

Mit Flugplan Apollo 14

E 3757 D

hobby

...die Zukunft miterleben

Nr. 2

20-1-1971

2,- DM

Österreich: 16 S

Schweiz: 2,40 Fr.

Italien: 400 L

Niederlande: 2,30 fl

An aerial photograph of the Apollo 14 rocket during its ascent. The rocket is the central focus, pointing upwards. It has a white body with a black band near the base. A large plume of white and yellow smoke surrounds the rocket. The background shows a landscape with a river and some industrial or agricultural structures.

**Der neue Anlauf
zum Mond**



VW 1302 S kontra Renault 6/1100

hobby

Im ersten Teil unseres Vergleichstests haben wir die Erfahrungen ausgewertet, die wir auf der Langstreckenfahrt durch Deutschland, die Schweiz, Italien und Frankreich gewonnen haben.

Wir haben festgestellt, daß die beiden auf den ersten Blick so gegensätzlichen Autos nicht nur den Verkaufspreis gemeinsam haben, sondern sich auch die Fahrleistungen wie die

Dienstleistungen per saldo einander nähern. Zu den Dienstleistungen zählt sehr wesentlich der Transport von Gepäck, das wir in diesem Falle durch Mitführen von Zelt und Schlauchboot noch erweitert hatten. Die Renault-Kombimousine brachte das gleiche Gepäck unter wie der 1302 S mit seinem kräftig vergrößerten Bug-Kofferraum.

Aufgespart haben wir uns für

SUPER- TEST

2. Teil



diesen 2. Teil in erster Linie die Fahreigenschaften der beiden Konkurrenten, die wir in Grenzwerten auf der Rennpiste 'Paul Ricard' in der Nähe von Marseille ausloten konnten.

Da das Motodrom Paul Ricard bei kommenden Tests wieder eine Rolle spielen dürfte, möchten wir es kurz in Wort und Bild vorstellen. Paul Ricard ist der 'Aperitif-König' von Frankreich und dazu noch

ein sportbegeisterter Mann, der nicht nur mit Geld, sondern auch mit persönlichem Einsatz an den Bau dieser hervorragenden Renn-Piste herangegangen ist. Bereits 1970 fanden Rennen statt, und 1971 soll der Große Preis von Frankreich der Formel 1 in Le Castellet ausgetragen werden.

Die große Strecke ist 5,8 Kilometer lang, die kleine 3,3 Kilometer. Sie verfügt über einen

hervorragenden Belag und ist über die gesamte Strecke zwölf Meter breit.

Ferrari-Treffen: Der Zufall führt uns nach Castellet und im Verwaltungsraum zu Signora Forghieri, der Gattin des technischen Team-Chefs von Ferrari: Ferrari habe die Piste gemietet, aber wir könnten diese sicher ab 15.00 Uhr benutzen, wurde uns hier beschieden.



Statt Monza diesmal das neue Motodrom Paul Ricard bei Marseille

Die Luftaufnahme zeigt das großartig ausgebaute Motodrom. Die kleinen Pfeile bezeichnen die Kurvenabzweigungen für die 300-m-Piste, der dickere Pfeil weist auf Start und Ziel. Der dicke Pfeil links oben deutet auf den neu angelegten Sportflugplatz hin. Auf dem Foto daneben macht sich 'die Heilige Johanna aus dem Feuerofen' zum Start fertig. Auf der rechten Seite Start und Ziel der Paul-Ricard-Piste, links hinten der rote Transporter für den Ferrari Formel 1. In der Virage du Pont bleibt Willi Lanek voll auf dem Gas stehen und saust haarscharf an unserem Fotografen vorbei.

An Start und Ziel entdeckt unser Willi Lanek seinen Clubkameraden Clay Regazzoni, der sich wie wir 'auf Testfahrt' befindet, allerdings mit dem Ferrari Formel 1. Rennleiter Peter Schetty ist gleichfalls da, und so gehört die Piste uns, als man bei Ferrari Schluß macht.

Rennmädchen: Wir präparieren unsere Autos, laden also das Gepäck aus und erhöhen den Reifendruck. Interessierte Zuschauerin ist ein schnelles Mädchen im Renndreß, das mit seinem Renault 8 Gordini gern ein paar Runden drehen möchte, doch es unsertwegen nicht tun darf. Nachdem wir

vor Jahren Hannelore Werner auf einem Super-Test eingesetzt hatten, wollten wir der schnellen Dame gleichfalls eine Chance geben. (Wir taufte sie 'Die Heilige Johanna aus dem Feuerofen'!)

Der Renault 6 war nicht ganz nach ihrer Mütze, denn als Heckmotorspezialistin war sie natürlich auf den Käfer aus, und mit dem drehte sie ein paar Runden, die in ihren Zeiten selbst von unseren Spezialisten nicht zu unterbieten waren. Auf unsere Frage, was sie nun von der neuen 'Coccinelle' — so nennen die Franzosen den Käfer — halte, sagte sie nur ein Wort: „Formidable!“



Schnelle Zeiten: Diesem Urteil haben wir wenig hinzuzufügen. Es betrifft die Fahreigenschaften des VW 1302 S. Das Motodrom hat zwar eine sehr schnelle lange Gerade, aber der Käfer holte in den vielen Kurven seine Gutpunkte. Den Beweis brachte die verkürzte Piste, die fast nur aus Kurven besteht. Zwei Minuten und neun Sekunden fuhr die feurige Johanna als Bestzeit auf der 3300 Meter langen kleinen Piste, Clay Regazzoni dagegen mit dem Formel 1 eine Minute und 14 Sekunden, eine Zeit, die nach dem Jubel des Ferrari-Teams Rundenrekord sein dürfte. Serien-Käfer kontra Ferrari Formel

1, wer hätte sich das vor Jahren träumen lassen?!

Unbestechlich: Dieser Vergleich ist selbstverständlich nur ein Scherz, denn der Käfer-Gegner hieß natürlich nicht Ferrari, sondern Renault 6. Die Bestzeit des R 6 lautet 2 : 19,3; das sind 10,3 Sekunden mehr als der Käfer. Es war atemberaubend, zu sehen, wie sich der R 6 mit der ganzen Karosserie in die Kurven hineinlegte. Seine Straßenlage ist sehr gut, aber beim Herausziehen aus der Kurve fehlt es ihm doch an Drehmoment, was der 1,6-Liter-Käfer-Motor wirklich 'im Überfluß' besitzt.

Es ist richtig, daß man mit keinem der beiden Autos normalerweise auf Rennpisten geht. Doch mit dem neuen Käfer-Fahrwerk wollten wir es einmal ganz genau wissen, und die 'Stunde der Wahrheit' schlägt eben nur auf der Rennbahn.

Wedelfreuden: Eine weitere Prüfung, die zum 'Handling' zählt, ist das Wedeln. Es ist ein Zusammenspiel von Lenkung, Fahrwerksreaktionen und Motor. Der Käfer hat noch seine reaktionsschnelle Lenkung, doch die gezähmte Hinterachse 'wischt' nicht mehr so leicht um die Gummihüte herum wie in der Normalausführung mit ausgeprägter Übersteuerungstendenz.

Auch hier ist der Käfer eine Idee fixer als der Renault, der weniger straff gefedert im blitzschnellen Wechsel links/rechts ganz schön in die Knie geht. Doch liegen die besten Durchgänge nur um 6/10 Sekunden zugunsten des Käfers auseinander, so daß auch der Renault zu den handlichen Autos zu zählen ist.

Reifenqualm: Bleibt noch das Bremsen übrig: Beide Autos haben serienmäßig Scheibenbremsen vorn und Trommelbremsen hinten. Auf den Bremsfotos ist gut zu erkennen, wie bei Vollbremsung des Käfers alle vier Räder Qualmwolken erzeugen, beim Renault dagegen nur die Vorderräder. Der Bremskraftregler des Renault verhindert das Blockieren der Hinterräder. Das verkürzt nicht nur den Bremsweg, sondern das Auto bleibt in der Spur. Auf dem Foto (Seite 79) ist zu sehen, daß das Hinterrad genau in der Blockierspur des jeweiligen Vorderrades rollt. Der mit allen vier Rädern blockierende Käfer dagegen schiebt bei der Voll-

bremsung nach rechts. Auf trockener Piste ist das nicht weiter gefährlich, doch bei Nässe und Eis sollte man mit Vollbremsungen vorsichtig sein.

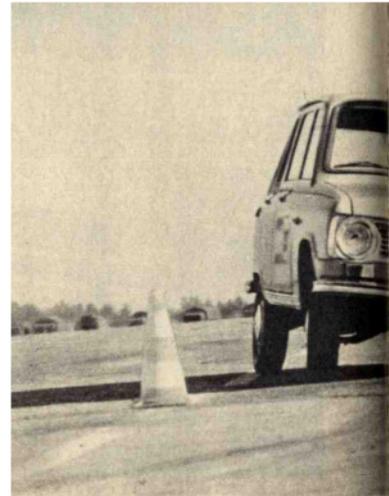
Bremsprobleme: Immerhin — mit oder ohne Bremskraftbegrenzer sind die Bremswege beider Autos ohne beträchtliche Unterschiede, allerdings sind zwei Meter weniger beim Renault aus 100 km/h ein paar Tausender und noch mehr wert, wenn der Renault vor dem Hindernis stehenbleibt und dem Käfer die beiden Meter fehlen: Bei einem Auffahrunfall ist das eine halbe Fahrzeuglänge, die der Käfer in einen Vordermann hineinschieben würde. Solange noch keine Antiblockiersysteme (ausführlicher Bericht über Mercedes - Teldix - Entwicklung folgt in Heft 4) preislich in kleine Autos einzuordnen sind, sollte man wenigstens mechanische Bremskraftregler einbauen, wie es die Franzosen tun.

Auf jeden Fall sind die serienmäßigen Scheibenbremsen vorn am VW 1302 S ein Vorteil, sie tragen zur höheren Sicherheit bei, und wir möchten jedem Käfer-Käufer empfehlen, den Aufpreis für diese Bremsen

Die Piste raucht, wenn hobby-Tester bremsen

Der VW 1302 hält sich beim Wedeln stocksteif, aber mit dem neuen Fahrwerk prächtig, während der Renault mit seiner Langhubfederung schön in die Knie geht.

Beim gebremsten VW blockieren alle Räder, man sieht es am Qualm. Der Wagen zieht nach rechts. Der Renault bleibt brav in der Spur, seine Vorderräder qualmen, die Hinterräder nicht. Das liegt am Bremskraftbegrenzer.



Auf Piste und Wedelkurs gefahren und notiert

Ergebnisse Rundenstreckenrennen im Motodrom Paul Ricard

VW 1302 S Renault 6/1100

1. Runde: 3:38,7 = 95,5 km/h 3:51,1 = 90,45 km/h
 2. Runde: 2:12,1 = 89,9 km/h 2:21,2 = 84,1 km/h
 3. Runde: 2:11,0 = 90,7 km/h 2:19,3 = 85,3 km/h
 4. Runde: 2:09,0 = 92,1 km/h 2:20,2 = 84,7 km/h
 5. Runde: 2:10,0 = 91,4 km/h 2:19,7 = 85,1 km/h

Anmerkung: Die 1. Runde wurde mit stehendem Start auf der 5800 m langen Gesamtpiste, die Runden 2 bis 5 auf der verkürzten 3300-m-Piste gefahren. Die lange Gerade bringt bessere Zeiten gegenüber den vielen Kurven der 3300-m-Piste. Bester Rundenschnitt Ferrari F 1 = 168 km/h auf der kleinen Piste. Pistenverlauf siehe Foto Seite 76.

Im Slalom auf der Wedelstrecke

VW 1302 S Renault 6/1100

1. Durchgang 12,9 sec 1. Durchgang 13,0 sec
 2. Durchgang 12,6 sec 2. Durchgang 12,5 sec
 3. Durchgang 11,4 sec 3. Durchgang 12,1 sec
 4. Durchgang 11,6 sec 4. Durchgang 12,5 sec

Gut gebremst auf griffiger Piste

VW 1302 S Renault 6/1100

Aus 60 km/h: 18,2 m = 8,4 m/sec 17,1 m = 8,6 m/sec
 Aus 80 km/h: 30,8 m = 8,2 m/sec 28,7 m = 8,5 m/sec
 Aus 100 km/h: 49,1 m = 8,0 m/sec 47,6 m = 8,3 m/sec

Anmerkung: Reine Bremswege ohne Schrecksekunde, ermittelt mit Bremsschußgerät.



nicht zu scheuen, falls er nicht ohnehin den 1302 S erwählt.

Pannenfrei: Bremsfading konnten wir kaum registrieren. Ein beträchtliches Nachlassen der Adhäsion war bei den Ceat-Gürtelreifen des R 6 festzustellen, die an den Vorderrädern immer mehr Profil verloren. Die Erfahrung lehrt, daß ein Renault mit Michelin zX erst richtig schön ist. Michelin hat zwar Lieferschwierigkeiten, aber bald arbeiten die neuen Reifenwerke in Deutschland, und dann ist der Engpaß vorbei. Die Diagonal-Reifen des Käfers hielten sich dank

des neuen Fahrwerks wacker im Kurvenkampf, und ihr Verschleiß war gering.

Pannen traten an beiden Autos während der langen schnellen Fahrt nicht ein: Wir schenken den Testkandidaten nichts, sie ließen sich aber auch nichts schenken, sondern liefen zuverlässig: Dieses uneingeschränkte Lob müssen wir beiden Fahrzeugen aussprechen.

Viel Lob und wenig Tadel?

Je nun, in der Minuspunktspalte der großen Tabelle sind die Kästen gefüllt, doch die positiven Eigenschaften überwiegen. Beim Käfer gehen wir

davon aus, daß Millionen seine Form akzeptieren. Uns gefällt sie nicht, dafür umso mehr, daß der 1302 ein sicheres Auto geworden ist.

Der Renault 6/1100 ist gegenüber den Heckmotor-Typen R 8 und R 10 ein echter Fortschritt: Wer sich den R 16 nicht leisten kann, der findet im R 6 einen akzeptablen Ersatz, nämlich eine Kombi-Limousine mit Frontantrieb, Komfortfederung und den Variationsmöglichkeiten des Innenraums. VW 1302 wie Renault 6 haben die Chance, Bestseller zu werden, davon sind wir nach all dem überzeugt!

VW 1302 S	+	-
<p>Platz: Vom Armaturenbrett bis zur Fondlehne mißt der Käfer 150 cm. Die Einzelsitze sind 51 cm breit, die Fondsitzebank 130 cm. Kleinsten Abstand Rückenlehne/Fondsitzebank 11 cm, im Test 15 cm. Sitzhöhe vorn/hinten 32/35 cm.</p>	<p>Die Uraltkonstruktion des Käfers zeigt am R 6, daß die Innenmaße (bei etwa gleichem Radstand) doch nicht ganz ungeschickt sind. Die Rücksitzbank ist sogar 20 cm breiter! Mit 99 cm Türhöhe ist der Einstieg vorn gut.</p>	<p>Vordersitze recht schmal und weniger tief als beim R 6. Einstieg nach hinten und Beladung hinterer Gepäckraum schwierig. Bug-Kofferraum trotz Vergrößerung problematisch bei sperrigem Gepäck. Keine Ablage unterm Armaturenbrett.</p>
<p>Federung: Die Federbeine vorn bringen auch Komfortverbesserung. Bemerkenswert ist die gute Abstimmung Federung und Dämpfung. Hintere Torsionsstäbe gehen nicht über die ganze Breite, sondern nur bis Hälfte. Darum sind Federwege kürzer.</p>	<p>Langstreckenfahrten mit dem Käfer sind keine Strapaze mehr, was die Federung anlangt. Auch auf schlechten Straßen kommen Stöße gut gedämpft an. Ausgefahrene Autobahnstücke verlieren an Schrecken: Keine Belastung der Bandscheiben.</p>	<p>Wolfsburg meint noch immer, die Federung durch Superballonreifen unterstützen zu müssen, die seit vielen Jahren überholt sind. Stahlgürtelreifen laufen hart ab, wenn schon Gurtelreifen, dann Textil.</p>
<p>Ausstattung: Notwendige Dinge sind vorhanden, also Benzinuhr, Lichttupe, zweistufiger Scheibenwischer mit Wascher und Schösser an beiden Türen. Für 195,— DM im L-Paket: Gepolsterte Armaturen, zweistufiges Gebläse, 2 Rückscheinwerfer u. a. m.</p>	<p>Immer neu besticht die sorgfältige Verarbeitung. L-Paket empfehlenswert wegen Armaturenpolster und Gebläse. Aufpreis günstig, es wird einiges geboten, was Fahren erleichtert. Ein Pluspunkt ist die neue Innenraumventilation.</p>	<p>Ärgerlich ist die drehzahlabhängige Heizung, die im Stadtverkehr lau, auf schnellen Straßen entweder heiß oder kalt ist. Keine 4 Türen. Liegesitze vom Werk nicht lieferbar. Für 6 000,— DM ist die Ausstattung per saldo dürftig.</p>
<p>Straßenlage: Das neue Fahrwerk besteht aus einer Federbeinachse vorn und einer Doppelgelenkachse hinten. Die Hinterräder können sich nicht mehr in 'O-Bein'-Stellung einpendeln, sondern bleiben beim negativen Sturz. Spurbreiterer bringt Vorteile.</p>	<p>Die Heckschleuder ist tot, endlich kann man mit dem Käfer sicher fahren, ob geradeaus oder in Kurven: Die Fahreigenschaften sind gut. Kaum noch Übersteuern, wenn schon, dann gutmütig. Seitenwindempfindlichkeit spürbar geringer.</p>	<p>Die serienmäßigen Superballonreifen lassen die Fahrwerksverbesserungen nicht voll wirksam werden, dennoch sind unsere Erfahrungen mit diesen nicht unbedingt negativ zu nennen: Beim Vergleichsrennen hatte der R 6 keinen Vorteil durch Gurtelreifen.</p>
<p>Sicherheit: Die US-Bestimmungen haben Wolfsburg veranlaßt, das Bestmögliche zu tun. Also Knautschzonen, stabile Innenzelle, Sicherung des Tanks im Bug, Sicherheitslenksäule und andere Dinge mehr. Scheibenbremsen vorn sind serienmäßig.</p>	<p>Seit die starre Lenksäule verschwunden ist, fühlt man sich besser im Käfer. Wesentlich ist jedoch die verbesserte Fahrsicherheit, die sich in einem unproblematischen Verhalten in Kurven und bei Seitenwind auswirkt.</p>	<p>Was sich beim Käfer nicht ändern läßt, ist das zu nahe Sitzen der vorderen Passagiere an der Windschutzscheibe ohne Schutz eines vorgebauten Armaturenbretts, das den Sicherheitsbedingungen entspricht.</p>
<p>Preis/Wert: Der VW 1302 S kostet 6290,— DM, in L-Ausführung 6499,— DM. Er bietet dafür einen 1,6-Liter-Motor von 50 PS und die bekannte Wolfsburger Fertigungsqualität. Der VW 1302 SL ist demnach 140,— DM teurer als der Renault 6 TL.</p>	<p>Vom ursprünglichen 'Volkswagen' hat sich der VW 1302 S preislich weit entfernt, doch er bietet dafür auch wesentlich mehr. Nicht zu vergessen den supermodernen VW-Service in der Diagnose, der den Wert des Autos zu erhalten hilft.</p>	<p>Der 1302 S ist nunmehr in eine Preisklasse hineingerutscht, in der die Konkurrenz bezüglich der Karosserieform und des Innenraums sehr groß ist. Luftkühlung und Heckmotor sind heute keine Argumente mehr, seit Wolfsburg 'andersrum' kann.</p>
<p>Verbrauch: Der VW 1302 S benötigt offiziell Normalbenzin bei einer geringen Verdichtung von 7,5:1. Der Wagen läuft über 130 km/h, eine Geschwindigkeit, die die Verbrauchskurve ansteigen läßt.</p>	<p>Mit einem Gesamtverbrauch von 12 l/100 km liegt der Käfer bei gleichen Fahrleistungen zwar etwas höher als der R 6, dennoch ist ihm zugutezuhalten, daß er als zweiter Wagen auf Langstrecken bei Überholmanövern mehr leisten mußte.</p>	<p>Tankinhalt zwar auf 41,5 Liter vergrößert, doch mißt der Aktionsradius mit einer Tankfüllung nur 350 km; das ist unpraktisch bei Langstreckenfahrten. Da der R 6 nur 40 Liter faßt, ist das kein ausgesprochenen Minuspunkt.</p>
<p>Universeller Einsatz: Der Käfer darf Wohnwagen (gebremst) bis zu 650 kg Gewicht ziehen, ungebremst bis 400 kg. Dachlast 50 kg erlaubt. Durch Vorklappen der Rücksitzlehne ein nur bedingt brauchbarer Laderaum.</p>	<p>Als Zugwagen für Wohnwagen hat sich der Käfer bewährt, falls man weit unter dem erlaubten Gewicht von gebremsten 650 kg bleibt. Zuverlässig in Schnee und auf schlechtem Gelände.</p>	<p>Universell sind die Eigenschaften nicht zu nennen, denn sperriges Gut muß man auf den Dachträger laden. Als Zugwagen ist sein 4. Schon-Gang ein Handicap, die erlaubten 80 km/h im 4. Gang mit Wohnwagen zu schaffen.</p>

Renault 6/1100	+	-
<p>Platz: Vom Armaturenbrett zur Fondlehne mißt der R 6 155 cm. Die Einzelsitze sind 55 cm breit, die Sitzbank hinten 110 cm. Kleinster Abstand Rückenlehne-Fondsitzbank 10 cm, im Test 15 cm. Sitzhöhe vorn/hinten 29/32 cm.</p>	<p>Einzelsitze vorn sind breiter und tiefer als beim Käfer, Kopffreiheit ausreichend. Pluspunkt die 4 Türen und die Belademöglichkeit des Kofferraums durch die 5. Tür. Kopffreiheit vorn mit 90 cm und hinten mit 86 cm ausreichend.</p>	<p>5 cm mehr Radstand würden die Enge im Fond mildern, die der des Käfers entspricht. Wenn man mit 4 Personen reist, sind 380 Liter Kofferraum nicht umwerfend! Die nur 29 cm hohen Einzelsitze machen 'das Gasbein lang'.</p>
<p>Federung: Lange Federwege wie bei R 4 und R 16 durch vorn längs und hinten über die ganze Breite querliegende Torsionsstäbe. Die Stäbe können sich weit verdrehen, was die guten Federwege ergibt: die Renault-Komfortfederung.</p>	<p>Nicht ganz so ausgeprägt wie beim Renault 16, aber immerhin für die Klasse eine echte Komfortfederung. Abstimmung mit Dämpfung gut, die Federfrequenz angenehm, Neigen und Tauchen nur von außen sichtbar, innen nicht zu spüren.</p>	<p>Der 850-ccm-Testwagen war mit Michelin-Stahlgurzelreifen bestückt, guter Komfort. Der R 6 1100 hingegen wurde mit Ceat-Gurzelreifen geliefert, über deren Komfort nicht zu klagen ist, die jedoch relativ rasch verschleifen.</p>
<p>Ausstattung: L-Ausführung mit vorderer Sitzbank, keine Liegesitze, Schlaufen statt Armlehnen in den Vordertüren, kein abblendbarer Innenspiegel. TL: Einzel-Liegesitze. Beide Ausführungen: einstufiger Wischer, zweistufiges Gebläse etc.</p>	<p>Wohnlicher Innenraum wie im Mittelklasse-Wagen. TL-Ausführung empfehlenswert, nicht teuer, dafür Einzel-Liegesitze. Auch beim R 6 wirksame Innenbelüftung und Entlüftung. Durchgehende Ablage und von innen verstellbare Scheinwerfer.</p>	<p>Im TL-Testwagen keine Aschenbecher im Fond, der einzige Aschenbecher vorn eine Fehlkonstruktion. Der einstufige Scheibenwischer zu schnell bei Nieselregen, Scheibenwascher funktionierte nicht. Handbremse unpraktisch.</p>
<p>Straßenlage: Frontantrieb und Motor hinter der Vorderachse. Geringe Untersteuerungstendenz. Gut geführte Hinterachse, Hinterräder an Längslenkern geführt. Lenkung direkt und exakt, guter Geradeauslauf.</p>	<p>Unproblematisches Fahren, sehr wenig beim Wedeln. Sehr gute Bremsen, vor allem durch Bremskraftregler, der selbst bei Vollbremsungen Hinterräder am Blockieren hindert. Guter Luftwiderstandsbeiwert günstig für Leistung und Verbrauch.</p>	<p>Renault 6 reagiert auf Beladung: Voll ausgelastet muß man etwas vorsichtiger in schnellen Kurven sein. Reagiert zwar auf Seitenwind, jedoch auch mehr optisch, mit der präzisen Lenkung lassen sich Windeinflüsse aussteuern.</p>
<p>Sicherheit: Erfüllt Sicherheitsbestimmungen hinsichtlich steifer Personenzelle und Knautschbleche. Zweikreisbremsen gibt es bei Renault nicht, dafür eine Sicherheitslenksäule: Ein Gelenk knickt bei Zusammenstoßen ab.</p>	<p>Gute Fahreigenschaften unterstützen die aktive Sicherheit. Gute Sicht und Luft unterstützen den Fahrer, Bremskraftregler sorgt für Spursicherheit beim Bremsen. Armaturenbrett abgepolstert, scharfe Kanten nach Möglichkeit vermieden.</p>	<p>Kaum Minuspunkte: Über fehlende Zweikreisbremsanlage kann man geteilter Ansicht sein, sofern nicht zwei Kreise auf die vorderen Bremsen wirken.</p>
<p>Preis/Wert: Der Renault 6 L kostet 5900,— DM, der R 6 TL 6150,— DM. Geboten wird für den Preis ein kleiner R 16, eine moderne Kombi-Limousine. Die Qualität ist gut, ebenso der technische Aufwand. Der 1,1 Liter ist seit Jahren bewährt.</p>	<p>Ein komfortables Auto der unteren Mittelklasse, modern in der Konzeption und von einem gut ausgebauten Händlernetz in Europa betreut. Nach unseren Erfahrungen ist man bei Renault auch sehr kulant. Modellwechsel selten.</p>	<p>Bei einem um 5 cm längeren Radstand wäre der Komfort noch eindeutiger. Technische Ausstattung gut, doch vermissen wir eine Drehstromlichtmaschine (wie auch beim Käfer), weil Umrüstung der Scheinwerfer auf Halogen notwendig erscheint.</p>
<p>Verbrauch: Mit einer Verdichtung von 8:1 verlangt der R 6 offiziell Normalbenzin. Motor von Haus aus sparsam, doch die im Test verlangten Höchstleistungen forderten ihren Tribut. Dank gutem Heckabröß blieb der Verbrauch gering.</p>	<p>Mit einem Gesamtverbrauch von 11,1 l/100 km blieb der R 6 noch um 0,9 Liter unter dem des Käfers, obwohl der Motor sehr viel mehr drehen mußte, bei 130 km/h-Reisegeschwindigkeit rund 1000 U/min mehr.</p>	<p>Der 40-Liter-Benzintank reicht für knapp 400 km bei schneller Reisegeschwindigkeit. Der Ölverbrauch war bei beiden Autos denkbar gering, doch den nur 0,18 Litern pro 1000 km des Käfers hat der R 6 0,29 Liter entgegenzusetzen.</p>
<p>Universeller Einsatz: Als Kombilimousine mit 5 Türen ist der R 6 auf Universalität bedacht. Anhängelast für Wohnwagen bis 500 kg (gebremst), langhubige Federung braucht geringe Deichsellast, Käfer nicht so empfindlich.</p>	<p>Durch leichten Ausbau der Rücksitze läßt sich ein Laderaum von 900 Litern Inhalt schaffen, der den Transport sperriger Güter ermöglicht. Bei normalem Kofferraum ist das Gepäck durch Heckablage sichtgeschützt.</p>	<p>Mit 386 cm Gesamtlänge und langer Motorhaube ist der R 6 kein Raumwunder. Als Zugwagen nur für Leichtwohnwagen geeignet wegen langer Federwege und der für zusätzliche Lasten geringen Zugkraft eines 1,1-Liter-Motors.</p>

Wertung der Fachtester	Kranz		Lanek		Lotz		Zulauf	
	VW	R 6						
Wagen								
a) Innenraum	2	3	3	4	3	4	3	4
b) Sitze	3	4	3	4	3	3	3	4
c) Einstieg	2	4	2	5	2	5	3	5
d) Bedienung	4	4	3	4	4	3	4	3
e) Ausstattung	3	4	2	4	3	4	3	4
f) Belüftung	4	4	3	4	3	4	4	4
g) Heizung	2	2	2	3	2	3	2	3
h) Geräusche	3	3	2	3	3	4	4	4
i) Kofferraum	3	4	3	5	4	5	4	5
k) Zuladung	4	4	4	4	4	4	4	4
Fahrkomfort insgesamt:	30	36	27	40	31	39	34	40
a) Spitze	5	4	5	4	4	4	4	3
b) Beschleunigung	4	3	4	3	4	3	4	3
c) Straßenlage	4	4	5	4	4	4	4	5
d) Kurvenverhalten	5	4	5	4	4	3	5	4
e) Elastizität	4	3	4	3	5	4	5	4
f) Federg./Dampf.	4	5	4	5	3	5	4	5
g) Lenkexaktheit	5	4	5	4	5	3	5	3
h) Schaltung	5	4	4	3	5	3	4	3
i) Leistungsgewicht	3	3	3	3	3	3	3	3
k) Verbrauch	5	5	4	4	3	4	3	4
Fahrleistung insgesamt:	44	39	43	37	40	36	41	37
a) Karosserie	3	4	3	4	3	4	3	4
b) Lenkung	4	4	4	4	4	3	4	3
c) Bremsen	4	5	4	5	3	4	4	5
d) Innenraum	3	4	2	4	3	4	3	4
e) Reifen	3	4	3	4	3	3	3	3
f) Licht	3	3	2	2	2	3	3	3
g) Sicht	3	4	2	4	3	4	2	3
h) Seitenwind	4	3	4	3	4	3	4	3
i) Winterverhalten	4	4	4	4	4	4	4	4
k) Handlichkeit	5	4	4	3	4	3	4	3
Sicherheit insgesamt:	36	39	32	37	33	35	34	35
Gesamtpunktzahl:	110	114	102	114	104	110	109	112

FAZIT: Wolfsburgs Käfer hatten es bislang immer schwer, in unseren Super-Tests zu Ehren und Punkten zu kommen. Hier jedoch findet die Anstrengung des Werkes, aus dem Käfer ein richtiges Auto zu machen, ihren Lohn. Wohl hat der fortschrittlichere Renault 6 einen kleinen Vorsprung, doch die Tatsache, daß der Käfer von 150 möglichen Punkten über 100 Punkte erzielen konnte, ist schon eine kleine Sensation. Es hat sich also gelohnt, das Fahrwerk zu verbessern und den Kofferraum zu vergrößern, also Dinge aus der Welt zu schaffen, die dem Käfer angekreidet werden mußten. Selbst der große Hubraum ist ein Plus für die Fahrleistungen, die Lebensdauer und Ansätze zur Abgasentgiftung. Darum meinen wir: Wenn schon VW 1302; dann den S!

Der Renault 6/100 hat uns gefallen als universeller und komfortabler kleiner Renault 16. Noch schöner wäre er, wenn man ihm 5 cm mehr Radstand und Innenraum gönnt hätte,

in seiner Originalversion mit 850 ccm sind die Abmessungen logischer und auf die kleinere Klasse bezogen. R-4-Aufsteiger werden in ihm eine Luxus-Kombilimousine finden.

Wir bezeichneten eingangs VW 1302 S und Renault 6 als potentielle Bestseller: Beim Käfer haben wir da keine Bedenken, beim Renault kommt es auf die künftige Preispolitik an, ob er als Bestseller reüssieren wird oder nicht. Denn wir müssen den Käfer-Preis revidieren: Der 1302 S kostet heute 6290,- DM in Normalausführung und ist somit 140 Mark teurer als der Renault 6 TL. So aktiv hat die Preispolitik noch nie in unser Testgeschehen eingegriffen. Der Vergleich Preis zu Wert begünstigt nun den Renault 6 noch mehr und bestätigt den Vorsprung des Franzosen vor dem Käfer. Wer jedoch den Käfer mag, der wird sich vom Preis nicht schrecken lassen, zumal wir voll dafür einstehen können, daß der 1302 S mit Abstand der beste Käfer ist, den es je gab!