.