

Nr. 20/5. Oktober 1970

Preis 1,50 DM C 2224 DE

**Deutsche
AUTO
Zeitung**

**Die Story über
Steve McQueen
und das Rennen
von Le Mans**

Testfahrt: VW K 70

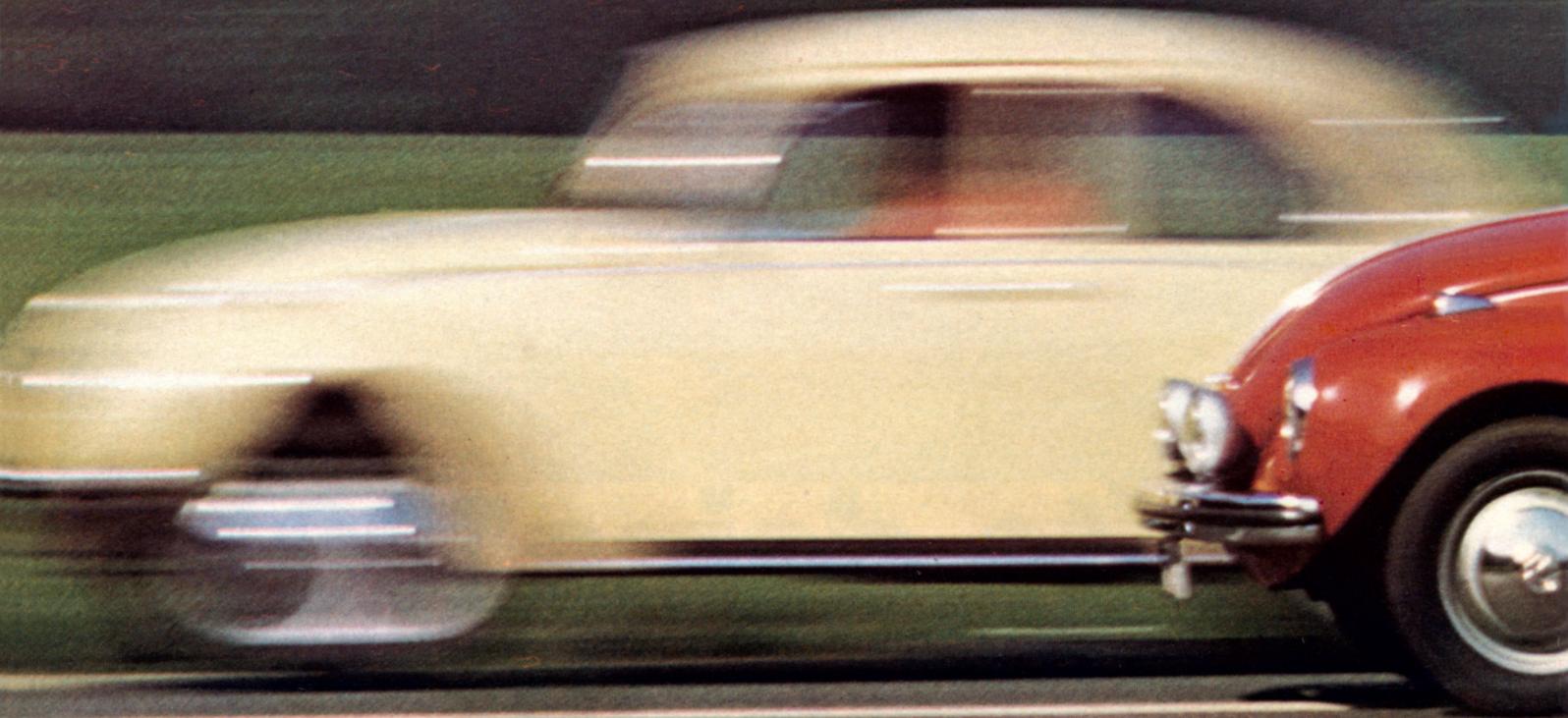


Vergleichstest: VW 1302/1302 S

**DAZ
TEST**

Text: Clauspeter Becker
Foto: Sepp Schönmetzler

Vergleichstest: VW 1302 - VW 1302 S



Deutschlands Käfer-Käufer gönnen ihren Autos nur ungern mehr als 1,3 Liter Hubraum. Sparen sie wirklich, wenn sie die großvolumigen Kraft-Käfer verachten?

**Volk
ohne Hubraum**



Obwohl Hauslieferant der Sparsamen im Lande, geizt VW nicht mit dem Hubraum. Der offenbar fürs Überleben der siebziger Jahre konzipierte „Käfer der Käfer“ namens 1302 kann nicht nur mit dem bürgerlichen Zylinderinhalt von 1285 ccm erworben werden, Hubraumschwelger bekommen ihn auch mit dem USA-Export-Volumen von 1584 ccm. Mindestens acht von zehn deutschen VW-Kunden aber schreckt der große Hubraum, der beide Modelle stärker distanziert, als dies einem Steuermehraufwand von knapp 45 Mark pro Jahr eigentlich zukommt. Mit seinem tief in die Mittelklasse hineinragenden Zylinderinhalt kämpft er bei deutschen Käufern gegen einen psychologischen Widerstand, der die Frage provoziert: Lohnt es sich denn wirklich, den schwächeren VW 1302 zu kaufen?



VW 1302

Unterschiede auf einen Blick

Der VW 1302 unterscheidet sich hauptsächlich durch seinen Motor oder, genauer gesagt, durch die Zylinderbohrung vom 1302 S. Sie beträgt beim kleinen Motor 77 mm, beim großen 85,5 mm. Wie die 1,6-Liter-Ausführung hat der Kleine die Zylinderköpfe mit je zwei Einlaßkanälen und das entsprechende Saugrohr. Allerdings hat der darauf montierte Vergaser ein kleineres Flaschmaß (31 mm). Die zusätzlichen Luftschlitze im Motordeckel sind nur beim 1302 durch ein Spritzblech nach unten abgedeckt. Zweiter wesentlicher Unterschied sind die Bremsen. Der 1302 hat serienmäßig vorn leider Trommelbremsen.

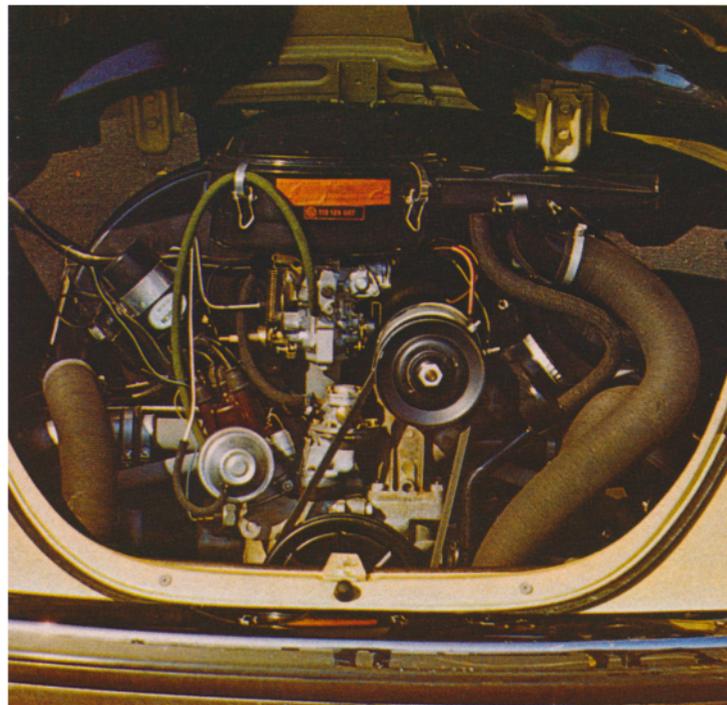
Preise

VW 1302 einschl. MWSt.
DM 5745,-

Verbundglasscheibe DM 55,-
Heizb. Heckscheibe DM 55,-
Scheibenbremsen
vorn DM 144,-
DM 6338,-

Technische Daten:

Hub/Bohrung 69/77 mm
Hubraum 1285 ccm
Verdichtung 7,5:1
Leistung 44PS/4100 U/min
Drehmom. 8,8 mkp/3000 U/min
Vergaser Solex 31 PICT
Hinterachsübersetzung 3,475:1
(Automatic) 3,475:1
Bremsen vorn Trommelbremsen
(auf Wunsch) Scheibenbremsen
Bremsen hinten Trommelbremsen
Gesamtgewicht 870 kg
Zuladung 400 kg
Anhängelast
ungebremst 400 kg
gebremst 500 kg
Wohnanhänger 650 kg



Empfehlenswerte Mehrausstattung

Frischluchtgebläse DM 45,-
Rückfahr-
scheinwerfer DM 33,-
Textilgürtelreifen DM 132,-
Gummileisten auf
den Stoßstangen DM 45,-
Verbundglasscheibe DM 55,-
Heizbare
Heckscheibe DM 55,-
Abblendbarer
Innenspiegel DM 5,-
DM 6115,-

Noch besser

L-Ausstattung DM 195,-
Stahlgürtelreifen DM 144,-

Fahrleistungen

Beschleunigung
0- 40 km/h = 3,8 Sekunden
0- 60 km/h = 7,7 Sekunden
0- 80 km/h = 14,5 Sekunden
0-100 km/h = 23,3 Sekunden
0- 400 m = 21,9 Sekunden
0- 500 m = 25,7 Sekunden
0-1000 m = 42,0 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit
131 km/h

Verbrauch

Bei 120 km/h Schnitt auf der
Autobahn 10,7 l/100 km
Kilometerstand 2400

VW 1302 S

Unterschiede auf einen Blick

Der VW 1302 S bekam praktisch den Motor des letzten Transporters oder der USA-Exportausführung mit 1584 ccm, die auf der Kurbelwellen-Basis des VW 1300 mit einer Bohrung von 85,5 mm erzielt wurden. Gegenüber dem alten 1,6-Liter-Motor mit 47 PS leistet der des 1302 S drei PS mehr. Die gehen auch auf das Konto der Doppelkanalzyylinderköpfe und des größeren Vergasers (34 PICT). Das Fehlen der Abdeckung unter den Schlitzen in der Motorhaube läßt auf thermische Probleme schließen, für die ersatzweise nun Nässe im Verteiler eintreten wird. Tatsächlich aber bleibt der neue Motor zumindest im Öl kühler als sein Vorgänger! Lobenswert beim 1302 S: die Scheibenbremsen.

Preise

VW 1302 S einschl. MWSt.
DM 5945,-

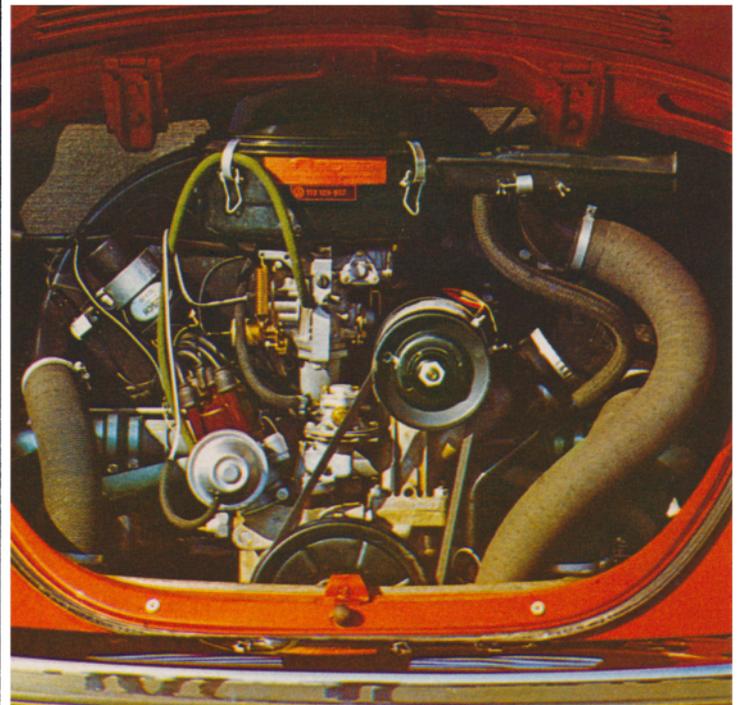
Heizb. Heckscheibe DM 55,-
DM 6394,-

Technische Daten

Hub/Bohrung 69/87,5 mm
Hubraum 1684 ccm
Verdichtung 7,5:1
Leistung 50 PS/4000 U/min
Drehmom. 10,8 mkg/2800 U/min
Vergaser Solex 34 PICT
Hinterachsübersetzung 4,125:1
(Automatic) 4,375:1
Bremsen vorn Scheibenbremsen
Bremsen hinten Trommelbremsen
Gesamtgewicht 870 kg
Zuladung 400 kg
Anhängelast
ungebremst 400 kg
gebremst 500 kg
Wohnanhänger 650 kg

Fahrleistungen

Beschleunigung
0- 40 km/h = 3,6 (3,4) Sek.
0- 60 km/h = 7,1 (6,9) Sek.



Empfehlenswerte Mehrausstattung

Frischluchtgebläse DM 45,-
Rückfahr-
scheinwerfer DM 33,-
Textilgürtelreifen DM 132,-
Gummileisten auf
den Stoßstangen DM 45,-
Verbundglasscheibe DM 55,-
Heizbare
Heckscheibe DM 55,-
Abblendbarer
Innenspiegel DM 5,-
DM 6315,-

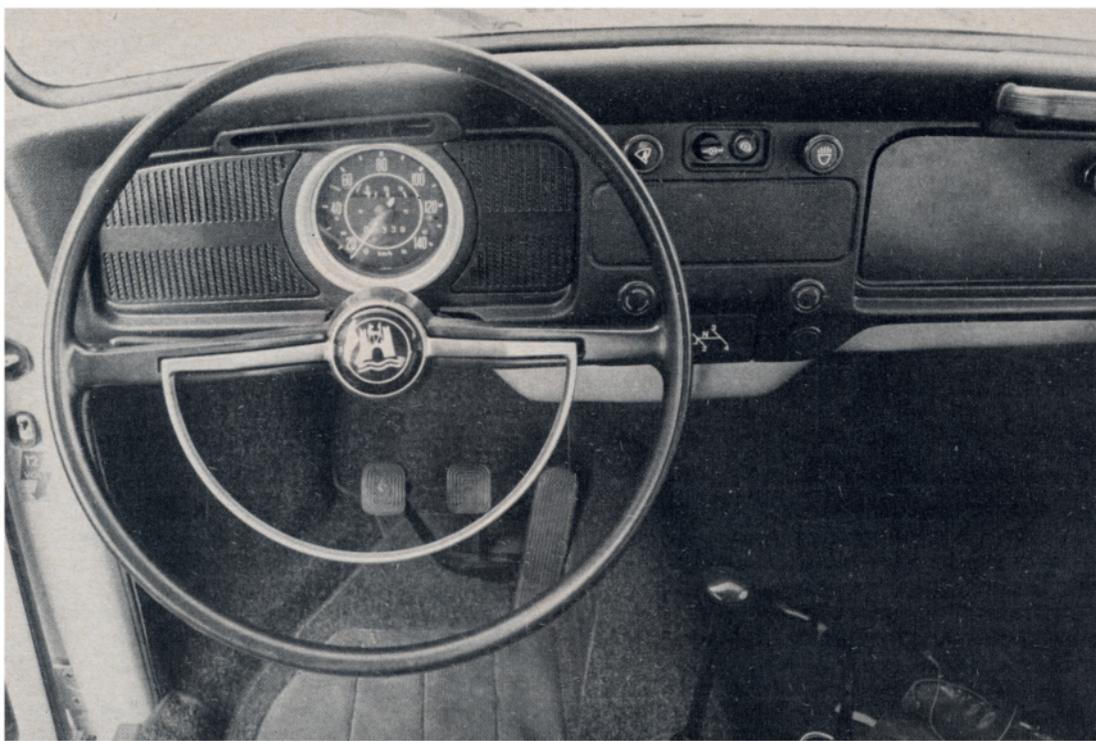
Noch besser

L-Ausstattung DM 195,-
Stahlgürtelreifen DM 144,-
Verbundglasscheibe DM 55,-

0- 80 km/h = 13,3 (12,1) Sek.
0-100 km/h = 20,6 (19,4) Sek.
0-120 km/h = 34,6 Sek.
0- 400 m = 21,1 (20,8) Sek.
0- 500 m = 24,6 (24,2) Sek.
0-1000 m = 40,2 (40,3) Sek.
Höchstgeschwindigkeit
138 km/h

Verbrauch

Bei 120 km/h Schnitt
auf der Autobahn 9,7 l/100 km
Kilometerstand 2600
Die Zahlen in () sind Werte des in
Heft 17/70 getesteten VW 1302 S



Im Rahmen des L-Paketes bekommt der Käfer auch eine Armaturenbrettverkleidung, die zwar die innere Sicherheit nicht sonderlich vergrößert, aber bei farbfrohen Autos den Innenraum dezent und ruhiger erscheinen läßt.

Der Markterfolg des VW 1300 und heute auch des 1302 ohne S gegenüber großvolumigerer Käferbrut basiert nicht allein auf schlichtem deutschen Hubraumdenken, sondern mehr noch auf einem für VW-Fahrer typischen Marktverhalten. Im Gegensatz zu den Käufern anderer Marken sucht der größere Teil aller Volkswagen-Erwerber ein Maximum an Wirtschaftlichkeit. Diesem Streben müssen sich alle übrigen Kaufaspekte unterordnen. Während Ford beispielsweise den Capri 1300 aus dem Programm nehmen kann, bereitete es VW keine Schwierigkeiten, einen größeren Posten der immerhin 870 kg schweren 1302 mit der 34-PS-Maschine des VW 1200 abzusetzen. Kommentar der Käufer: So ist uns das gerade recht. Darum ist es auch kaum verwunderlich, wenn die starken Käfer gegen die naheliegende Wirtschaftlichkeit eines 1,3-Liter-Modells nicht aufkommen.

Bei nüchterner Betrachtung freilich schrumpft die aus Kaufpreis und festen Kosten entstehende Distanz heftig:

Der VW 1302 S ist genau 200 DM teurer als der leistungsschwächere 1302. Zwar läßt sich darüber streiten, ob der materielle Gegenwert den Aufpreis rechtfertigt, unbestritten aber bleibt: Die 6 PS mehr sind billig zu haben. Außerdem geht der Löwenanteil des Mehraufwandes zu Lasten der Scheibenbremsen vorn, die beim 1302 allein mit 144 DM Mehrpreis belastet sind. Im übrigen ist zu bezweifeln, daß eine Preisdifferenz von etwa 3 Prozent beim Kauf unbedingt den Ausschlag geben sollte. Immerhin steht hier nicht mehr als der finanzielle Aufwand eines L-Paketes oder eines halben

Stahlschiebedaches zur Debatte. Auch VW-Fahrer teilen ganz offensichtlich diese Meinung. Ihre Sparsamkeit beginnt durchaus nicht schon beim Anschaffungspreis. Die Käufer begnügen sich nicht mit dem Basismodell, sondern greifen meist tief in die bei VW recht stattliche Mehrausstattungsliste, die heute eine Preiseskalation bis 800 DM für eine Käferlimousine ermöglicht.

Der Sparsamkeit zweiter Teil erstreckt sich auf die festen Kosten. Solange VW seine Käfermodelle fein säuberlich nach Versicherungsstufen sortierte, zahlte sich der Geiz noch aus. Denn zwischen dem alten 1300 und dem bisherigen Superkäfer VW 1500 lagen nicht nur 28,80 DM Steuer, sondern auch gut 50 DM Versicherung im Jahr.

Trotz einer Vergrößerung der Hubraumdistanz auf 300 ccm sind die beiden neuen Modelle kostenmäßig dichter zusammengerückt. Denn mit 44 PS ist der VW 1302 in die Versicherungspreisklasse bis 55 PS aufgestiegen, der auch der 1302 S mit 50 PS noch nicht entwachsen ist.

Das Volkswagenwerk kommt deshalb also hier seinen traditionell wirtschaftlichdenkenden Kunden kaum entgegen, was freilich beim 1302 zumindest technisch verständlich ist, denn hier muß die höhere Leistung als Ausgleich für das gestiegene Gewicht herhalten. Nur bietet leider auch der unveränderte VW 1300 keinen Kompromiß für Sparer mehr, denn auch bei ihm stieg die Leistung auf 44 PS und mit ihr die Versicherungsprämie. Diese Verkaufspolitik verleitet die konsequenten Sparer künftig zum Erwerb der 34 PS 1,2-Liter-Maschine, die für alle Käfer als Min-

derausstattung angeboten wird (100 DM weniger).

Andererseits freilich macht der um einen Teil seiner Wirtschaftlichkeit beraubte 1,3-Liter-Käfer den Supertyp attraktiver. Denn nur um die Steuer für zusätzliche 300 ccm distanziert, betragen die jährlichen Mehrkosten 43,20 DM. Das ist ein Betrag, der innerhalb der Gesamtkosten eines Autos ziemlich unerkannt verschwindet.

Den laut Papierform schmalen Unterschieden stehen auch in der Praxis verblüffend kleine Differenzen gegenüber:

Zunächst einmal handelt es sich ja bei VW 1302 und VW 1302 S um nahezu identische Autos. Den ersten Fahreindruck prägt am heftigsten der Unterschied der Bremsen. Die Anlage mit zwei Scheiben vorn beim VW 1302 S arbeitet sehr erfreulich. Sie fordert angemessenen Pedaldruck, läßt sich sauber dosieren und packt auch bei hohem Tempo energisch zu. Nicht so beim 1302: Das Trommel-Quartett erfordert, wegen der Selbstverstärkung, bei niedrigem Tempoviel Gefühl, dennoch wachsen die Pedaldrücke erheblich an, wenn aus hoher Geschwindigkeit verzögert werden soll, und auch solche Aktionen geraten nicht eben überzeugend, denn wenn es ernst wird, wirkt dieses Bremssystem schwächlich.

Keine Unterschiede sind normalerweise bei den Fahreigenschaften zu verzeichnen, denn beide Modelle kommen ja in den Genuß der guten neuen Achsen. Der ursprünglich mit Diagonalreifen versehene Test-1302 geriet allerdings mit dieser Bestückung ins Hintertreffen, zumal das neue Fahrwerk ganz offensichtlich auf Gürtelreifen abgestimmt ist. So lit-

ten unter den billigeren Reifen nicht nur Richtungsstabilität und Kurvenverhalten, auch der Fahrkomfort wirkte insgesamt holpriger.

Im Umgang mit Rädern und Reifen offenbarten die neuen Käfer eine absonderliche Eigenart, die offenbar auf einem Flüchtigkeitsfehler bei der Entwicklung beruht. Der deutlich längere Federweg vorn bereitet echte Probleme beim Reifenwechsel, denn der Hub des Wagenhebers reicht nicht aus, um ein mit Normalreifen bestücktes Vorderrad vom Boden abzuheben. Mit den im Durchmesser geringfügig kleineren Gürtelreifen gehtes dann auf einer völlig ebenen und festen Straße soeben noch.

Der Unterschied bei den Fahrleistungen ist, subjektiv betrachtet, erheblich. Der 1,6-Liter-Motor des 1302 S gefällt durch urigen Durchzug vom mittleren bis zum oberen Bereich. Er gewährleistet immer den Eindruck kräftiger und großzügiger Motorisierung. Der starke Motor überspielt kraft seines größeren Drehmomentes auch die längere Hinterachsübersetzung, die zusätzlich auch für einen niedrigeren Geräuschpegel des ohnehin runder laufenden Triebwerkes sorgt.

Verglichen damit gibt sich die 1,3-Liter-Maschine subjektiv schwächlich. Sie zieht zwar emsig durch, aber ohne den Eindruck, sonderlich Kraft zu spenden. Sie fordert häufiger zum Gebrauch des Schalthebels heraus und lärmt, auch im gleichen Gang betrieben, heftiger und akustisch vulgärer. Besonders spürbar wird der ärmlichere Antrieb beim Besteigen von Bergen: Während der starke „Käfer der Käfer“ hier rüstig auf Tempo bleibt, fällt der kleine Bruder doch ziemlich deutlich ab.

Sobald beide Autos aber nun gegen die Stoppuhr antreten müssen, schrumpfen die subjektiven Differenzen auf ein ernüchternd realistisches Minimum.

Der namentlich beim Beschleunigen noch recht träge DAZ-Redaktions-1302 S nahm dem schwächeren Kollegen weit weniger Se-

kunden ab, als diese einer Leistungs-
differenz von 6 PS zukommt. Erst
ein Vergleich mit dem in DAZ
Nr. 17 getesteten Wagen schafft
da klarere Verhältnisse.

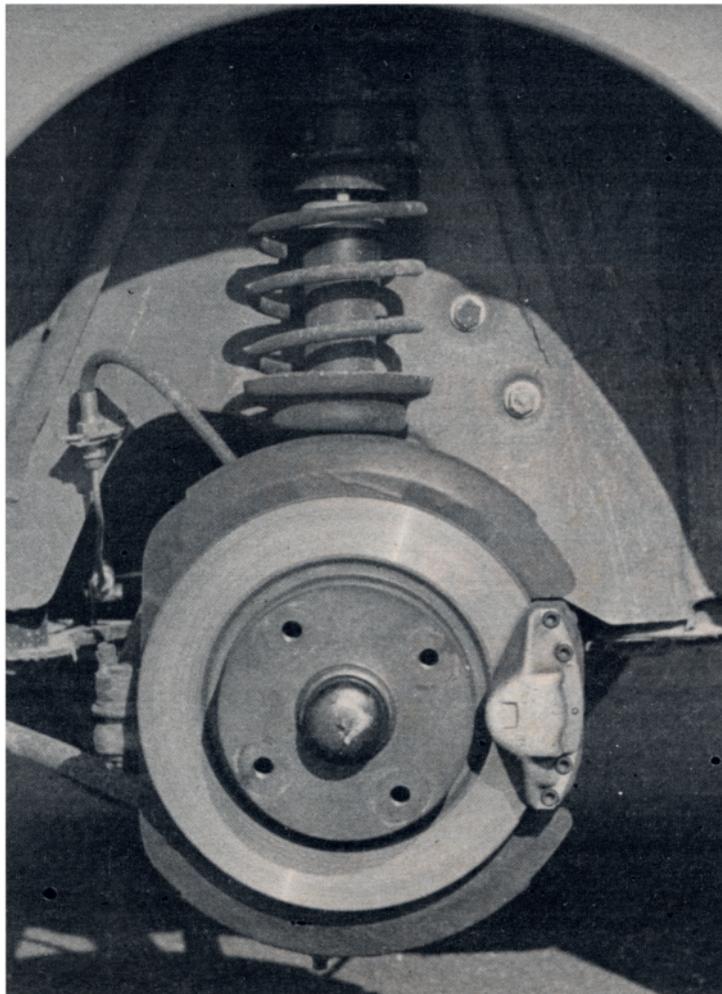
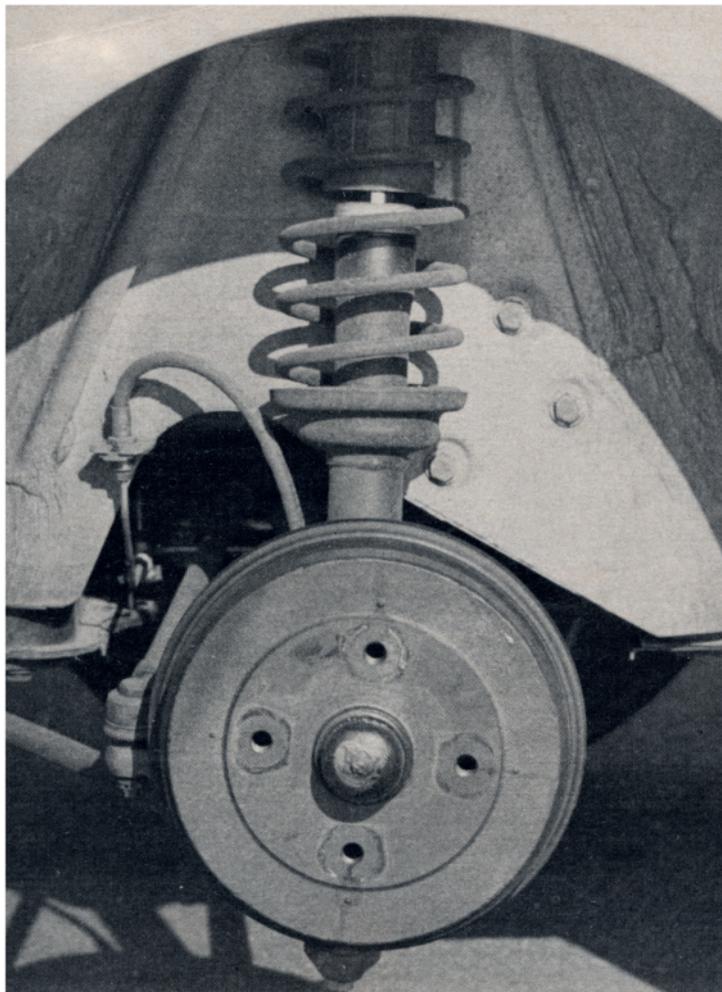
Die Ergebnisse der beiden Ver-
gleichstestautos jedenfalls berei-
ten wenig Anlaß zu echter Fort-
schrittsfreude. Denn beispiels-
weise zwischen 0 und 100 km/h
distanziert keiner der Konkurren-
ten seinen Vorgänger deutlich. Die
23,3 Sekunden des 1302 entspre-
chen etwa jener Zeit, die ein sehr
gut laufender 40-PS-1300 auch er-
reichen konnte, und die 20,6 Se-
kunden des 1302 S vermögen einen
temperamentvollen Käfer 1500
auch nicht zu distanzieren.

Größerer Fortschritt ist da schon
bei der Höchstgeschwindigkeit zu
verzeichnen. Die 131 km/h des
1302 sind eine gute VW-1500-Lei-
stung, und die Spitze von 138 km/h
macht den 1302 S zu einem wirk-
lich schnellen Käfer, der damit
übrigens die vom Volkswagenwerk
allen Wagen des Typs 111 – also
einschließlich des 1302 S – zuge-
standene Höchstgeschwindigkeit
von 135 km/h überschreitet. Was
den Friseuren ohne erhebliche
Änderungen am Fahrwerk verbo-
ten ist und bleibt, das liefert VW
in Serie aus. Anlaß zur Sorge frei-
lich ist das nicht. Ohne ernsthaften
Windeinfluß überschreitet der
1302 S die Schallgrenze gänzlich
ungefährdet.

Trotz gewisser Unterschiede ge-
rät die Leistungs-differenz in der
Praxis also nicht überwältigend.
Der starke Käfer zieht beim Be-
schleunigen zwar meterweise, aber
nicht mit Übermacht davon. Und
auch auf freier Strecke dauert es
ganz schön lange, bis der 1302-
Pilot den Kraft-Käfer aus den
Augen verliert. Selbst das höhere
Beschleunigungspotential trennt
die beiden Wagen nicht so sehr,
als daß sich in der Praxis viele
Situationen ergäben, wo der
starke Wagen die kalkulierbar
größere Chance hat. Vorteile
bucht er erst in heiklen Überhol-
situationen, wo jeder gewonnene
Meter eine falsch eingeschätzte Si-
tuation klären kann.

Weit stärker freilich als in ge-
wonnenen Metern drückt sich die
höhere Kraft in Form von Leistungs-
komfort aus. Bei gleichem und
höherem Fahrtempo kann der Fahr-
er des Großkolbenkäfers weit
gelassener zu Werke gehen. Mit
Kraft läßt sich entspannter, siche-
rer und bequemer fahren.

In den Augen vieler VW-Fahrer
grenzt derlei schon an Luxus.
Und der Komfortgewinn aus Lei-
stung und Hubraum nährt unwill-
kürlich den Verdacht eines deut-
lich höheren Treibstoffverbrau-
ches. Darum galt diesem Punkt
hier auch ein besonderes Augen-
merk. Dabei allerdings stellten
uns die neuen Volkswagen vor
einige Probleme, denn mit der ur-



*Die Trommelbremsen des VW 1302
überzeugten im Test nicht durch
angemessene Leistungen. Auch
bei hohem Pedaldruck genügen
sie für das 131 km/h schnelle
Auto kaum (oben). Die Scheiben-
bremsen des VW 1302 S erwiesen
sich im Gegensatz dazu als zu-
friedenstellend. Sie verzögerten
auch ohne besondere Kraftanstren-
gung aus hohem Tempo (unten).*

sprünglich installierten Einstel-
lung erbrachten sie relativ hohe,
teils kuriose, aber keinesfalls re-
produzierbare Werte. Dazu hatten
beide Wagen erneut Probleme mit
den Übergängen. Namentlich beim
1302 gerieten die Löcher beson-
ders tief. Erfreulicherweise änderte
sich das gründlich, als der Kundendienst von Solex die Vergaser-
Einstellungen korrigiert bzw. auf
den inzwischen ermittelten neu-
esten Stand gebracht hatte. Da-
nach nämlich arbeiteten beide Mo-
toren trotz heftiger Abmagerung
(wegen der Abgasentgiftung) loch-
frei und manierlich, eine Kur, die
noch mancher 1302 nötig haben
dürfte.

Nach diesem Stand ergab sich
bei voller Leistungsentfaltung ein
Mehrverbrauch von maximal 0,7
Liter zuungunsten des 50-PS-
Motors. Das ist angemessen und
natürlich.

Um so deutlicher aber wendete
sich das Bild, als beide Autos
ein gleiches Tempo halten muß-
ten. Bei einem Schnitt von 120
km/h auf der Autobahn, den auch
der 131 km/h schnelle 1302 mühe-
los halten konnte, ging der Ver-
brauchswert klar an den starken
Käfer. Der 1,6-Liter-Wagen benö-
tigte hier 9,7 Liter auf 100 km, der
Käfer mit 1,3-Liter-Motor brauchte
exakt einen Liter mehr, nämlich
10,7 Liter auf 100 km. Damit be-
stätigt sich eine Erfahrung, die sich
schon bei den Vorgängern, VW
1300 und VW 1500, machen ließ.
Der größere Wagen spart dank
seiner längeren Hinterachsüber-
setzung mehr Benzin, als der grö-
ßere Hubraum fordert. Der um
knapp 10 Prozent niedrigere
Treibstoffverbrauch kann als
durchaus ernsthafter, wirtschaft-
licher Faktor gelten. Denn wenn
somit ein VW 1302 auf 100 000 km
für 6000 DM Benzin verbraucht,
kann ein 1302 S mit etwa 5500 DM
auskommen. In dieser Differenz
liegt etwa der Mehraufwand für
Kaufpreis und Steuer in sechs
Jahren.

Natürlich entspricht es nicht
ganz der VW-Fahrer-Philosophie,
im Hinblick auf gleiche Fahrlei-
stungen das stärkere Auto zu kau-
fen; es ist dennoch erwägenswert,
denn das stärkere ist zugleich
auch das insgesamt viel 
angenehmere.