

mot
auto-kritik

jetzt vereinigt mit →

mr

motor

Rundschau+Kritik

Nr. 17

DM 1,50

Belgien FB 20,—, Dänemark dkr 3,80, Finnland Fmk 1,70,
Frankreich FF 2,40, Italien L 270,—, Kanada c \$ —50,
Luxemburg lfr 20,—, Niederlande hfl 1,60, Norwegen nkr
(inkl. moms.) 3,—, Österreich S 10,—, Portugal esc.
12,—, Schweden skr (inkl. moms.) 2,50, Schweiz
sfr 1,60, Spanien Ptas 30,—, USA/Übersee US-\$ —50,
Printed in Germany

22. 8. 1970

16. Jahrgang



W W K 70

Lohnt das Warten wirklich?

Test: Mercedes
Diesel
200D/220D

**Neu und
gebraucht**

Die Änderungen am VW Käfer fürs Modelljahr 1970/71 ab 3. August und die Einführung der neuen Modelle VW 1302 mit 44 PS und VW 1302 S mit 50 PS sind in der gesamten Presse groß besprochen worden. Man sollte also annehmen, daß die ersten neuen Käfer auf der Straße beachtet und betrachtet würden. Aber ganz im Gegenteil: Wir testeten als erste Zeitschrift einen VW 1302 S außerhalb des Werksgeländes auf norddeutschen Straßen, und er blieb fast unbeachtet. Erstaunlicherweise auch in Wolfsburg, jener Stadt, die vom und für den Käfer lebt. Offenbar ein Beweis, wie harmonisch der verlängerte Käfer-Bug angefügt wurde.

Unser Test-VW war sozusagen ein frisches Exemplar, mit 32 km auf dem Zähler alles andere als eingefahren. Mit 337 km haben wir den VW 1302 S einige Stunden später wieder abgegeben – bislang die längste Testfahrt, die Wolfsburg möglich machen konnte. Sie ergab jedenfalls reichliche Gelegenheit, den neuesten und stärksten Käfer in der Stadt, auf guten wie schlechten Landstraßen und auf der Autobahn im ersten Galopp kennenzulernen.

Erste Messungen zu den Fahrleistungen waren möglich, aber bei dem brandneuen Wagen waren keinesfalls Bestwerte zu erwarten. Immerhin schaffte unser Probeexemplar mit knapp über 300 km auf dem Zähler schon eine Spitze von 128 km/h und erreichte (mit einer Person) von 0 bis 100 km/h eine Beschleunigung von ca. 20,5 sec. Das Werk nennt 130 km/h und 21 sec – glaubwürdig, weil Wolfsburg mit solchen Zahlen stets ehrlich gewesen ist.

Mögliche Bestwerte werden wir in einigen Wochen ermitteln, wenn für den in Heft 19/70 vorgesehenen großen Test ein voll eingefahrener Wagen zur Verfügung steht.

Bei der Probefahrt ging es vielmehr um erste Eindrücke zu

- der neuen Vorderachse
- dem Fahr- und Lenkverhalten
- der Wendigkeit
- der Wirksamkeit der neuen Belüftung.

Federung komfortabel

Holperige Heidestraßen nördlich von Wolfsburg boten reichlich Gelegenheit, in allen Geschwindigkeitsbereichen das Schluckvermögen der Federung zu erproben. Ob grob gepflasterte Ortsdurchfahrt oder lange, tückisch wellige Gerade: Der Gesamteindruck ist sehr positiv; die Federbeine mit langen Federwegen schlucken grobe Fahrbahnstöße einwandfrei, ins Lenkrad und in die Sitze kommt wenig durch, wenn überhaupt. Der neue Käfer ist nicht so extrem weich gefedert wie französische Wagen, aber kaum weniger komfortabel.

Kein anderer deutscher Wagen dieser Preis- und Größenklasse bietet vergleichbaren Fahrkomfort!

Kadett und Escort und NSU 1000/1200 sind dagegen breithart gefederte Fahrinstrumente – ein staunenswerter Fortschritt gegenüber dem bisherigen Käfer.

Die Stoßdämpfung bietet für einen solchen Massenwagen genau den wünschenswerten Mittelweg; nicht zu straff und vor allem nicht zu lasch. Nickschwingungen des Wagens werden beim neuen Käfer besser unterdrückt als beim bisherigen.

Bei der ersten Probefahrt war keine Last im Buggepäckraum; wir können unterschiedliche Belastungen erst im Test erproben, glauben aber nicht, daß volles Belasten zu einer spürbaren Verschlechterung des Fahrkomforts führt. Schönheitsfehler des neuen Käfers: die langen Federwege lassen den Bug des unbelasteten Wagens hoch ansteigen, die Karosserie hängt vorn hoch in den Federn. Das sieht eigenartig aus, zog aber die Blicke doch nicht sonderlich auf unseren Probewagen. Jede Belastung des Wagens (auch im Rücksitzraum) läßt die Federn vorn mehr einsinken, so daß der Scheinwerferstrahl entsprechend absinkt, also keine Blendung des Gegenverkehrs. Ob die Reichweite des Abblendlichts bei vollbelastetem Wagen (oder bei sehr schwerer Last vorn und leerem Wagen hinten) zu kurz wird, werden wir erst im Test erproben können.

Neben den besseren Federungseigenschaften und dem Raumgewinn, der sich im Bug aus Federbeinen statt der querliegenden Federstäbe ergibt, ist auch besseres Verhalten beim Bremsen ein Plus der neuen Vorderradführung. Die kurzen Längsschwinghebel der traditionellen VW-Vorderradführung bringen beim Bremsen die Federung zu hartem Ansprechen, gerade bei den Scheibenbremsen verbunden mit einem typischen Stuckern, das bei den Federbeinen von vornherein nicht auftreten kann; auch scharfes Bremsen führt zu keiner merklichen Federungsverhärtung.

Die Federungscharakteristik der Schräglenker-Hinterachse ist bereits vom Käfer mit Halbauftrieb bekannt: nicht ganz so weich wie die neue Vorderachse, aber keinesfalls zu hart und mit guter Stoßdämpfung. Diese Radführung verhindert den mit Recht beim Käfer gefürchteten positiven Sturz der Hinterräder (O-Beine), der seit Einführung der Pendel-Hinterachse mit verbreiteter Spur und Ausgleichsfeder weitgehend unterdrückt, aber nicht ganz beseitigt worden war.

Wir hatten eigentlich erwartet, daß für das neue Käfer-Fahrwerk endlich moderne Niederquerschnittreifen kommen würden, viel-

leicht auf 14 Zoll-Felgen, und die 50 PS-Käfer 1302 S serienmäßig mit Gürtelreifen. Doch Gürtelreifen 155 SR 15 gibt es weiterhin nur gegen Aufpreis, der sich mehr als je zuvor lohnt.

Die weiterhin serienmäßigen altmodischen Superballonreifen 5,60-15 passen einfach nicht zu dem verbesserten Fahrwerk. Sie kosten deutlich etwas von dem Gewinn an Sicherheit durch die neue Technik. Was hilft es, wenn einerseits Federbeine, Schräglenker-Hinterachse und sehr gute Abstimmung für Bodenhaftung der Räder sorgen, dann aber der Reifen nicht mitspielt, vorzeitig zum Quetschen und Rutschen neigt und auch ziemlich laut abläuft?

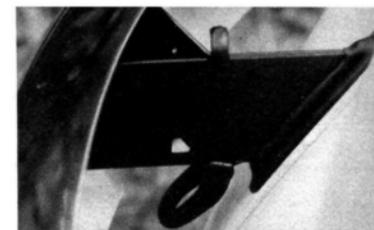
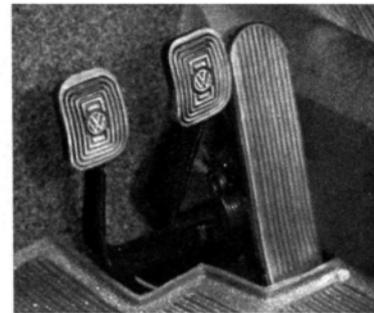
Das Volkswagenwerk verdient Geld genug, um Gürtelreifen serienmäßig bieten zu können. Hier hat sich das Werk um eine Entscheidung gedrückt, die nötig ist und schleunigst nachgeholt werden sollte.

Da darf auch der Kunde nicht gleichgültig sein oder gar Argumente zur Entschuldigung suchen. Fahrwerksaufbesserung hat nichts mit Verführung zum Schnellfahren zu tun. Fahrwerks- und Reifenhaftreserven braucht auch der vorsichtige Fahrer in plötzlich auftretenden Grenzsituationen (z. B. Kurve mit sich verengendem Radius, schlagartig verschlechterter Straßenbelag).

Gürtelreifen werden beim VW 1302 S wohl auch wegen der Profillebensdauer ratsam sein; mit diesem Fahrwerk wird ein flotter Fahrer die Normalreifen schneller abradieren.

Zur Seitenwindempfindlichkeit können wir noch nichts sagen, das Wetter war zu gut. Erfreut hat uns jedoch der deutlich verbesserte Geradeauslauf des neuen Käfers. Auf welliger Fahrbahn, wo man bisher stets und ständig mit der Lenkung korrigieren mußte (beim Automatic-Käfer mit der Schräglenkerachse schon weniger als beim Pendelachs-Normalkäfer), liegt er viel satter und spurstabiler auf Kurs, die um 69 mm verbreiterte Vorderradspur zählt sich aus. Die nun vorhandene Kurstabilität läßt sogar den Schluß zu, das Schreckgespenst zweier Käferjahrzehnte (– wer kämpft so stark mit Sturm und Wind? –) sei abgebaut. Natürlich wird ein Heckmotorwagen immer seitenwindempfindlich sein.

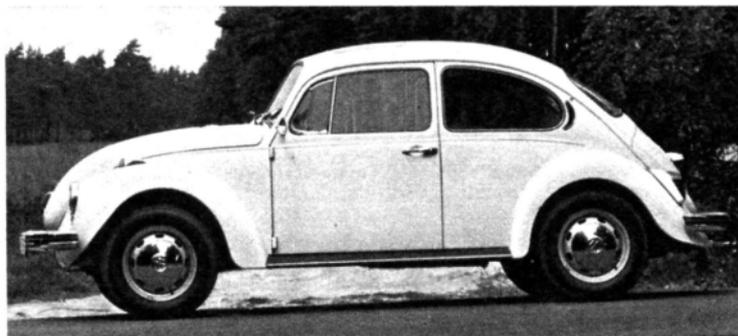
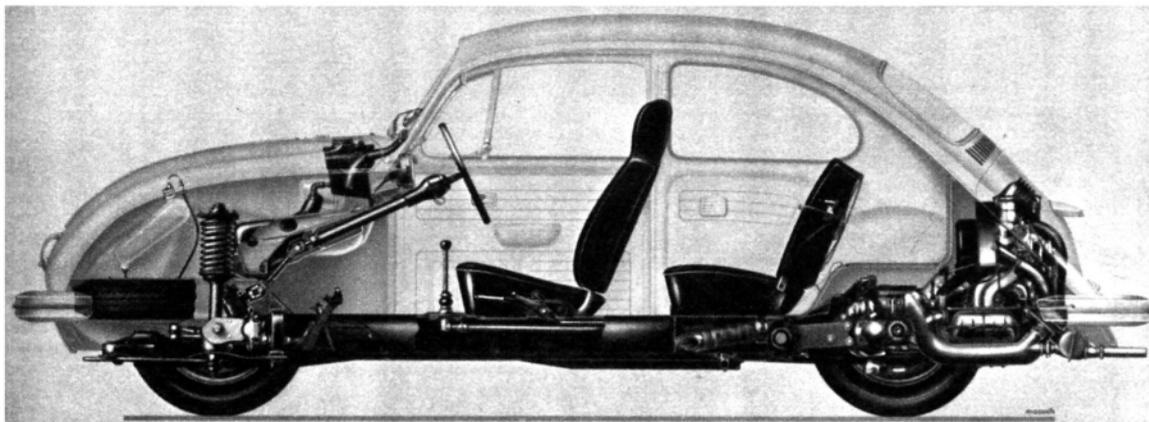
Aber mit der neuen Vorderachse in Verbindung mit der Schräglenker-Hinterachse sind nun technische Mittel angewandt worden, die mehr Verbesserung bringen als alle bisherigen Maßnahmen. Verbesserte Lenkeigenschaften, bessere Bodenhaftung der Räder, besserer Achslastausgleich auch durch weniger Verführung, das Heck zu belasten – bei diesem Käfer wird man nun wirklich alle Last nach vorn stauen, wo sie die Fahreigenschaften verbessert. Bekanntlich ist das kurvenfreudige



Endlich wurde die Anordnung der Pedale verbessert, weniger Abstand zwischen Gas- und Bremspedal (zweites Foto von oben).

Die Wirkung der neuen Käfer-Direktbelüftung hat uns enttäuscht; die neuen Luftschlitze (im Foto oberhalb vom Tacho zu sehen) mußten arg winzig ausfallen, um eine Umkonstruktion des Armaturenbretts zu umgehen. Im oberen Frischluftschlitze sieht man das Hebelchen zur Regulierung der Belüftung. Einschränkunglos ein Detailfortschritt bei allen VW-Modellen: Abschleppösen; hier fotografiert am Käfer, Befestigung der Öse an der linken hinteren Halterung der Stoßstange.

ERSTER TEST AUF FREIER STRECKE



Text und Fotos: E. Männer

Verhalten von Heckmotorwagen bei vielen Fahrern beliebt, wenn es nicht mit schroff auftretender Heckschleuderneigung verbunden ist. Nach unserem Eindruck ist der neue Käfer da durchaus als neuer Maßstab geeignet. Daß er bei ungünstigen Straßen- und Wetterbedingungen weniger nerven- und reaktionsbeanspruchend sein wird als die bisherigen (und weitergebauten) Ausführungen, deren Fahreigenschaften dadurch um so kritischer zu beurteilen sind, steht fest.

Wendigkeit verblüffend

Der gewaltige Radeinschlag an der neuen Vorderachse macht den VW 1302 und 1302 S zu einem erstaunlich wendigen Fahrzeug. Der von ca. 11,0 auf 9,6 Meter verringerte Wendekreisdurchmesser bedeutet in der Praxis viel leichteres Aus- und Einparken. Wir haben es ausprobiert: in

ganz enge Parklücken kommt man mit dem neuen Käfer hinein, wo es bisher nicht oder nur mit mühsamem Rangieren ging. In mittlere Parklücken (etwa Normabstand von Parkuhren) genügt jetzt einmaliges Einschlagen der Lenkung.

Auf der Standardbreite neuer Bundesstraßen (9 Meter) schafft der neue Käfer das Wenden in einem Zug, da ja der Spurbereich der Räder kleiner als der von der Karosserie beanspruchte Wendekreisdurchmesser ist. Ein VW mit der Wendigkeit eines R 4 oder einer Citroen Dyane oder eines NSU Prinz!

Belüftung schwach, Entlüftung gut

Neuerungen der Belüftung erhielt neben 1302 und 1302 S auch der VW 1300. Sieben Frischluftdüsen für Belüftung des Innenraums. Drei waren es bisher schon an der Oberseite des Armaturenbretts

zum Defrosten der Scheibe, zwei neue Düsen sind oberhalb vom Tacho und direkt beim Beifahrer-Haltegriff hinzugefügt worden. Düsen ist eigentlich schon zuviel gesagt, es sind Schlitze, und ihre Wirkung hat uns enttäuscht.

Mit zwei Hebelchen in den beiden äußeren Luftschlitzen oben kann man einstellen, ob die Frischluft an die Scheibe oder zum Innenraum gelenkt werden soll. Aber selbst bei sehr flotter Fahrt ergab sich als Innenraumbelüftung nur ein Luftsäuseln, keinesfalls ein Anblasen mit Frischluft, wie es eine moderne Direktbelüftung bieten muß, wenn es der Fahrer will.

Wir fuhren den VW 1302 S an einem sehr heißen Sommertag und hätten erbärmlich schwitzen müssen, wenn der Probewagen nicht ein Stahlkurbeldach gehabt hätte. Erst durch spaltenweise Dachöffnung kam genügend Frischluft nach innen. Wir notierten dabei übrigens viel geringere Wind-

geräusche vom Stahlkurbeldach her (ohne Windabweiser selbstverständlich), weil der Luftüberdruck innen durch die Entlüftungsschlitze beiderseits vom Heckfenster automatisch abgesogen wird. Diese Heckraumentlüftung funktioniert nach unseren ersten Eindrücken beachtlich gut; den Konstrukteuren ist durch die beiden sichelförmigen Entlüftungsschlitze seitlich hinten endlich die Erfüllung alter Wünsche nach einem Käfer mit durchlüftetem Rücksitzraum gelungen.

Vielleicht wird das Stahlkurbeldach künftig bei den meistgefragten Käfer-Extras von der L-Ausstattung abgelöst. Zu erhöhtem Preis (195 DM statt 165 DM) bietet dieses Ausstattungspaket zusätzliche Frischluftzufuhr mit zweistufigem Gebläse – wir halten es für sehr nützlich und sind entschieden dafür, daß es dieses Gebläse als M-Ausstattung auch außerhalb des L-Paketes für ca. 30 DM Aufpreis geben soll.

Nicht gefallen hat uns das Glukern des Kraftstoffs bei halb oder ganz leerem Tank. Wolfsburgs Gründlichkeit in der Detailkonstruktion hat bisher solche Geräusche des hin- und herschwappenden Kraftstoffs zu vermeiden gewußt – neuer Tank, neues Problem. Aber damit wird die TE (= Technische Entwicklung) im Volkswagenwerk wohl eher fertig werden als mit der viel zu schwachen Frontraumbelüftung.

Fortschritt über die Kasse

Änderungen an einem vorhandenen Wagen gehören zu den schwierigsten Konstrukturaufgaben überhaupt. Beim VW 1302 und 1302 S hat sich die teure Umkonstruktion technisch gelohnt.

Das Werk läßt sich den Aufwand bezahlen: der VW 1302 kostet exakt 250 DM mehr als der VW 1300 mit dem gleichen 44 PS-Motor. Für den VW 1302 S muß man für 6 PS mehr und Scheibenbremsen vorn nochmals 200 DM zulegen.

Für 5945 DM ist es der teuerste Käfer aller Zeiten. Für diesen Preis bekam man vor neun Jahren immerhin noch das Viersitzer-Cabriolet, das heute als 1302 LS Cabrio schon 7490 DM kostet.

Addiert man zum Grundpreis des VW 1302 S noch einige sehr nützliche Extras wie Gürtelreifen, heizbare Heckscheibe und L-Ausstattung dazu, dann ist die 6500 DM-Preisgrenze erreicht.

Ein Superluxus-Käfer mit Halbautomatik, Stahlkurbeldach, Metalleffektlack und Standheizung beispielsweise kann bis an 8000 DM kosten. Das ist erschreckend.

Der VW 1302 S hat uns als 6000 DM-Wagen, wie wir ihn gefahren haben, jedenfalls als preiswürdig überzeugt. ■