

# mot

E 4977 D

# 19

**mot**  
**auto-kritik**

jetzt vereinigt mit



**mr**

**motor**

Rundschau+Kritik

Ausgabe A  
Vom Jungfachmann  
zum Kfz-Meister  
Tankwart - Elektrik  
19.9.1970 16. Jahrgang

# Manta kontra



# Capri

Großer Test

# VW 1302+1302 S

# Test VW 1302



## Pluspunkte

- Durch geändertes Fahrwerk erheblich verbesserte Fahreigenschaften, mit Gürtelreifen (Aufpreis) gute Straßenlage
- Leicht ansprechende, insgesamt gut abgestimmte Federung mit erheblich verbesserter Schluckfähigkeit vorn
- Erheblich verbesserte Wendigkeit
- Gute Lüftung durch neue Frontraumbelüftung mit guter Luftverteilung und -dosierung; Heckraumentlüftung
- 1300 ccm-Motor (VW 1302) mit etwas verbesserter Leistung, Normalkraftstoff
- 1600 ccm-Motor (VW 1302 S) mit mehr Kraftreserve für sicheres Überholen, zügiges Durchhalten der Reisegeschwindigkeit, weniger Schalten, bessere Laufruhe, bessere innere Motorgesundheit, Normalkraftstoff
- Sehr gute Getriebeschaltung, insgesamt günstig angelegte Bedienungsorgane zugunsten einfacher Bedienung
- Gepäckraum unter Vorderhaube vergrößert, günstigere Maße auch für Koffer, verbesserte Aufprallsicherheit durch liegendes Reserverad und etwas zurückverlegten Tank
- Pedalabstände etwas verbessert, einfacheres Überwechseln von Gas- auf Bremspedal
- Karosserieform vorteilhaft für geringen Reparaturaufwand bei kleinen Karbolagen (teure Teile nicht exponiert, Kotflügel und Stoßstangen trotz Verteuerung relativ billig)
- Sicheres Anfahren auf Glätte im Winter auch ohne M+S Reifen durch große Räder und starke Hinterachsbelastung
- Durch weite Verbreitung Vorteile für Service, Ersatzteilversorgung, Gebrauchtwagenpreise
- Starkes Bemühen des Werks um gute Verarbeitung als Bestandteil des Markenrufs

## Minuspunkte

- Karosserie eng und unübersichtlich
- Insgesamt wenig Gepäckraum trotz Verbesserung
- Unbequemes Ein- und Aussteigen
- Sicherheit beeinträchtigt durch Tank vorn, Windschutzscheibe und Stahlblech-Armaturrenbrett dicht vor den Insassen
- 1300 ccm-Motor (VW 1302) trotz Leistungserhöhung schwächlich, geräuschvoll, nicht sparsam, thermische Gesundheit nicht zweifelsfrei, in ungünstiger Versicherungsstufe
- 1600 ccm-Motor (VW 1302 S) trotz besserer Laufruhe nicht leise, durch viel Hubraum im Verhältnis zur Leistung hoher Verbrauch, im 4. Gang durch äußerst knappe Getriebebestufung beeinträchtigtes Durchzugsvermögen am Berg, im mittleren Drehzahlbereich Neigung zu zögerndem Gasannehmen und träger Ansatz beim Beschleunigen
- Stark hörbare Schwappgeräusche des Kraftstoffs im Tank
- Beide Motoren: nach außen unschönes Motorgeräusch mit erheblichem Lärm
- Heizwirkung stark mit Motorbelastung schwankend, häufiges Regulieren nötig
- Zusätzliches Lüftungsgebläse nur als Bestandteil der L-Ausstattung
- Reifen-Normalausrüstung veraltet (Diagonalreifen in Superballonformat), unbedingt empfehlenswerte Gürtelreifen nur gegen Aufpreis
- Service nicht selten durch Überfüllung in den Werkstätten beeinträchtigt
- Im Laufe der letzten Jahre und Monate zum Teil beträchtliche Ersatzteilverteuerungen

## Form

Käfer-Form unverändert, Änderungen wenig auffällig; neue Vorderhaube breiter und stärker gewölbt, vorn über Stoßstangenhöhe abgeschnitten und auch dadurch breiter wirkend, Kotflügel und Seitenteile unauffällig angepaßt. Hinten seitlich die Luftschlitze der Heckraumentlüftung, Schriftzug VW 1302 oder 1302 S auf dem Heck, das alles fällt kaum auf. Daß der Achsabstand (Radstand) um 2 cm größer wurde, kann man nicht sehen, eher schon die Vergrößerung der Spurweite vorn (7 cm), außerdem hängt das neue Modell vorn höher in den Federn, weil die Federbeine mehr Federweg erlauben. Wolfsburg wagte keine neue Karosserie, obwohl sie kaum teurer gewesen wäre als die tiefgreifende Umkonstruktion des gesamten Vorderteils. Der Käfer verkauft sich als Begriff, mit normaler Karosserie wäre er ein Auto wie andere. Ganz ohne Vorteile ist die Form auch nicht: aerodynamisch recht günstig; kleine Beulen und Kratzer geraten am ehesten an die recht billigen Kotflügel, nicht so leicht an teurere Karosserieteile; der kantenlose Käfer rutscht durch die automatischen Waschanlagen wie dafür gemacht.

## Raum

Von Raum kann keine Rede sein, nur von Enge, wenn man den Käfer mit der durchdachten Raumaussparung fortschrittlicher Wagen gleicher Größe vergleicht. Doch der Käfer hätte sich nicht so gehalten, wenn er nicht in einigen wichtigen Maßen auch Pluspunkte hätte. Der Innenraum ist kurz, aber man sitzt hoch, der Fahrer verhältnismäßig nah an den Pedalen, man braucht für die Beine weniger Raum in der Länge als bei niedrigen Sitzen. Durch das gewölbte Dach ist der Kopfraum vorn reichlich auch für lange Leute, hinten trotz abfallendem Dach nicht zu knapp. Vorn wenig Ellenbogenbreite, aber die Ellenbogenfreiheit ist hinten nicht geringer als in moderneren Wagen.

Unerfreulich ist für Raumeindruck und auch für die Sicherheit, daß Armaturrenbrett und Windschutzscheibe zu dicht vor Fahrer und Beifahrer liegen. Unerfreulich ist der geringe Knieaum vor dem Rücksitz, Vordersitzlehne mit Kopfstützen machen die Enge besonders bemerkbar. Der Fußraum vorn ist durch die Radkästen eingeschränkt, die Pedale sind nach innen versetzt.

Vor allem auch die Gewöhnung führt dazu, daß Fahrer über Mittelgröße sich im Käfer nicht selten besser untergebracht fühlen als in moderneren Wagen, aber unangenehm ist doch, daß man nah ans Lenkrad vorrücken muß, wenn hinten Knieaum gebraucht wird.



Der neue Käfer ist da,  
neben einem alten (VW 1300, jetzt 44 PS wie VW 1302)  
und einem uralten (VW 1200,  
mit schweren Sicherheits-Minuspunkten).  
Wenn Käfer, dann möglichst VW 1302 (1300 ccm, 44 PS)  
oder VW 1302 S (1600 ccm, 50 PS).  
Die Fortschritte am neuen Käfer sind lobenswert,  
doch bleiben auch Probleme und Tadel.  
Unser Test beleuchtet das eigenartige Auto,  
das seine Käfer-Schale gern sprengen möchte  
und doch nicht kann und darf.

# + 1302 S

## Gepäck

Federbeine dicht am Rad statt der quer übereinander liegenden gekapselten Federstäbe, das brachte Raum und erlaubte Flachlegen des Reserverads im Bug, darüber etwa doppelt soviel Gepäckraum wie bisher. Viel ist es immer noch nicht, zudem stark gestuft und durch die rundliche Haube begrenzt; nichts für sperrige Lasten, das nutzbare Volumen entspricht der Hälfte des Kadett-Gepäckraums. Aber die Erweiterung kann in vielen Fällen den Dachgepäckträger sparen, auch liegt das Gepäck vorn für Gewichtsverteilung und Schwerpunkt weit günstiger als auf dem Dach. Entriegelung der Vorderhaube wie bisher im Handschuhkasten. Hinter der Rücksitzlehne der bekannte schmale Stauraum, von vorn her schlecht zu erreichen. Vorklappen der Rücksitzlehne ergibt Ladefläche, siehe Fotos. Daß man die Rücksitzlehne nur links mit Zugschlaufe entriegeln kann, kann von rechts her mal lästig sein, aber die Verriegelung ist ein Sicherheitsplus. Das Band zum Herunterhalten der vorgeklappten Lehne ist primitiv, aber wirksam. Tasche in der linken Tür, Handschuhkasten rechts, immer noch keine Ablage unter dem Armaturenbrett und keine Ablagemöglichkeit von Kleinzeug für die Mitfahrer hinten.

## Einsteigen, Aussteigen

Unbequem ist von jeher beim Käfer der enge Abstand zwischen Türpfosten und Sitz, sehr hinderlich für lange Beine und lästig auch für kurze, die Füße streifen an Türverkleidung und Pfosten, Schmutzspuren schon an relativ neuen Wagen zeigen es. Vordersitzlehnen vorklappbar, Entriegelungshebel der Lehnenarretierung gut zur Hand seitlich an den Lehnen, Durchstieg nach hinten beengt durch den geringen Abstand zwischen Rücksitzbank und Vordersitz. Daß vier Türen ins Käfer-Konzept passen könnten, hat schon vor zwei Jahrzehnten der Renault 4 CV bewiesen. Türschloß auch rechts, gute Funktion und gute Absicherung gegen Öffnen bei Aufprall, innen Fingerzugklinken, Innenverriegelung mit den üblichen Stiften. Man kann von außen ohne Schlüssel beide Türen abschließen: gedrückte Türstifte und beim Schließen niedergedrückte Außentürklinken können unabsichtlich abgeschlossene Türen ergeben. Armstützen zugleich als Griffe fürs Zuziehen der Türen. An dem Mittelpfosten Halteschlaufen mit Kleiderhaken.

## Ausstattung

VW 1302 und 1302 S haben die gleiche Ausstattung, für den Preis bemerkenswert reichhaltig: z. B. auch Türschloß rechts, Lichthupe, Benzinuhr, Scheibenwischer mit zwei Geschwindigkeiten, Instrumentenbeleuchtung stufenlos regulierbar. Neu sind Abschleppösen vorn und hinten, das Volumen des Scheibenwaschbehälters wurde auf 1,6 Liter vergrößert. Gummibodenmatten sind in dieser Preisklasse selbstverständlich; der Buggepäckraum ist mit Preßpappe, der Ablageraum hinter dem Rücksitz mit Teppich ausgelegt.

Nach Vorbild von Opel und Ford gibt es seit 1967 ein Käfer-L-Ausstattungspaket. Beim VW 1302 + S kostet es 195 DM Aufpreis und enthält (neu) zweistufiges Frischluftgebläse, außerdem zwei Rückfahrleuchten, Stoßstangen mit Gummibelag, Bodenteppich, Türtasche rechts, Polsterauflage des Armaturenbretts, Kontrolleuchte für Zweikreisbremse, Schloß für Handschuhkasten, abblendbaren Innenspiegel, Spiegel in der rechten Sonnenblende und zweiten Ascher links hinten.

Von den vielen Extras sind unbedingt empfehlenswert die heizbare Heckscheibe für 55 DM Aufpreis sowie Gürtelreifen für 132 bis 144 DM Aufpreis. Weiterhin sind erwägenswert: Stahlkurbeldach für 295 DM und hintere Ausstellfenster für 96 DM Aufpreis. Die Extra-Liste ist äußerst umfangreich: sie reicht von Mittelarmstützen hinten für 37 DM über Metalleffektlackierung für 120 DM bis zu Standheizung für 353 DM. Man kann nach Liste einen VW Käfer für 8000 DM zusammenstellen.

## Bedienung

Gegenüber dem Vormodell wurden nur die Pedale verändert; der krasse Abstand zwischen Gas- und Bremspedal wurde etwas verringert, man muß beim Umwechseln nicht mehr so stark den Fuß anheben.

Die wichtigsten Bedienungsorgane sind beim Käfer ohnehin in Ordnung gewesen. Für eine so alte Konstruktion recht gutes Maßverhältnis Sitz – Lenkrad – Pedale, günstig für große Fahrer (mit entsprechender Neigung der Sitzlehne) wie für kleine Fahrer. Mittelschalthebel und Handbremshebel zwischen den Vordersitzen liegen tadellos zur Hand. Beim Testwagen irritierte uns die wenig exakte Schaltführung; das ist aber mit Sicherheit nicht Käfer-typisch, sondern Sache der Einstellung. Das Rundinstrument ist gut ablesbar, tadellos ausgeleuchtet (stufenlos regulierbar) – liegt aber für heutige Maßstäbe tief im Blick und ist durch viele Kontrolleuchten arg überladen. Tadellose Anordnung der übrigen Schalter, auch keine Probleme bei Einzelheiten wie Türschlössern, Verriegelungsstiften in den Türen, Ascher etc. Für den Beifahrer-Haltegriff sollte das Werk bald eine bessere Lösung finden, er ist nicht griffgerecht. Bedienungsprobleme ergeben sich beim Käfer eher aus den prinzipiellen Nachteilen der unübersichtlichen Karosserie. Aber man hat sich längst daran gewöhnt, auch die starke Hochwölbung des neuen VW 1302-Bugs ist nach einiger Zeit nicht mehr störend. Eindeutig positiv bewerten wir für die Bedienung die spürbar bessere Wendigkeit, mit klaren Vorteilen beim Rangieren und Einparken.

## Die Motoren

VW 1302 mit 1300 ccm/44 PS-Motor, die gleiche Maschine wie im VW 1300, der bisher 40 PS hatte. Etwas erhöhte Verdichtung (7,5 statt 7,3), für die höhere Leistung etwas höhere Drehzahl (4100 statt 4000 U/min); höchstes Drehmoment 8,8 mkg bei 3000 U/min statt 8,9 mkg bei 2000 U/min, theoretisch ein Minus an Elastizität, in der Praxis macht sich jedoch nur die höhere Leistung bemerkbar, wenn auch nur wenig. Etwas kräftigeres Beschleunigen im Bereich von 50–110 km/h; auf 90 km/h ist der VW 1302 etwa 2 sec eher als der bisherige VW 1300/40 PS. Spitze geringfügig höher als mit dem 40 PS-Motor, mit 125 km/h kann man sicher rechnen.

Der VW 1500/44 PS-Motor wird nicht mehr gebaut. Der VW 1302 S hat die 1600 ccm/50 PS-Maschine, die der bisherigen US-Ausführung entspricht. Die 1600 ccm-Maschine erlaubt Achsuntersetzung auf weniger Drehzahl, also Drehzahlreduktion und doch höhere Fahrleistungen als bei der 1300 ccm-Maschine. In der Beschleunigung bis 50 km/h kein wesentlicher Unterschied, darüber aber kräftiges Hochziehen, erheblich auch über den bisherigen VW 1500/44 PS-Motor hinaus; ganz klar also ein Motor für höhere Ansprüche an Überholreserven und Reisegeschwindigkeit.

Auch beim 1300 ccm-Motor ist der vierte Gang derart auf Drehzahlreduktion angelegt, daß man für die Höchstgeschwindigkeit nur 4200 bis 4300 U/min benötigt. Nutzbare Beschleunigung in den Gängen bringen Drehzahlen bis ca. 5500 U/min, siehe die Diagramme mit den Endgeschwindigkeiten in den Gängen, beim 1302 im dritten Gang immerhin 108 km/h bei 5200 U/min. So weit, so gut, doch ist der 1300 ccm-Motor trotz geringer Verdichtung und Leistung thermisch stark beansprucht; seine Neigung zu Klingeln und Nachlaufen ist bekannt und offenbar auch in der neuen Ausführung nicht voll behoben.

Der 1600 ccm-Motor des VW 1302 S ist verlockend, tatsächlich auch sehr schön für zügiges Fahren ohne starkes Abfallen der Steigung. Aber fürs Hochbeschleunigen beim Überholen ist auch dieser 1600-Motor nach spezieller VW-Manier eine ziemlich schlappe Maschine; im knappen 4. Gangträges Hochziehen ist auch für ihn typisch, und er hängt nicht so sauber am Gas wie man es fordern muß. Die geringe Leistungsausbeute bedeutet zudem schlechte Kraftstoffausnutzung, der Verbrauch ist im Verhältnis zur Fahrleistung hoch.

Ohne Zweifel entsprechen diese VW-Motoren den Fahrgewohnheiten vieler Fahrer, die ohne Ambitionen ihrer Wege ziehen, doch kann gerade der 1600 ccm-Motor in Verbindung mit der stark verbesserten Straßenlage in ein Dilemma bringen, auch hinsichtlich Sparsamkeit, das schließlich dann



doch den 1300 ccm-Motor ratsamer macht – der aber trotz seiner langen Geschichte nicht der gesündeste, leiseste und reifste ist. Mit einem fortschrittlichen neuen 1300-Motor hätte das Werk den Käfer-Interessenten einen besseren Dienst erwiesen als mit der Qual der Wahl zwischen zwei nicht ganz praxisingerechten Motoren.

Voll befriedigend sind die Kaltstartfreudigkeit (Startautomatik, gute Abstimmung auch auf tiefste Temperaturen), das sofortige Gasannahmen der kalten Maschine und die gute Getriebschaltung, dagegen sollte das Kupplungs pedal beim 1302 S leichter zu betätigen sein.

Viel Ärger mit Anfahren und Schalten vor allem im Stadtverkehr spart die Halbautomatik – dreistufig, etwa den oberen Gängen eines Vierganggetriebes entsprechend, kein Kuppeln und weniger Schalten. Sie kostet Temperament, Messungen müssen wir noch machen, für den 1302 Automatic kann man mit der Beschleunigung des bisherigen VW 1300 / 40 PS rechnen. Der 1600-Motor paßt gut zur Automatik, aber wer ungeduldig aufs Gas tritt, zahlt mindestens 0,5 l über den Verbrauch der entsprechenden Maschine mit Schaltgetriebe hinaus. Sonst spricht aber viel für die Halbautomatik, obwohl sie im Schaltungsablauf nicht die feinste ist.

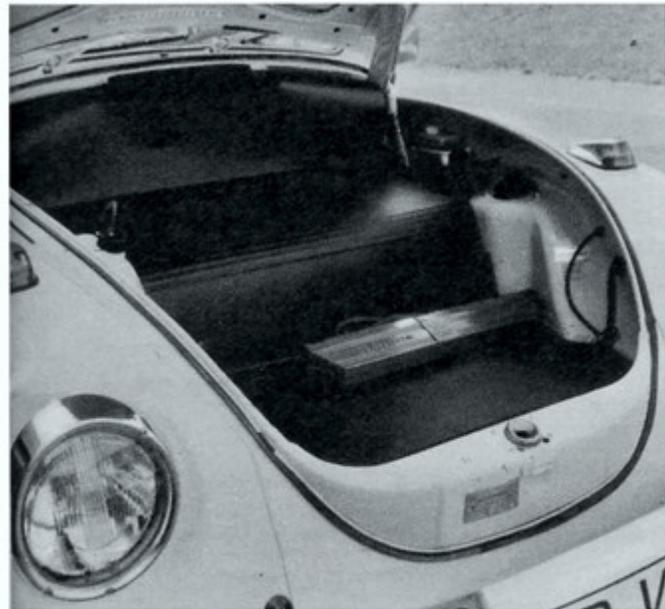
## Fahrwerk, Federung, Bremsen

Der eigentliche Pluspunkt beim VW 1302, ein wahrer Markstein in der VW-Geschichte, ist die Verbesserung der Straßenlage. Mit Schräglenker - Hinterradfederung wie bisher nur bei den Automatik-Ausführungen und mit völlig neuer Vorderradführung und -federung mittels Federbeinen bietet der Käfer jetzt tadellose Straßenlage, bei der auch die etwas verbesserte Achslastverteilung mitspielt. Ballast im vorderen Gepäckraum ist nicht nötig, Gepäckgewicht kann die Straßenlage aber nur verbessern.

Schon vorher war aus dem einstmals bandscheibenstrapazierenden VW ein befriedigend komfortabler Wagen geworden, jetzt schlägt er zum Beispiel Kadett und Escort im Komfort wie in der Straßenlage klar; er ist auch beträchtlich wendiger geworden, im Wendekreis wie fürs Fahrgefühl. Federweg und Schluckfähigkeit der Federung vorn sind sehr beträchtlich verbessert, und durch die sehr gute Stoßdämpfung ergibt sich tadellose Bodenhaftung der Räder, auch auf schlechter Fahrbahn in Schlingel-

strecken keine Neigung zu Trampeln und Versetzen und kein Ausbrechen.

Sehr gutes Richtungsgefühl in der Lenkung, gute Ausgleichsmöglichkeit bei Überforderung. Weiterhin ist der Käfer ein Übersteuerer, er lenkt sehr willig in die Kurve ein, bei Überforderung meldet sich das Heckgewicht, er kann im Extremfall schleudern – aber jetzt wird wirklich die Kurvenwilligkeit, die viele Heckmotorfahrer schätzen, mit sauberem Geradeauslauf, guter Spursicherheit in der Kurve und sicherer Beherrschbarkeit auch bei schärfsten Ansprüchen verbunden. Seitenwindempfindlich ist er dennoch, aber viel weniger als bisher, kaum mehr gewöhnungsbedürftig. Keine Veränderungen bei den Bremsen: VW 1302 serienmäßig Trommelbremsen vorn; Scheibenbremsen vorn nur auf Wunsch, bei VW 1302 S serienmäßig. Selbstverständlich hinten Trommelbremsen. Bremswirkung tadellos, jetzt deutlich verbesserte Spurhaltung beim scharfen Bremsen. Bremskraftverstärker auf Wunsch wäre vor allem für den VW 1302 S zu erhoffen, jedoch Lieferung vorerst nicht geplant. Tadellose Handbremse.



## Heizung Lüftung

Einige Mängel der VW-Heizung wurden im Laufe der letzten Jahre beseitigt. Die Heizwirkung setzt nach Kaltstart sehr rasch ein, nicht langsamer als bei wassergekühlten Motoren. Andere Mängel blieben: Mit dem Heizungshebel zwischen den Vordersitzen kann nur die Heizluftmenge, nicht die Wärmetensität dosiert werden. Wer nach Kaltstart gleich ungeduldig den Heizungshebel aufreißt, bläst sich nur unnützlich viel kalte bis lauwarme Luft an die Füße. Zweites Übel: Die Heizluftmenge ist abhängig von der Motorbelastung; wenig Motordrehzahl ergibt wenig Heizluft, viel Drehzahl viel Heizluft – häufiger Griff zum Regulierungshebel ist nötig. Heizluftaustritt im Fußraum vorn und hinten, gleichmäßige Innenraumwärmerung. Defrosterwirkung an der Windschutzscheibe nur befriedigend, nach Kaltstart in Kurzstreckenverkehr besonders problematisch. Heizbare Heckscheibe empfehlenswert (55 DM), sonst starke Beschlagneigung. Standheizung (Benzin-Heizaggregat) empfehlenswert bei häufiger Kurzstrecke (353 DM).

Wesentlich verbessertes Lüftungssystem: Frischbelüftung vorn durch doppelte (Scheibe/Raum) Luftschlitze vor Fahrer und Beifahrer; horizontale Luftklappe verschließbar für Verstärkung des Luftstroms zur Windschutzscheibe. Die Luftverteilung ist befriedigend, breiter Luftfächer, es entsteht kein scharfer Luftzug am Kopf. Bei niedriger Geschwindigkeit ist der Luftdurchsatz natürlich gering. Für viel Kurzstreckenverkehr ist deshalb das zweistufige Frischluftgebläse günstig (45 DM), in der L-Ausstattung ist es enthalten. Belüftung wie gewohnt außerdem durch Ausstellfenster und Kurbelscheiben vorn. Neu ist die Heckraumventilation, wirksam schon bei niedrigem Fahrtempo. Ausstellfenster hinten (96 DM) zur Entlüftung sind nicht mehr so empfehlenswert wie bisher. Nach unserem bisherigen Eindruck entsteht bei höherer Geschwindigkeit und weit geöffneter Frontbelüftung kein unangenehm scharfer Luftzug nach hinten. Das weiterhin empfehlenswerte Stahlkurbeldach kostet 295 DM.

Unangenehm bei geöffneten Kurbelscheiben: Luftstau im Innenraum, für die Insassen lästig spürbar durch Druck aufs Trommelfell und laut wummerndes Geräusch.

## Geräusche

Es bleibt dabei: Der typische VW-Motorklang ist auch im 1600 ccm-Käfer 1302 S lästig laut hörbar, lauter als im VW 1600. In diesem Punkt sind 1302 und 1302 S eine herbe Enttäuschung. Der Motor rasselt bei Leerlaufdrehzahl unangenehm laut, das Geräusch schwillt stetig an, im oberen Drehzahlbereich ein unangenehmer Pfeifton. Zusätzlicher Motorlärm dringt durch die geöffnete Heizung nach innen. Der 1302 S ist durch mehr Hubraum und weniger Drehzahl leiser als der 1302, aber noch zu laut.

Am Testwagen 1302 S enttäuschten: Laufgeräusche von der Kraftübertragung vor allem bei niedriger Motordrehzahl, Schwirrgeschwindigkeit vom Schaltgestänge ab mittlerer Drehzahl. Das Abrollgeräusch der Gürtelreifen wird zufriedenstellend gedämpft, jedoch trommeln die Stahlgürtelreifen (wir erprobten nur die Uniroyal Rallye 180, doch gilt es auch für Michelin) auf Pflaster deutlich lauter als Textilhülsenreifen.

Der Bodenteppich bei L-Ausstattung senkt das Geräuschniveau minimal.

Lästig: Der halbvolle Benzintank verursacht bei jedem Bremsen, zügigem Beschleunigen und auf welliger Straße ein mittleres Meeressausen; das Werk hätte hier mit Schwallblechen im Tank vorbeugen müssen.

## Reifen

Unverändert die altmodischen Superballonreifen 5,60 - 15, vor allem wohl aus Preisgründen (Niederquerschnittreifen wären ein paar Mark teurer) und wegen optimaler Federung. Wichtige Argumente für den Käfer, aber die Nachteile überwiegen doch: Bei Kurvenfahrt ist die Kursstabilität mit Normalreifen besonders gering. Um die Fahrwerksqualitäten voll zu nutzen braucht man Gürtelreifen.

Der VW 1302/1302 S ist wahlweise mit Gürtelreifen lieferbar, sie kosten annähernd den Mehrpreis, den man auch beim Händler gegenüber Normalreifen zahlen würde: 132 DM für Textilhülsen, 144 DM für Stahlgürtel, Größe jeweils 155 SR 15.

Zugunsten bestmöglicher Komforts sind Textilhülsenreifen die bessere Wahl als Stahlgürtelreifen, doch ergeben die Stahlgürtelreifen noch ein Plus für Straßenlage und Profillebensdauer. Am Testwagen Uniroyal Rallye 180, bis aufs Abrollgeräusch (Stahlgürtel) optimal.

## Sicherheit

In den USA setzten schon vor Jahren einflussreiche Gegner dazu an, den Käfer wegen Sicherheitsmängeln abzuschließen. Das hätte Verlust des größten Käfer-Markts bedeutet, das Umstellen auf die US-Sicherheitsvorschriften war eine Lebensfrage und hat zu tiefgreifenden inneren Änderungen und Neuentwicklungen geführt, schrittweise schon seit Jahren. Knautschzonen und stabile Zelle mit genau abgestimmten Blechstärken, reißfeste Bauart des gefährlich vorn liegenden Tanks, abgesicherter Tankstutzen, Sicherheitslenksäule, dazu die übliche Detailarbeit. Jetzt auch Verbesserung der aktiven Sicherheit (Straßenlage) – da ist geschehen, was möglich war, doch stellen weitere Sicherheitsforderungen das Käfer-Konzept in Frage: Armaturenbrett aus nachgebendem Material, Windschutzscheibe nicht so dicht vor den Insassen, das sind im Käfer unerfüllte und unerfüllbare Forderungen.



## Fahren mit Wohnanhänger

Grundsätzlich ist für Anhängerfahrten ein Motor mit möglichst viel Hubraum empfehlenswert, also der VW 1302 S. Auch dieser 1600-Motor hat freilich für seinen Hubraum nicht viel Leistung, auch nur mäßige Elastizität und noch weniger Zugkraftreserven, siehe Leistungsdiagramm auf Seite 19. Anhängelasten in der Schnittzeichnung auf Seite 19, für Wagen mit Halbautomatik keine Einschränkung, denn die drei Fahrgänge entsprechen etwa den oberen Gängen des mechanischen Vierganggetriebes, Drehmomentwandler für den fehlenden 1. Gang. Die höchstzulässigen Anhängelasten können auch für Paßfahrt im Gebirge genutzt werden. Die Antriebsräder haben unter allen Fahrbedingungen gute Bodenhaftung. Die Hinterfedern sinken bei normaler Deichsellast (30 bis 40 kg) nicht zu stark ein. Zudem bringt das größere Gepäckraumvolumen vorn auch mehr Gepäckgewicht und damit besseren Achslastausgleich als beim Vormodell. Die Motoren mit 1300 und 1600 ccm schleppen die Last auf jeden Fall weg, nur muß man wegen dem Zugkraftmangel vor allem aus dem knappen vierten Gang öfter abwärtsschalten als bei vergleichbaren Motoren.

## Verarbeitung, Lebensdauer

Gesamteindruck fast karg, aber alles sitzt richtig und ist strapazierfähig. Die Bitumenpappe im Fußraum etwas knapp bemessen: Die alte Schmutzkuhle um die Gaspedalagerung ist noch immer vorhanden, aber man kann den dort sich unvermeidlich ansammelnden Schmutz leicht herauswischen, wenn man die Gummimatte anhebt. Bei L-Ausstattung ist der ganze Fußraum sowieso fest mit Teppich ausgelegt, der kein Wasser durchläßt (beschichtet). Ärgerlich, daß die Kunststoffstöpfe herausfallen, die im vorderen Gepäckraum die beiden Abdeckungshälften verbinden sollen. Wenig angenehm auch die Neigung zu Benzingeruch im Innenraum, der bei unserem Testwagen auf schlecht sitzenden Schlauch an der Kraftstoffpumpe und Einstellmangel am Vergaser zurückzuführen war.

Lackierung in gewohnt guter Qualität, jedoch erhöht pflegebedürftig nach wie vor die Vorderhaubenpartie und die Vorderkotflügel, weil stark steinschlaggefährdet. Auch beim besonders gesunden 1600-Motor sind die thermischen Probleme offenbar nicht ganz überwältigt, denn noch immer hat er die elektromagnetische Leerlaufabschaltdüse, die dem Motor gewaltsam die Kraftstoffzufuhr abdrehen muß, um Nachlaufen des

heißen Motors nach dem Abschalten der Zündung zu verhindern. Von den Käfermotoren kann man eine Lebensdauer von 80 000 und mehr Kilometer erwarten, nicht überdurchschnittlich.

Reifenlebensdauer: Wer die höhere Motorkraft des 1302 S ausnützt, muß natürlich mit mehr Reifenverbrauch als beim 1302 rechnen, zumal die verbesserte Straßenlage zu etwas schärferem Fahren reizt. Im Durchschnitt kann man beim 1302 mit Normalreifen ca. 25 000 km erwarten, beim 1302 S dürften es etwa 22 000 km sein, bei den empfehlenswerteren Gürtelreifen sind es etwa 35 000 bis 40 000 km, bei ruhiger Fahrweise erhöhen sich diese Reifenlaufstrecken u. U. beträchtlich.

## Wartung, Pflege

VW ist führend in dem Bestreben, dem Fahrer alles abzunehmen, was über Fahren und Tanken hinausgeht. Das Diagnose-System ist so weit entwickelt (und man tüftelt weiter an der Vervollkommnung), daß durch Do-it-yourself nicht viel gespart werden kann. Die ersten fünf Diagnosen sind kostenlos. Dann folgen nach Vorschrift obligatorische Wartungsarbeiten: Alle 5000 km ist ein Schmierdienst vorgesehen, Grundpreis dafür (ohne Öl etc.) nur 3,89 DM.

Alle 10 000 km ein Wartungsdienst, Grundpreis 10,10 DM. Wer weniger als 10 000 km im Jahr fährt, soll wenigstens einmal im Jahr eine Diagnose vornehmen lassen, die Aufschluß über den Zustand von Motor und Fahrwerk

gibt. Was über die obligatorischen Wartungsarbeiten hinausgeht, wird als „individuelle Wartung“ bezeichnet; anhand der Diagnose soll nach diesem System an jedem Wagen wirklich nur das gemacht werden, was notwendig ist. Sehr irritierend sind die Motorölempfehlungen. VW erwähnt in der sonst sehr guten und ausführlichen Betriebsanleitung kein Mehrbereichsöl. Zwischen vier verschiedenen Einbereichsölsorten soll man jahreszeitlich wechseln: SAE 40 in der heißen Jahreszeit, SAE 30 in der kühleren Jahreszeit (also in den Übergangsmo-naten) und im Sommer, SAE 20 W 20 im Winter bei Außentemperaturen nicht unter  $-15^{\circ}\text{C}$  und SAE 10 W bei Temperaturen bis  $-25^{\circ}\text{C}$ , mot-Meinung: Da ein Mehrbereichsöl der Sorte 10 W 40 alle vier genannten Temperaturbereiche abdeckt, fährt man damit trotz des höheren Literpreises im allgemeinen günstiger, zumal man meist wenigstens einen Ölwechsel einspart.

## Ersatzteile

Blech (gründiert, incl. Mehrwertsteuer) wird auch bei VW immer teurer. Kotflügel vorn 62,16 DM, Kotflügel hinten 39,29 DM, Rohbautür 98,01 DM, vordere Haube 118,77 DM, Motorhaube 54,11 DM, Stoßstange vorn 72,15 DM, Stoßstange hinten 66,60 DM. Der Motoraus- und -einbau kostet knapp drei Arbeitsstunden. Der Preis für den Austauschmotor stand zur Zeit des Testabschlusses noch nicht fest, offenbar soll auch der 1300 ccm/1302-Motor teurer werden.

## mot-Gesamturteil

Der VW 1302 ist seinen Mehrpreis von 250 DM gegenüber dem unverändert weitergebauten VW 1300 wert: mehr Fahrsicherheit, mehr Gepäckraum, bessere Lüftung. Doch die verbesserte Straßenlage entlarvt noch mehr als bisher den Motor als schlapp, lärmend, gar nicht sparsam und nicht überzeugend gesund, es fehlt ihm an Kraftreserve fürs Überholen und am Berg. Der 1600-Motor des VW 1302 S ist wesentlich kräftiger, laufruhiger, zweifellos gesunder, kostet aber viel Verbrauch und bietet nicht die Energie, die bei so viel Hubraum das Überholen sicherer machen würde. Glück für Wolfsburg: VW-gewohnte Käufer wissen nicht, was bessere Motorentechnik bieten könnte — oder anderes am Käfer ist ihnen wichtiger.

## Technische Daten

### Motor:

Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor		
	1302	1302 S
Zylinderbohrung mm	77	85,5
Kolbenhub mm	69	69
Verdichtung	7,5:1	7,5:1
Hubraum (effektiv)		
ccm	1285	1584
Hubraum (Steuerf.)		
ccm	1276	1570
Leistung PS	44	50
bei U/min	4100	4000
Größtes Drehmoment		
mkg	8,8	10,8
bei U/min	3000	2800
Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl	9,4	9,2

Vierfach gelagerte Kurbelwelle, hängende Ventile; Gebläse-Luftkühlung mit Keilriemenantrieb, thermostatische Kühlluftregelung; Motorölinhalt ca. 2,5 Liter, Ölkühler; 1 Solex-Fallstromvergaser mit Startautomatik; Tank (im Bug) Inhalt ca. 41,5 Liter; Batterie 12 Volt/36 Ah, frühladende Gleichstromlichtmaschine.

### Kraftübertragung:

Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Getriebeuntersetzungen: 3,80 / 2,06 / 1,26 / 0,89 / R. 3,61, Untersetzung in der Hinterachse beim VW 1302 = 4,375:1, beim VW 1302 S = 4,125:1. Auf Wunsch Halbautomatik: Dreiganggetriebe und Drehmomentwandler. Untersetzungen: 2,06 / 1,26 / 0,88 / R. 3,07, Achsuntersetzungen wie Wagen mit Schaltgetriebe.

### Fahrwerk:

Radführung vorn an unteren Querlenkern und McPherson-Federbeinen (hochliegende Schraubenfedern und Stoßdämpfer kombiniert). Radführung hinten an Schräglenkern, Längsschwingarme an je einer querliegenden Torsionsfeder (Drehstab), Torsionsstabilisator an der Vorderachse.

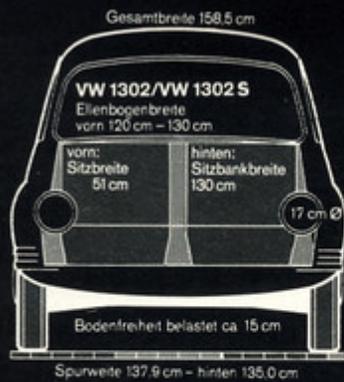
Rollenlenkung mit Lenkungsdämpfer, ca. 2,8 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag. Reifen 5,60 - 15 (4 PR) auf Felgen 4 x 15, Luftdruck vorn 1,1 - 1,3 atü, hinten 1,7 - 1,9 atü; auf Wunsch Gürtelreifen 155 SR 15, Luftdruck 1,3 - 1,9 atü. VW 1302 vorn mit Trommelbremsen, auf Wunsch mit Scheibenbremsen; VW 1302 S serienmäßig vorn mit Scheibenbremsen; VW 1302/1302 S hinten mit Trommelbremsen; Handbremshebel zwischen den Vordersitzen.

### Maße:

Radstand 2420 mm, Spurweite vorn/hinten 1379/1350 mm, Außenmaße 4080/1585/1500 (unbelastet) mm, Bodfreiheit (belastet) ca. 15 cm, Wendekreisdurchmesser links/rechts ca. 9,9/10,1 m.

### Gewichte:

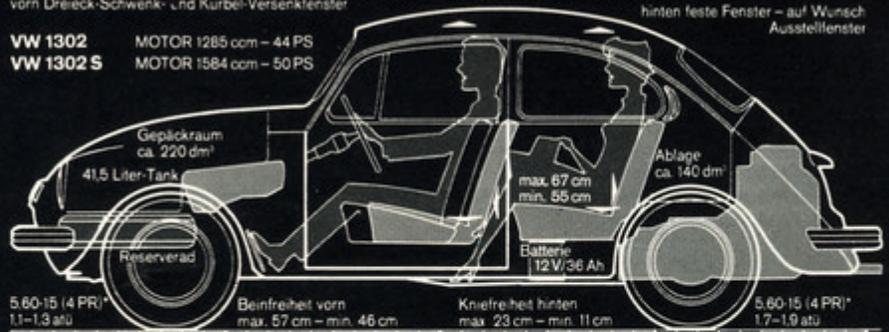
Wagen-Leergewicht fahrfertig ca. 870 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1270 kg, zulässige Belastung demnach ca. 400 kg (entsprechend vier Personen zu je 75 kg und 100 kg für Gepäck). Zulässige Anhängelast gebremst für gewerbliche Anhänger 500 kg, für Wohnanhänger 650 kg, zulässige Anhängelast ungebremst 400 kg; Dachlast bis 50 kg.



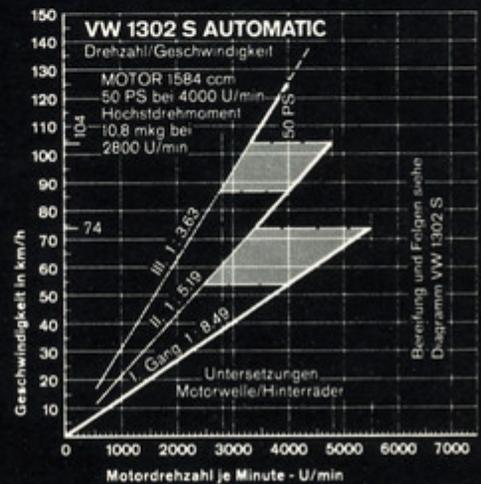
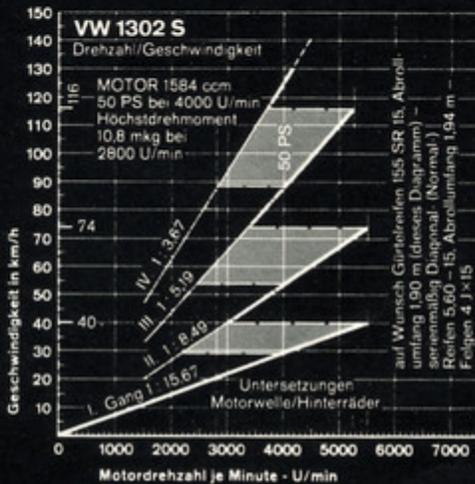
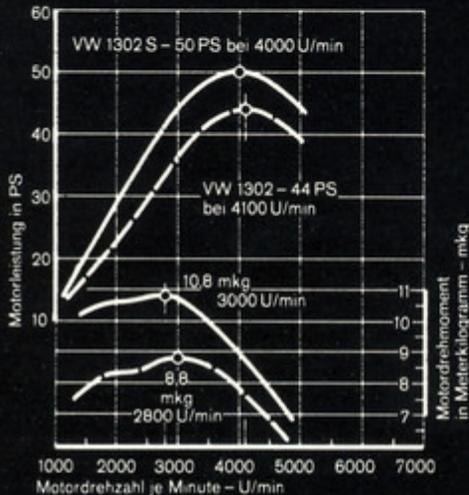
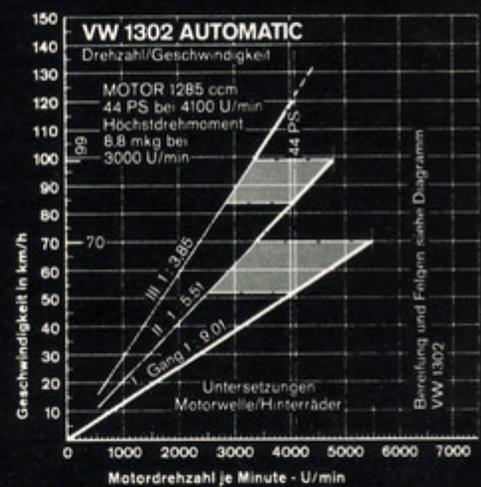
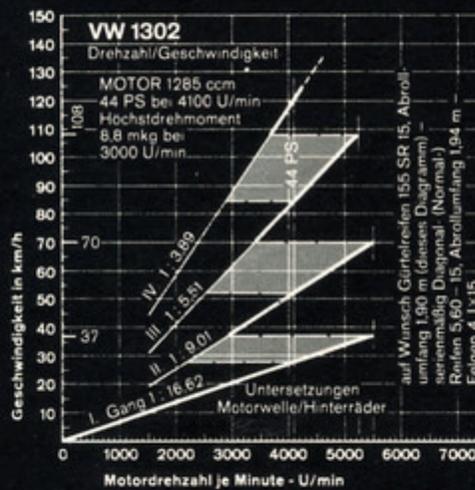
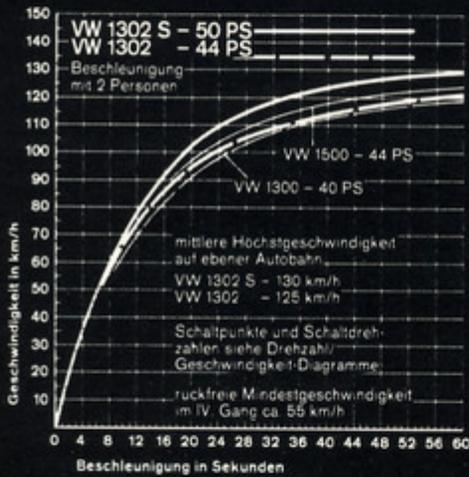
Fahrzeug-Leergewicht fahrfertig 870 kg - zulässige Zuladung 400 kg - zulässiges Gesamtgewicht 1270 kg  
Anhängelast gebremst gewerblich 500 kg, Wohnanhänger 650 kg, ungebremst 400 kg - Dachlast bis 50 kg  
vorn Dreieck-Schwenk- und Kurbel-Versenkfenster

**VW 1302**  
**VW 1302 S**

MOTOR 1285 ccm - 44 PS  
MOTOR 1584 ccm - 50 PS



Radstand 242,0 cm - Gesamtlänge 406,0 cm - Gesamthöhe unbelastet ca. 150 cm - Bodenfreiheit belastet ca. 15 cm - Türöffnung hoch/breit 99/92 cm - Innenraumlänge Armaturenbrett bis Rücksitzlehne ca. 150 cm - Sitzfläche unbelastet zu Dach (Pfeile sind Meßpunkte) vorn/hinten 92/85 cm - Sitzhöhe (vordere Sitzkante unbelastet bis Fußboden) vorn/hinten 32/37 cm - Sitzfläche lang vorn/hinten 46/45 cm - auf Wunsch Gurtelreifen 155 SR 15, vorn 13 atu, hinten 1,9 atu



## Beschleunigungsvergleich

Modell	Leistung PS	Beschleunigung			Spitze km/h
		0-30 sec	0-100 sec	0-120 sec	
VW 1300/1302	44	14,0	23,5	55,0	125
VW 1300 (Vormodell)	40	16,0	25,0	62,0	120
VW 1302 S	50	12,4	19,0	34,0	130
VW 1500 (Vormodell)	44	14,1	22,5	45,0	125
VW 1600 L/TL	54	12,0	19,5	36,0	135
Fiat 128	55	12,0	18,8	33,4	140
NSU 1200	55	9,8	15,0	23,6	140
Opel Kadett 1100 N	45	12,8	21,0	55,0	125
Opel Kadett 1100 S	55	10,2	16,7	30,9	140
Peugeot 204	55	13,0	21,0	36,0	140
Renault 12	54	11,7	19,0	32,0	140
Simca 1100	60	10,8	18,3	28,7	145

## Verbrauch

Normalkraftstoff	Verbrauch
Langstrecke zügig	9,5-10,3 Liter / 100 km
Langstrecke scharf	11,0-13,4 Liter / 100 km
Kurzstrecke / Stadt	11,6-14,3 Liter / 100 km
Mittel / Testdurchschnitt	12,0 Liter / 100 km
Ölverbrauch im Test	0,3 Liter / 1000 km

Text: Dr. Paul Simsa  
Textmitarbeit: W. Hecht, E. Männer, R. Traub  
Fotos: Dr. P. Simsa  
Zeichnungen, Diagramme: J. F. Drkosch  
Preise, Kosten: K. Freund



# Wirtschaftlichkeit und Konkurrenzlage

Den Käfer gibt es jetzt mit 34, 44 und 50 PS; 1200, 1300, 1600 ccm. Die Spanne der Grundpreise ohne Extras beträgt immerhin 1250 DM. Bei 15 000 Jahreskilometern können je nach Typ die monatlichen Betriebskosten mit Wertverlust entweder 244 DM oder 308 DM ausmachen. Sechzig Mark haben oder nicht haben, das kann eine Frage sein, über die es sich lohnt nachzudenken.

Kraft seines eigenen Erfolgs liegt der Käfer in jenen Hubraum- und PS-Gruppen, die in der Bundesrepublik die höchsten Bestandszahlen aufweisen können. Am letzten Stichtag, dem 1. Juli 1969, wurden folgende Bestandszahlen gemeldet (Gesamtbestand aller Pkw und Kombi 12 584 564):

über 30 bis 34 PS	1 794 860
über 34 bis 40 PS	1 685 452
über 40 bis 45 PS	1 153 739
über 45 bis 55 PS	2 776 626

Das sind 7 410 677 Fahrzeuge aller Marken und nahezu 60 Prozent des Gesamtbestands.

Nach Hubraum beurteilt:

von 1000 bis 1199 ccm	3 788 260
von 1200 bis 1499 ccm	3 406 896
Mit einem Bestand von 7 195 156 Fahrzeugen aller Marken in diesen Hubraumklassen ergibt sich zwangsläufig eine Parallele zu den PS-Bestandszahlen.	

Trotz aller Spekulationen um Anti-VW und Käfer-Siechtum: der rundliche VW mit Kotflügeln und Trittbrettern hat immer noch den Status des Klassenbesten und das nicht zwischen 34 und 50 PS, der Käfer ist Meister aller Klassen.

## Welcher Typ ist gefragt?

In den Zulassungszahlen der letzten Jahre (1200 mit 34 PS, 1300 mit 40 PS und 1500 mit 44 PS) liegt der 1300 unter den Käfern eindeutig an der Spitze. Es folgt das Sparmodell 1200. Der 1500-Super-Käfer bildete das Schlußlicht. Dabei muß man allerdings berücksichtigen, daß beim 1200 Großbesteller (wie die Post) ins Gewicht fallen. Der Anteil privater Wagen dürfte relativ gering sein.

Die Zulassungszahlen für West-Berlin und das Bundesgebiet:

	1968	1969
VW 1200	61 833	77 209
VW 1300	164 681	204 445
VW 1500	39 230	36 227
Erstes Halbjahr		
	1969	1970
VW 1200	43 132	39 323
VW 1300	109 366	128 219
VW 1500	18 517	25 138

Im Vergleich dazu einige Konkurrenten mit ihren Halbjahres-Ergebnissen von 1970:

Opel Kadett (alle Ausf.)	114 514
Ford Escort (alle Ausf.)	19 192
Ford 12 M	22 654
Fiat (Gesamtzahl)	63 898

Bei Fiat spielen allerdings auch Lieferschwierigkeiten eine Rolle, dennoch wären die 80 000 nicht überschritten worden.

## Preise, Kosten

VW 1200, 34 PS	4695,— DM
VW 1200, 44 PS	4795,— DM
VW 1300, 34 PS	5395,— DM
VW 1300, 44 PS	5495,— DM
VW 1302, 34 PS	5645,— DM
VW 1302, 44 PS	5745,— DM
VW 1302 S, 50 PS	5945,— DM

(Aufpreise für Extras siehe Kapitel Ausstattung)

	VW 1200	VW 1300/1302	VW 1302 S
Kfz-Jahressteuer	172,80 DM	187,20 DM	230,40 DM
Haftpflicht-Versicherung ca.	320,30 DM	403,20 DM	403,20 DM

Feste Jahreskosten einschließlich Nebenkosten ohne Wertverlust ca.	645,— DM	740,— DM	813,— DM
--	----------	----------	----------

Voraussichtlicher Wertverlust pro Jahr während der ersten drei Jahre ca.	700,— DM	800,— DM	900,— DM
--	----------	----------	----------

Feste Jahreskosten mit Wertverlust ca.	1345,— DM	1540,— DM	1713,— DM
--	-----------	-----------	-----------

Laufende Kosten pro 100 km:			
Kraftstoff	5,15 DM	5,95 DM	6,85 DM
Öl	0,40 DM	0,45 DM	0,50 DM
Reifen	0,75 DM	0,95 DM	1,— DM
Werkstatt	4,30 DM	4 50 DM	4,85 DM
	10,60 DM	11,85 DM	13,20 DM

Monatliche Betriebskosten ohne (in Klammern mit) Wertverlust bei 15 000 Jahreskilometern	186,— DM (244,— DM)	209,— DM (276,— DM)	233,— DM (308,— DM)
20 000 Jahreskilometern	230,— DM (289,— DM)	260,— DM (326,— DM)	288,— DM (362,— DM)

Kosten pro Kilometer ohne (in Klammern mit) Wertverlust bei:			
15 000 Jahreskilometern	14,9 Pf (19,5 Pf)	16,8 Pf (22,1 Pf)	18,6 Pf (24,6 Pf)

## Wertverlust

Der 1300 — wir sprechen hier anhand der Zulassungszahlen zunächst nur von den bisherigen Typen — war unangefochtener Käfer-Spitzenreiter. Dieser Punkt ist auch in der vom Privatfahrer gern übersehenen Wertverlustrechnung interessant. Beim Wiederverkauf macht sich die Marktlage des Neuwagens in Mark und Pfennig bezahlt. Nach rund drei Jahren wird der 1300 nur noch um rund 100 DM niedriger bewertet als der 1500, der als Neuwagen 200 DM mehr kostete. Nach vier Jahren kein Preisunterschied mehr. Der VW 1200 behält auch am Gebrauchtwagenmarkt seinen Abstand zum VW 1300 im wesentlichen, etwa zwischen 500 und 700 DM.

Wegen des geringen Anschaffungspreises, daß in das Sparmodell wenig Aufwand an Extras gesteckt wird bzw. gesteckt werden kann, rechnen wir mit einem geringeren Wertverlust als beim 1300. Einerseits stößt der 1200 beim Wiederverkauf auf Mißtrauen, weil man viel geschundenen Firmenwagen rechnen muß, andererseits scheint er in letzter Zeit ein gewisses Interesse als Zweitwagen zu finden (gut genug für die Frau und zum Einbeulen, wenn sie gerade erst den Führerschein gemacht hat, denkt mancher Mann). Bleibt als Fazit die alte Regel, daß ein VW-Käfer im Wiederverkauf und damit im Wertverlust weniger

Kummer macht, weniger jedenfalls als viele Konkurrenzmodelle. Ein VW 1200 Export mit 34 PS, Baujahr 1964, ca. 100 000 km, sollte heute noch zwischen 1300 und 1500 DM je nach Zustand und Ausrüstung bringen. Ein Fiat 1100 beispielsweise wäre unter gleichen Bedingungen schon bei 600 bis 700 DM angelangt. Ein Ford 12 M wird mit 200 DM niedriger bewertet und ein Opel Kadett mit 150 DM, obwohl sie fabriktisch teurer waren als der VW 1200 Export.

## Versicherungsgruppen

Wer auf wen schießt, läßt sich vom Außenstehenden nicht beurteilen. Auf jeden Fall war es bisher die Regel, daß die VW-PS den Versicherungs-PS-Gruppen ziemlich exakt entsprachen. Oder umgekehrt, die Versicherungsgruppen schienen am VW orientiert zu sein. Die Versicherungsgruppen können jedoch für sich in Anspruch nehmen, daß sie älteren Datums sind. An manchem ausländischen Typ haben wir bemängelt, daß er wegen weniger PS den deutschen Versicherungsgruppen nicht entsprach und deswegen in den Betriebskosten unnötig teuer wurde. Nun sieht es bei VW nicht viel besser aus. Der VW 1200 paßt nach wie vor genau in die PS-Gruppe bis 34 PS (Großstadttarif im Durchschnitt 320,30 DM). Die Grenze der nächsten PS-Gruppe lag bei 40 PS (367,50 DM). Da

## Konkurrenz-Vergleich VW 1200

Preis der zweitürigen Limousine	ab DM	4695,—
Preis der viertürigen Limousine	ab DM	—
Serienmäßige Bereifung		5.60-15
Wert der vier Reifen	ca.	225,—
Aufpreis für Stahlgürtelreifen ab Werk		144,—
Aufpreis für Textilgürtelreifen ab Werk		132,—
Hubraum	ccm	1192
Leistung	PS	34
	bei U/min	3600
Beschleunigung 0-100 km/h		32.5
Mittlere Höchstgeschwindigkeit	km/h	115
Bremsen		T
Antrieb		H
Kühlung		L
Gepäckraumvolumen	dm <sup>3</sup>	180/140
Kraftstoffverbrauch	l/100 km	9,0 N
Kfz-Jahressteuer	DM	172,80
Haftpflichtversicherung ca.	DM	320,30
Wertverlust pro Jahr	ca. DM	700,—
Lauf. Kosten pro 100 km	DM	10,60
Monatliche Kosten bei 15 000 Jahreskilometern ohne Wertverlust	DM	186,—
mit Wertverlust	DM	244,—
Kosten pro km bei 15 000 Jahreskilometern ohne Wertverlust	Pf	14,9
mit Wertverlust	Pf	19,5

war der 1300 richtig. Jetzt haben 1300 und 1302 den auf 44 PS erhöhten Motor. Damit geraten sie in die PS-Gruppe von über 40 PS bis 55 PS (403,20 DM). Der Käufer muß also wegen der vier Pferdchen, die einen VW-Fahrer wahrlich nicht in den Sitz drücken, knapp 40 DM mehr Versicherung im Jahr zahlen.

Es ist schwer verständlich, daß der 40 PS-Motor nicht wenigstens wahlweise im 1300 angeboten wird. Zwar wäre das sicher eine Komplikation in der Produktion, aber schließlich hat VW auch das Wort Volk auf seine Fahnen geschrieben. Nachdem für 1971 durchschnittlich um 25 Prozent teurere Versicherungstarife ins Haus stehen, wäre mit 40 PS wenigstens eine Sparmöglichkeit geboten worden. Oder sollte bei 45 PS eine neue Versicherungstufe liegen? VW könnte es wissen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind die 44 PS von den Kosten her gesehen auf alle Fälle unklug, zumal sie ja mit einem anderen Festkostenfaktor, der Hubraumsteuer, gekoppelt sind. Die 44 PS kommen aus 1300 ccm Hubraum (187,20 DM Jahressteuer). Beim Opel Kadett spart man für die gleichen PS beispielsweise 200 ccm Hubraumsteuer.

## Hubraumsteuer

Die Hubraumsteuer wird als Kostenfaktor vom privaten Autobest-

VW	VW	VW	Fiat	Ford	Ford	NSU	Opel	Opel	Renault	Simca
1300	1302	1302 S	128	Escort	Escort	1200 C	Kadett	Kadett	4	1100 LS
				1100 N*)	1300 S*)		1100 N	1100 S		
5495,—	5745,—	5945,—	5650,—	5593,50	ca. 5993,—	6090,—	5838,60	6186,03	—	5794,—
—	—	—	5950,—	5793,30	ca. 6193,—	—	6154,95	6502,38	4996,—	6099,—
5.60-15	5.60-15	5.60-15	145 SR 13	6.00-12	6.00 S 12	6.15-13	6.00-12	155-13	135 SR 13	145 SR 13
225,—	225,—	225,—	288,—	240,—	Reifenpreis noch nicht bekannt	272,—	240,—	272,—	231,—	288,—
144,—	144,—	144,—	—	—	—	—	177,60	177,60	—	—
132,—	132,—	132,—	—	ca. 133,—	ca. 55,—	148,—	177,60	177,60	—	—
1285	1285	1584	1108	1071	1263	1167	1071	1071	845	1118
44	44	50	55	44	57	55	45	55	34	60
4100	4100	4000	6000	6000	5500	5500	5000	5400	5000	6000
23,5	23,5	19,0	19,0	27,0	18,7	15,5	21,0	19,0	29,0	18,5
125	125	130	140	126	145	140	125	135	120	145
T (a. W. Sv)	T (a. W. Sv)	Sv	Sv	T (a. W. Sv)	Sv	T (a. W. Sv)	T (a. W. Sv)	Sv	T	Sv
H	H	H	F	R	R	H	R	R	F	F
L	L	L	W	W	W	L	W	W	W	W
180/140	220/140	220/140	370	425	425	490/50	450	450	365	360
10,5 N	10,5 N	12,0 N	10,0 S	10,5 N	11,0 N	10,0 N	9,0 N	9,0 S	8,0 N	10,0 S
187,20	187,20	230,40	172,80	158,40	187,20	172,80	158,40	158,40	129,60	172,80
403,20	403,20	403,20	403,20	403,20	498,80	403,20	403,20	403,20	320,30	498,80
800,—	800,—	900,—	950,—	800,—	900,—	900,—	750,—	750,—	800,—	950,—
11,85	11,85	13,20	12,80	11,80	12,55	11,90	10,80	11,55	10,—	12,40
209,—	209,—	233,—	220,—	207,—	226,—	209,—	194,—	203,—	173,—	223,—
276,—	276,—	308,—	299,—	274,—	301,—	275,—	256,—	270,—	240,—	302,—
16,8	16,8	18,6	17,6	16,6	18,1	16,7	15,5	16,2	13,8	17,8
22,1	22,1	24,6	24,0	22,0	24,1	22,0	20,5	21,6	19,2	24,2

\*) Die Escort-Fahrleistungen und -Kosten haben wir für die soeben erschienenen Modelle 1971 zunächst nur schätzen können.

zer gern überbewertet. Ihr wird sogar gern der Schwarze Peter zugeschoben, wenn es um die Entwicklung großvolumiger Motoren geht. VW scheint das in zwei Punkten gleichermaßen zu widerlegen. Das Werk baut seit eh und je relativ hubraumgroße Motoren, ohne daß es den Zulassungszahlen Abbruch tut. Andererseits erweist es sich, daß Hubraum eben doch Geld kostet. Der VW 1302 S mit seinen 1600 ccm kostet jährlich ca. 60 DM mehr Hubraumsteuer als der 1200. Die Versicherungsdifferenz zwischen 34 und 50 PS beträgt vergleichsweise „nur“ ca. 80 DM zwischen Standardversion und Super-Käfer.

### Laufende Kosten

In drei Positionen entspricht der VW-Käfer gutem Durchschnitt: Öl, Reifen und Werkstatt. Der Ölverbrauch kann allerdings je nach Belastung schwanken. Opel und Ford zumindest haben mit ihren Konkurrenz-Modellen in den Werkstattkosten nicht immer das oft vermutete Nachsehen. Eindeutiges Plus jedoch bei VW ist wenig Reifenverschleiß und dazu auch der geringe (Normal-)Reifenpreis. Beides zusammen ergibt einen günstigen Wert, der sich von Kilometer zu Kilometer positiv bemerkbar macht. Billiger Reifenpreis (nicht zuletzt wegen der hohen Stückzahlen, auch wegen der in dieser Dimension angebotenen billigen Reifen,

Kaufhausreifen) und Lebensdauer (wegen der Reifengröße und relativ geringen Belastung) machen sich bezahlt.

Ein Kapitel für sich ist dagegen der Kraftstoff-Verbrauch, der ebenfalls von Kilometer zu Kilometer günstig auch bei Auslandsreisen in Länder mit schlechter Kraftstoffqualität (Oktan-Bedarf 1300 ccm-Motor 87 OZ, 1600 ccm-Motor 91 OZ). Dafür schwankt der Verbrauch je nach Belastung außerordentlich stark. Wir verbrauchten mit dem 1302 S auf scharf gefahrener Langstrecke mit Bundes- und Landstraße ca. 11,0 Liter/100 km, Autobahn Vollgas 13,4 Liter/100 km, zügig gefahrene Langstrecke zwischen 9,5 und 10,3 Liter/100 km. Im Kurzstreckenverkehr wurde hoher Verbrauch bis 14,3 Liter/100 km gemessen. Testdurchschnitt 12,0 Liter/100 km. VW gibt für den VW 1302 S einen DIN-Verbrauch von 9,0 Liter/100 km an (gemessener Verbrauch zuzüglich 10 Prozent, Wagen mit halber Nutzlast bei gleichbleibend Dreiviertel der Höchstgeschwindigkeit – 97,5 km – auf ebener Strecke und Windstille). Nach DIN kommen die 44 PS-Motoren mit 0,5 Liter weniger Kraftstoff aus, in der Praxis ist das Verhältnis noch besser. Absolutes Sparmodell auch hier der 1200 ccm/34 PS-Motor.

### Bilanz

Wer beim Käfer ans Sparen denkt, muß sich mit dem 1200 begnügen. 1300, 1302 und besonders der 1302 S fordern nicht nur in der Anschaffung, sondern auch im täglichen Betrieb ihre Kosten. Ihr Abstand zur engsten Konkurrenz ist gering. Der VW 1302 S ist das teuerste Stück der von uns ausgewählten Konkurrenz, nur der relativ geringe Wertverlust kann seine Position noch leicht verbessern. Das Käuferinteresse wird sich auf 1300 und 1302 konzentrieren. Sie können kostenmäßig konkurrieren, vor allem wenn man die schwer wägbaren Faktoren wie Zuverlässigkeit und Kundendienst zusätzlich in Betracht zieht.

