

E 3757 D



Mit **Asterix** der Gallier
Endlich Comics für Erwachsene!

Nr. 1

6-1-1971

2,- DM

Österreich: 16 S

Schweiz: 2,40 Fr.

Italien: 400 L

Niederlande: 2,30 fl

...die Zukunft miterleben



**SUPER
TEST**

der Preiswerten:

**VW 1302 S
kontra
Renault 6**

hobby -SUPER-TEST

VW 1302 S kontra Renault 6



Unter den vielen neuen und neuesten Autos, die uns der Herbst 1970 überreich bescherte, gibt es zwei Modelle, die zwar nicht völlig neu sind, dafür aber alle Aussichten haben, 1971 Bestseller zu werden.

Das ist der Grund, warum wir den Super-Käfer aus Wolfsburg und den mit einer Kraftspritze versehenen



und in der Bundesrepublik nun endlich angebotenen Renault 6 zum Vergleich herausgefordert haben.

VW wie Renault sind Staatsbetriebe und dazu noch die größten Autofabriken in Deutschland und Frankreich. Das Volkswagenwerk ist durch den Käfer großgeworden. Auch Renault versuchte einst, mit einem käferartigen Auto zu reüssieren, doch nach dem Debakel mit der Dauphine zog der Fortschritt in Paris ein und mit ihm der Erfolg.

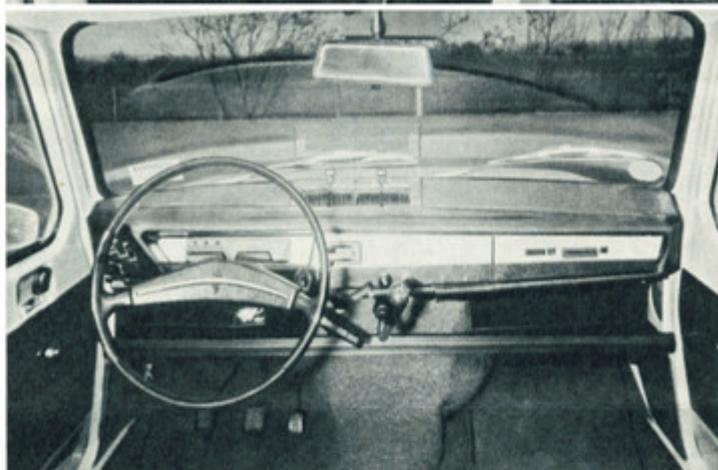
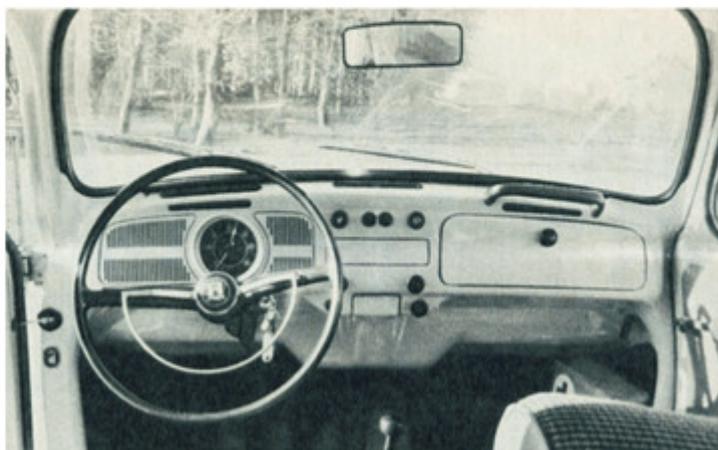
Oldtimer-Politur: Wolfsburgs Tore blieben für den automobilen Fortschritt lange Jahre versperrt, nun sind sie weit geöffnet, so daß er auch in die unter Denkmalschutz stehende Käferschale eindringen konnte. Das ist äußerst raffiniert gemacht, denn verkörpert die Käferschale für die Amerikaner das deutsche Image wie Hofbräuhaus, Heidelberg, Lederhosen und Sauerkraut, so ist sie für die 'typischen' Deutschen Solidität, geringstes Kaufrisiko und Gewähr für guten Service und Wiederverkauf.

Der Super-Käfer ist also eine Art Oldtimer, dem man ein modernes Trieb- und Fahrwerk untergejubelt hat, mit dem man wie mit einem ganz normalen Auto gut und vor allem sicher fahren kann.

Senkrechtstarter: Der Renault 6 ist Fortschritt auf französisch, ein Aufsteiger für den Erfolgswagen R 4 und mehr noch als der Renault 12 ein kleiner Renault 16. Er zeigt sich als Kombilimousine mit fünf Türen, macht sich in seiner gefälligen Form gut vor der Haustür und bringt mit seinen langen Torsionsstäben den sagenhaften Federungskomfort, wie man ihn eben in Frankreich kennt.

Zwei Jahre lang hat Renault dieses Auto den Deutschen

Bis 140 km/h reicht der VW-Tacho, das sind echte 132 km/h. Bei höherer Geschwindigkeit legt sich die Nadel an den Anschlag. Der Renault-Tacho reicht bis 150 km/h. — Neu für den Käfer ist die Frischbelüftung, regulierbar durch zwei Knöpfe. — Beim R 6 Handbremse rechts unter dem Armaturenbrett und Ablage über die ganze Breite.



vorenthalten, und es gab eine Menge Leute, die nach Frankreich zogen, um sich dieses Auto schon vorher anzulachen, allerdings noch mit dem 850-ccm-Motor. In Paris weiß man jedoch, was die östlichen Nachbarn lieben, darum gab man den Wagen erst für Deutschland frei, als der 1100-ccm-Motor hinter der Vorderachse installiert war.

Beiden Autos ist gemeinsam,

daß sie um die 6000 Mark kosten. Damit erschöpft sich schon das Gemeinsame, denn vom Konzept her sind beide so verschieden, wie es Autos nur sein können:

- Heckmotor beim VW — Frontantrieb beim Renault,
- ein luftgekühlter 1,6-Liter-Motor für den Wolfsburger — ein wassergekühlter 1,1-Liter für den Pariser.

Kann man die beiden über-

haupt miteinander vergleichen?

Das herauszufinden, war die Aufgabe unseres Super-Tests, der auf schnellen Straßen durch Deutschland, die Schweiz, Italien nach Frankreich führte, aber auch in den Schnee der Alpen, in den Modder der Camargue und auf die neuent-

viel Leistung aus wenig Hubraum, das ist einmal die Devise von VW und einmal von Renault. 50 VW-PS standen 45 Renault-PS gegenüber in zwei Autos, die mit je drei Personen und viel Gepäck ganz schön ausgelastet waren.

Der Käfer zeigte sich in der

Spitze wie beim Beschleunigen immer eine Idee schneller als der Renault. Mit einem maximalen Drehmoment von 10,8 mkg bei 2800 U/min ist der 1,6-Liter des Käfers drehräftiger als der 1,1-Liter-Renault mit 7,1 mkg. Das wirkt sich besonders bei beladenen Autos



deckte schnelle Rennpiste 'Paul Ricard' in der Nähe von Marseille. Wir haben bei den beiden Kandidaten 'geschrubbt', daß die vorderen Reifen des Renault ihr Profil auf Straßen und Pisten ließen und die Käferlenkung viel zuviel Spiel erlangte. Nun ist uns nichts mehr fremd an den beiden Autos.

50 kontra 45 PS: Wenig Leistung aus großem Hubraum,

Schlauchboot, Zelt und fünf Koffer stehen zur Verladung bereit (links oben). Der R 6 faßt dieses Gepäck in seinem normalen Laderaum unter der Heckablage. Wieviel Gepäck faßt der vergrößerte Frontkofferraum des Käfers? Ein Wunder: alles, bis auf den dritten Koffer von rechts, der mühelos in der Ablage hinter der Fondsitzebank verschwindet. — Unten links die Liegesitzposition des R 6.

aus. Unserer Fahrt kam dieser Unterschied sehr gelegen, denn wir ließen den Super-Käfer auf Überlandfahrten stets als zweites Auto laufen, das bei zügiger Fahrt und vielen Überholvorgängen und nur mittels eines guten Beschleunigungsvermögens den Anschluß halten konnte.

Am Strand von Les Sts. Maries de la Mer genießen die hobby-Tester 'Camping-freuden'. Bei steifem Mistral bauen sie Zelt und Boot auf, während die letzten Camargue-Touristen vorbeireiten. Unten: Das Igloo-Zelt steht, und mit Schwung wird das Metzeler Inka S ins Wasser gebracht.



130 km/h Reisegeschwindigkeit: Auf den Autobahnen waren die Geschwindigkeitsunterschiede nicht so groß, denn wie der R 16 ist auch der R 6 aerodynamisch wohlgeformt, so daß er seine geringere Leistung durch einen geringeren Luftwiderstand wiedergutmachen kann.

Vom Langhub einmal abgesehen ist der Renault-Motor moderner mit seiner fünffach gelagerten Kurbelwelle, seinen nassen Zylinderlaufbüchsen und einem elektrischen Ventilator für das Kühlsystem, der keine Leistung verlangt, wie sie der VW-Motor für das Kühlgebläse abgeben muß. Von der reinen PS-Leistung aus gesehen dürften beide Motoren gleich stark sein, denn drei bis fünf PS verlangt das Kühlgebläse sicher. Darüberhinaus ist der Käfer in seinem drehzahlschonenden 4. Gang nicht gerade kräftig, so daß auf Berg- und Tal-Autobahnen der Renault nie den Käfer aus den Augen verlor.

Auf den Autobahnen hielten beide Autos eine Dauergeschwindigkeit von 130 km/h ein, bei der der Käfer etwas über 4000, der Renault exakt 5000 U/min drehte. Diese Drehzahlen ließen sich von Marseille bis Lyon und von Basel bis Karlsruhe halten, also auf Autobahnstrecken mit normalen Steigungen und relativ geringem Verkehr.

An steilen Pässen, wie zum Beispiel in den Serpentinien der Roffla-Schlucht am Bernardino-Aufstieg, ist der Käfer im Vorteil, der hier lediglich den 2. Gang einsetzen mußte, während der Renault für die Kehren den 1. Gang benötigte. Dennoch blieb der Renault dem VW dank der Drehfreudigkeit seines Motors immer dicht auf den Fersen.

Der Käfer ist drehkräftiger als der Renault, doch in der

PS-Leistung sind die Unterschiede so gering, daß man sie, auf die Fahrleistung bezogen, vergessen kann.

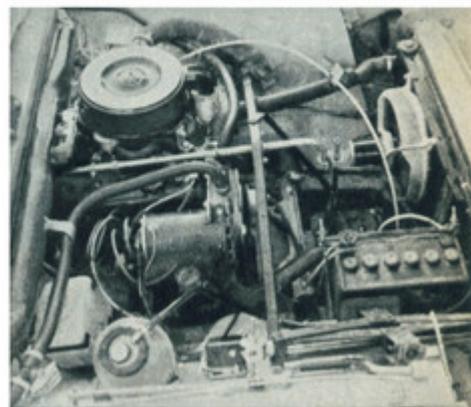
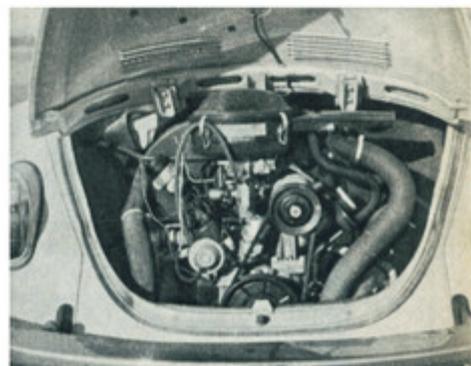
Schlägt sich hier der hubraumkleinere Renault-Motor wacker, so hat der Käfer nunmehr etwas zu bieten, was ihm früher im Kampf zwischen Heckantrieb und Frontantrieb viele Punkte gekostet hätte, nämlich Straßenlage!

Käfer mit 'Straßenlage': Wir wollen es hier mit der Andeutung belassen, denn im 2. Teil unseres Tests gehen wir mit der Kommentierung der Ergebnisse unseres 'Rennens' auf der Paul-Ricard-Piste — auf der 1971 der Große Preis von Frankreich ausgetragen wird — und der Wedelübungen noch ausführlicher darauf ein. Die Klassifizierung Heckschleuder gibt es beim VW 1302 nicht mehr, und die Seitenwindempfindlichkeit hat beträchtlich abgenommen. Im Gegenteil, der Käfer wurde weniger geschüttelt als der frontangetriebene Renault, den der starke Seitenwind — es war der Mistral — ziemlich stark aus den Federn hievte. Das sieht von außen abenteuerlich aus, doch der Fahrer beherrscht den Wagen absolut, es ist keine Gefahr gegeben. Das Käfer-Fahrwerk mit den Doppelgelenkachsen vorn und der Doppelgelenkachse hinten ist hervorragend, und es drängte sich der Vergleich auf, als hätte man einen 'Volksempfänger' von 1935 mit einer volltransistorisierten Stereoempfangsanlage ausgerüstet.

Die neue Käferfederung ist gut, sie ist vorn langhubiger, die Gewichtsverteilung ist besser, und wir waren mit dem Federungskomfort zufrieden. Eine Klasse besser ist natürlich die langhubige Komfortfederung des R 6. Wir spürten es im Extrem auf den vorsintflutlichen Wegen in der Camargue, über

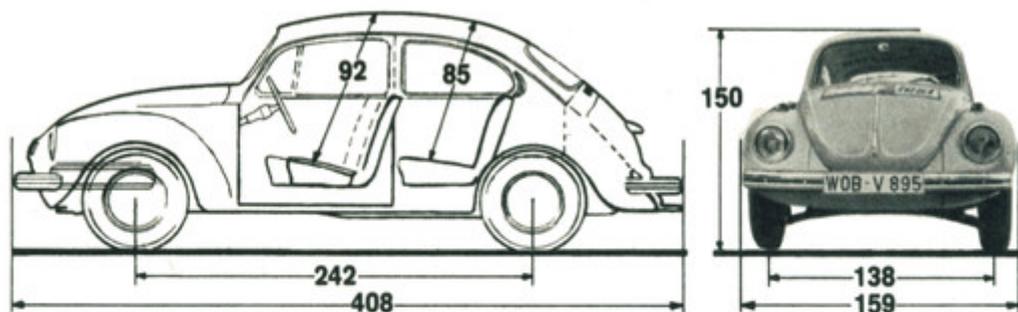
die wir die beiden Konkurrenten boxten — nicht zuletzt deshalb, um ihre Federungseigenschaften festzustellen.

Die Käfer-Federbeine haben eine doppelte Aufgabe: Sie sollen natürlich die Straßenlage verbessern, aber noch mehr sollen sie Platz für einen Raum schaffen, den man hier zum er-



Oben der 1600-ccm-50-PS-Motor des VW 1302 S. Darunter der Motorraum des R 6 mit elektrisch angetriebenem Ventilator, der Schubstange für die Getriebeschaltung und dem 1100-ccm-45-PS-Motor hinter der Vorderachse. Für das Reserverad ist hier leider kein Platz.

hobby fuhr: VW 1302 S



Technische Daten

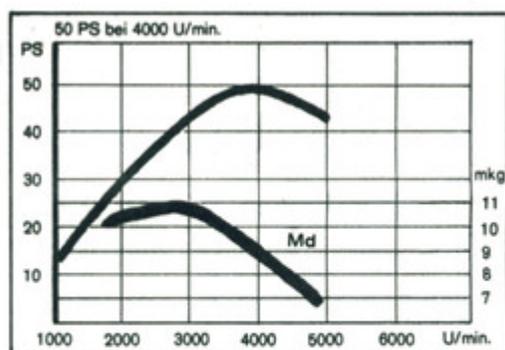
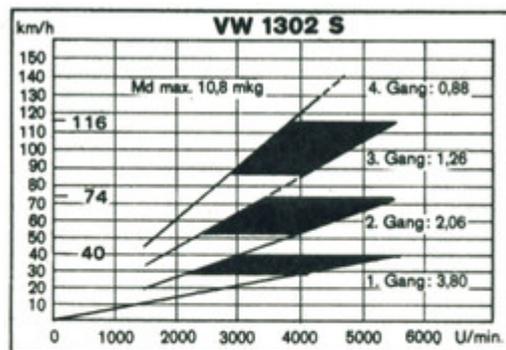
Motor: Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor, Bohrung x Hub 85,5 x 69 mm, Hubraum 1584 ccm. Verdichtung 7,5:1. Leistung 50 PS bei 4000 U/min. Max. Drehmoment 10,8 mkg bei 2800 U/min. Vierfach gelagerte Kurbelwelle, hängende Ventile, über Stoßstangen und Kipphebel gesteuert. Zentrale Nockenwelle. Batterie 12 V 36 Ah, Gleichstromlichtmaschine 12 V/360 W.

Kraftübertragung: Hinterradantrieb. Einscheibenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung. Übersetzungen: 1. Gang 3,80:1, 2. Gang 2,06:1, 3. Gang 1,26:1 und 4. Gang 0,89:1.

Fahrwerk: Vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und Torsionsstäben, Stabilisator vorn. Schneckenrollenlenkung. Vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen. Reifen 5.60-15.

Maße und Gewichte: Radstand 242 cm, Länge 408 cm, Breite 159 cm, Höhe 150 cm. Spur v/h 138/135 cm. Wendekreis 9,6 m. Leergewicht 870 kg, Zuladung 400 kg. Anhängelast 500 kg. Leistungsgewicht 17,4 kg/PS. Kofferrauminhalt vorn 260 Liter, v/h 400-680 Liter. Tankinhalt 41,5 l.

Wartung: Ölwechsel alle 5000 km, Inspektion alle 10 000 km.



Fahrleistungen

0-60 km/h	6,7 sec
0-80 km/h	12,2 sec
0-100 km/h	19,1 sec
0-120 km/h	35,5 sec
1 km	39,3 sec
Spitze	138 km/h

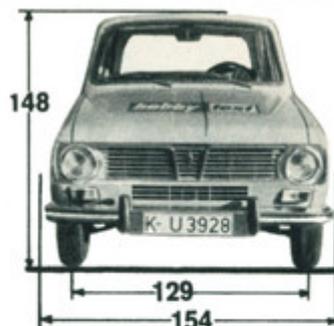
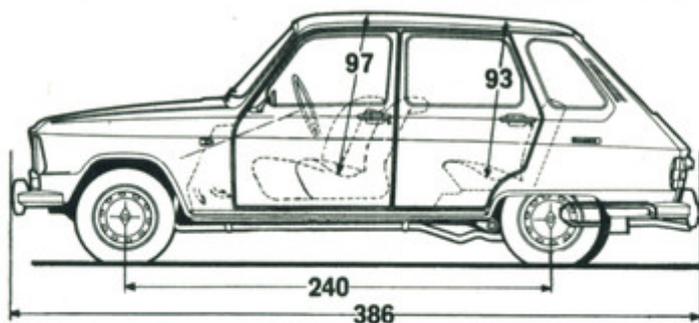
Verbrauch (l/100 km)

Landstraße	9,8 l
Autobahn	11,7 l
Berg	11,2 l
Stadt	12,5 l
Rennstrecke	14,8 l
Gesamtverbrauch	12,0 l
Öl (l/1000 km)	0,18 l

Preise

VW 1302 S	5 945,- DM
L-Paket	195,- DM
Automatik	495,- DM
VW 1302 S	8 450,- sfr
Automatik	660,- sfr
VW 1302 S	47 900,- ö.S.
Automatik	4 250,- ö.S.

hobby fuhr: Renault 6 TL 1100

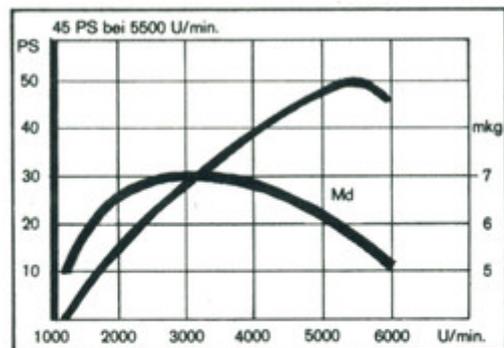
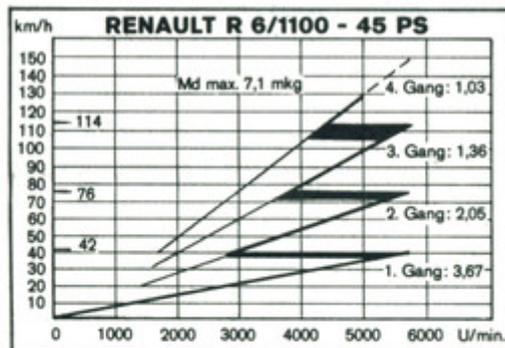


Technische Daten

Motor: Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 70 x 72 mm, Hubraum 1108 ccm. Verdichtung 8:1. Leistung 45 PS bei 5500 U/min. Max. Drehmoment 7,1 mkg bei 2750 U/min. Fünffach gelagerte Kurbelwelle, hängende Ventile, über Stößel und Kipphebel gesteuert. Nasse, auswechselbare Zylinderlaufbuchsen, seitliche Nockenwelle. Geschlossenes Kühlsystem. Batterie 12 V/30 Ah, Gleichstromlichtmaschine 12 V 260 W. Kraftübertragung: Frontantrieb. Einscheibenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit H-Schaltung am Armaturenbrett. Übersetzungen: 1. Gang 3,67:1, 2. Gang 2,05:1, 3. Gang 1,36:1 und 4. Gang 1,03:1.

Fahrwerk: Vorn Einzerradaufhängung an Querlenkern, hinten an Längslenkern. Federung vorn durch 2 längsliegende Drehstäbe, hinten durch 2 querliegende Drehstäbe, Querstabilisatoren. Zahnstangenlenkung. Vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Bremskraftregler. Gürtelreifen 145 SR 13.

Maße und Gewichte: Radstand 240 cm, Länge 386 cm, Breite 154 cm, Höhe 148 cm. Spur v/h 129/125 cm. Wendekreis 9,9 m. Leergewicht 820 kg. Zuladung 380 kg. Anhängelast 500 kg. Leistungsgewicht 18,2 kg/PS. Laderaum verstellbar, Kofferrauminhalt 380-900 Liter. Tankinhalt 40 l. Wartung: Ölwechsel alle 5000 km, Inspektion alle 15 000 km.



Fahrleistungen

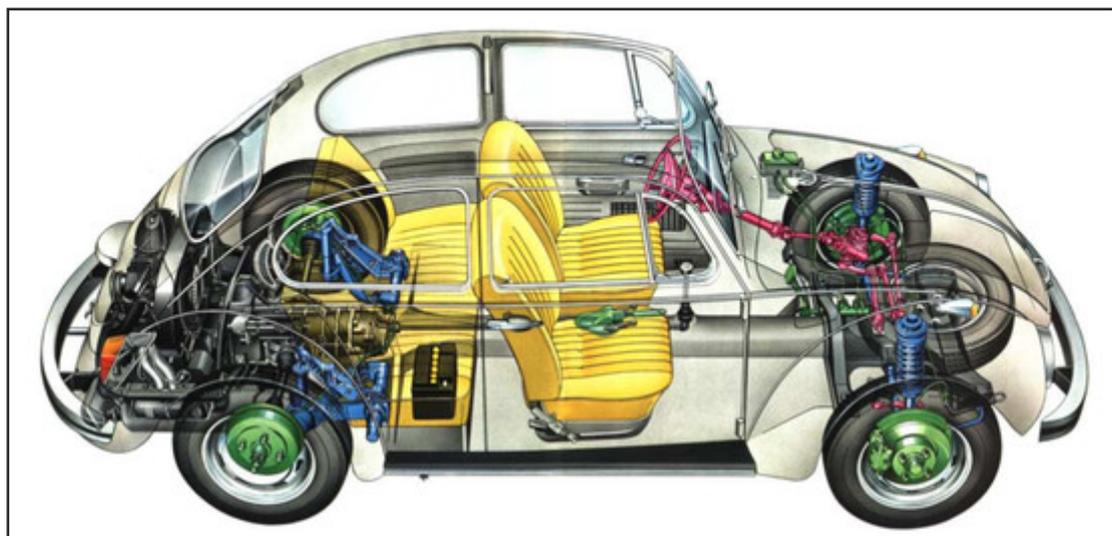
0-60 km/h	7,7 sec
0-80 km/h	13,4 sec
0-100 km/h	22,3 sec
0-120 km/h	42,6 sec
1 km	40,7
Spitze	134 km/h

Verbrauch (l/100 km)

Landstraße	9,0 l
Autobahn	11,5 l
Berg	10,0 l
Stadt	12,3 l
Rennstrecke	12,7 l
Gesamtverbrauch	11,1 l
öl (l/1000 km)	0,29 l

Preise

R 6 L	5 900,- DM
R 6 TL	6 150,- DM
R 6 TL	7 910,- sfr
R 6 TL	.49 200,- ö.S.



Das moderne Fahrwerk des VW 1302 S unter der Käfer-Schale

sten Mal wirklich als Kofferraum bezeichnen kann. Zunächst ist man freilich enttäuscht, denn unter der vorderen Abdeckung liegt das Reserverad verborgen, dahinter erhebt sich eine weitere Ablage mit dem 42-Liter-Benzintank. Doch staunten wir nicht schlecht, als wir unser Gepäck Zug um Zug darin unterbrachten und im Gegensatz zum Renault nur einen kleinen Koffer übrigbehielten, der wie nichts in der Ablage hinter der Rücksitzlehne verschwand.

Camping-Autos: Weil wir gerade beim Beladen sind: Wir gehen sicher nicht fehl mit der Annahme, daß viele Interessenten für den Super-Käfer und den Renault 6 begeisterte Camper sind. Also haben wir die Probe aufs Exempel gemacht und je ein Boot und Zelt eingepackt. Beide allerdings von der raumsparendsten Art, nämlich ein aufblasbares Igloo-Zelt mit vier Quadratmeter Grundfläche und 1,80 Meter Stehhöhe sowie das Schlauchboot Inka S von Metzeler. Dieses äußerst tüchtige Boot hat den Vorteil, daß es keine Holzteile benötigt.

Zelt und Boot wurden also im Rahmen des Kofferpro-

gramms mitverpackt. Die Fotos zeigen, wie gut der Käfer mit dem größeren Kofferraum das alles schluckt. Natürlich gehören zur Campingausrüstung noch Tisch, Stühle, Luftmatratzen und anderes mehr, doch wer geschickt zu packen versteht, der könnte in den 1302 das hineinbringen, was sonst noch auf dem Dachträger transportiert werden mußte. Beim Renault gab es natürlich keine Packprobleme, dafür bürgt die Universalität der Kombilimousinenform. Allerdings: Wunder darf man nicht erwarten!

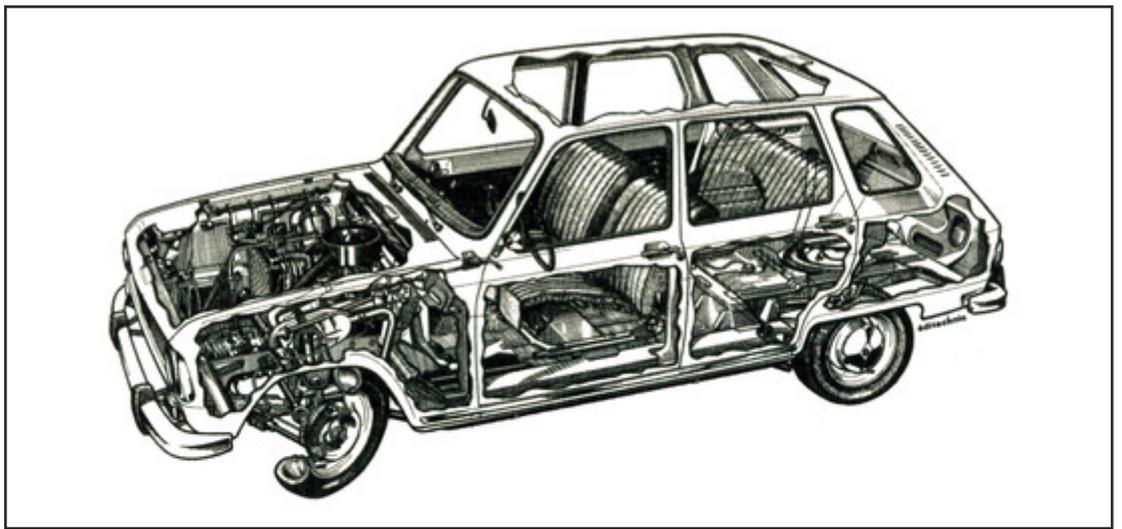
Gedränge: Damit sind wir beim Innenraum. Käfer wie Renault 6 haben etwa den gleichen Radstand, doch der Käfer ist außen 22 Zentimeter länger als der Renault. Hätte man dem R 6 nur fünf Zentimeter mehr Innenlänge gegönnt, dann könnte man von einem guten Sitzkomfort für die Insassen reden. So aber geht es bei bequemerechtgerückten Einzelsitzen vorn im Fond so eng her wie im Käfer. Der Renault hat natürlich das Plus, daß man hinten besser hinein- und herauskommt, was beim zweitürigen Käfer eine zirkusreife Schlängelnummer ist, vor allem dann,

wenn man an die hintere Gepäckablage herankommen will.

Wer nur hin und wieder einmal einen Käfer fährt, den beschleicht auf den Vordersitzen ein stets merkwürdiges Gefühl beim hautnahen Sitzen an Armaturenbrett und Windschutzscheibe. Im R 6 dagegen sitzt man wie in einem modernen Mittelklassewagen — da ist schon ein beträchtlicher Unterschied vorhanden.

Sparflamme: Das VW-Armaturenbrett kann man schon als 'Brett' bezeichnen, auch wenn es aus Blech besteht, denn flach wie ein Brett klebt es unter der Windschutzscheibe. Ein mit Leuchten und Benzinuhr garnierter Rundtacho sitzt darin, in der Mitte die beiden Frischluftregulierknöpfe und rechts das Handschuhfach, das ist alles. In der L-Ausführung ist es mit schwarzem Kunstleder bezogen. Neu ist die Belüftung unter der Windschutzscheibe wie im Fond. Endlich kann man auch im Käfer mit geschlossenen Fenstern fahren und doch frische Luft um sich haben!

Frische Luft herrscht auch im Renault, leider ist sein Heizsystem nur 'ein Hauch' des



Die Röntgen-Zeichnung zeigt im Detail echten Fortschritt beim R 6

vorbildlichen Bruders R 16. Wie im VW konnten wir auch im Renault die Heizwirkung nicht regulieren — es war entweder zu heiß oder zu kalt. Die Wärmemenge ist dank der Wasserheizung gleichmäßig, während sie beim VW drehzahlabhängig ist.

'Staats-Qualität': Der Volkswagen trägt seit eh und je das Zeichen bester Qualität. Das ist zu einem guten Teil in seiner 'Machart' begründet, seine Zelle ist steifer als die einer Pontonkarosserie. Aber auch die Innenausstattung ist in der Qualität vorbildlich, und nirgendwo klappert, knarzt und quietscht es.

Bei Renault gibt es da Unterschiede, je nach Modell: Der große R 16 ist so sauber wie ein Mercedes gefertigt, während beim R 4 doch einige Wünsche offenbleiben. Der R 6 liegt in der Mitte: Er ist sauber gefertigt, indes knarzte er vernehmlich im Karosserieverbund, möglicherweise als Reaktion auf die volle Auslastung.

Im Gegensatz zum normalen VW 1302 hat der S serienmäßig Scheibenbremsen vorn. Beim R 6 sind diese Standard

wie die Gürtelreifen, die man für den Käfer nur gegen Aufpreis haben kann. Serienmäßig beim R 6 ist ein Bremskraftbegrenzer. Dagegen kann der Käfer mit einer Sicherheitslenksäule und Zweikreisbremsanlage aufwarten.

'Liebe Extras': Unser Test-Käfer war mit einer heizbaren Heckscheibe ausgerüstet, die allerdings nicht serienmäßig ist, sondern 60 Mark extra kostet. Für den R 6 gibt es noch keine solche Beheizung, doch wäre sie gerade für die R 6-Heckscheibe empfehlenswert. Serienmäßig dagegen sind beim R 6 TL — der einfache L wird mit Sitzbank geliefert — zu Liegesitzen verstellbare Einzelsitze. Leider sind die Innenmaße so kurz, daß man Fondsitze und Rückenlehnen nicht in eine Ebene bringen kann.

In einem Punkt hat uns die R 6 TL-Ausrüstung enttäuscht: Es gibt hinten keine Aschenbecher, die sogar in der Käfer-Normalausstattung vorhanden sind. Und der Renault-Aschenbecher weit rechts am Armaturenbrett ist wegen Lage und Art auch kein Quell reiner Freude. Anerkennung fand dagegen die durchgehende Ablage unter

dem Armaturenbrett, die man für den Käfer bei Kamei etc. kaufen muß.

Die Sicht ist besser beim Renault, das Licht beim Käfer, Vollkommenheit gibt es selten — sehr selten in dieser Klasse. Das gilt für die Renault-Scheibenwaschanlage — die nicht funktionierte —, sie besteht aus einem Gummiball mit Fußbedienung. Beim Käfer ist die Lösung zwar nicht elegant, aber die Geschichte funktioniert (mit Druckluft aus dem Reserverad). Damit das Reserverad nicht luftleer wird, regelt es den Druck ab, sobald er unter 2 atü abfällt.

Fazit 1. Teil: Ein hartes Ringen um Plus- und Minuspunkte zwischen den beiden Konkurrenten. Immerhin dürfen wir feststellen, daß wir unsere Langstreckentestfahrt mit den beiden Autos relativ komfortabel und mit überraschend hohen Reisegeschwindigkeiten absolvieren konnten. Wir erzielten absolute Mittelklasseleistungen, und sie zeigen den großen Unterschied auf, die die beiden arrivierten Autos dem normalen Käfer wie dem Renault 4 voraushaben.