

GUTE FAHRT 4

1971

DM 1,80

Verlag Delius,
Klasing + Co
Bielefeld · Stuttgart

Schweiz sfr 2.20
Italien L 350.00; USA US-\$ 0.60
Österreich öS 15.00
Luxemburg lfr 28.00
Belgien bfr 28.00
Printed in Germany



Für den Urlaub
KÜSTEN-TIPS

Für die Sicherheit
LENKRAD-TEST



PRO UND CONTRA

Käfer mit 50 PS



Multi- Millionär



In diesem Jahr wird in Deutschland ein Rekord aufgestellt, den es bislang hier noch nicht gegeben hat und der wahrscheinlich auch nie wieder aufgestellt werden kann: Ende des Jahres läuft der 15millionste Käfer vom Band. Derartige



Multi-Millionär

Stückzahlen von einem Automodell wurden bislang nur von der legendären Tin Lizzy erreicht.

Allerdings in einer Zeit, als noch ganz andere Voraussetzungen in der Produktion und beim Käufer galten.

Die Käfer-Karriere begann in den fünfziger Jahren, als er noch gut 5000 DM kostete und der Besitzer schon ein kleiner Krösus sein mußte, um ihn bezahlen zu können. Damals, als nur verhältnismäßig kleine Stückzahlen erreicht wurden, setzte der Käfer Normen, die seine Stärken waren und geblieben sind: Er ist robust, praktisch und sehr gut verarbeitet.

Der Käfer ist Geschichte geworden. Ihm ist es zu verdanken, daß breite Bevölkerungsschichten Vertrauen zu einem technisch so aufwendigen Wesen, wie es das Auto ist, gewonnen haben. Stets war er unkompliziert, leicht zu beherrschen und technisch unempfindlich. Sein Motor setzte Maßstäbe in der Kilometerleistung und in der Dauerbeanspruchung.

Ein weiteres Merkmal für die anhaltende Popularität des Käfers ist das von keinem anderen Automodell erreichte klassenlose Image. Ob Angestellter, Arbeiter, Arzt oder Professor, wer hinter dem Käfer-Lenkrad sitzt, man weiß es nicht. Rückschlüsse über Gehalt, Ansehen oder Anstellung lassen sich nicht ziehen. Sportliche wie Besonnene, Alte wie Junge, Reiche und Arme, im Käfer werden sie neutralisiert. Und das, so meinen wir, spricht für den Käfer-Fahrer.

Immer wieder, vor allem in einer Zeit, in der der Käfer kaum Konkurrenten auf dem Markt fürchten mußte, forderte man, der Käfer müsse weg, ein neuer her. Derzeit kämpft der Käfer gegen eine starke, breitgefächerte Konkurrenz an. Aber die Stimmen, die den Käfer köpfen wollten, sind verstummt. Im Vergleich mit anderen ist es eben leichter, seine speziellen Vorzüge festzustellen. Stück um Stück

schlägt er immer noch (auch in Amerika) jeden Anti-Käfer. Nie umgab den Käfer das Flair eines Kleinwagens. Mit steigendem Wohlstand wuchs er im technischen Finish mit – von 25 bis 50 PS, von der Pendel hinterachse bis hin zur Schräglenker hinterachse. 1970 war nun das Jahr, in dem man Aussehen und Technik des Käfers ganz entscheidend veränderte. Unter der vorderen Haube, neu gestaltet, wuchs der Kofferraum zu ansehnlicher Größe; Federbeine an der Vorderachse zwingen den Käfer seither sanfter in die Knie. Die aufwendige Schräglenker-Hinterachse, schon seit geraumer Zeit im Automatic-Käfer ausprobiert und für gut befunden, sorgt beim Kurvenfahren zu recht ausgeprägter Standhaftigkeit. Und schließlich wurde die Motorleistung bis auf 50 PS angehoben. Der 1302 S-Käfer erhielt den mit festerer Gehäuselegierung versehenen Transportermotor (47 PS), den man mittels Doppelkanalzyylinderköpfen und einem Doppelansaugrohr auf 50 PS beflügelte (beim 1300er-Motor brachten die gleichen Maßnahmen ein Leistungsplus von 4 PS). Mit dieser an sich folgerichtigen Konstruktion – zwecks Leistungssteigerung – stieg natürlich auch der Benzinverbrauch, wie das bei jeder Leistungssteigerung so üblich ist. Wollte man allen Zeitungsmeldungen glauben, sogar bis ins Unermeßliche. Die GUTE FAHRT hat in jüngster Zeit recht ausgiebig nochmal zwei neue Käfer gefahren (einer bleibt als Dauertestwagen in der Redaktion) und exakte Benzinverbrauchsmessungen vorgenommen (das Durchfluß-Meßgerät mißt alle 10 ccm). In diesem Zusammenhang müssen wir allerdings erst einmal auf die vielen Möglichkeiten der falschen Benzinmessung beim Käfer zu sprechen kommen.

Richtig messen

Aufgrund neuerer Sicherheitsvorschriften hat man den Tank in der Karosserie weiter nach

hinten versetzt, wodurch der Weg vom Einfüllstutzen zum Tank um einiges länger wurde. Daran liegt es, daß die letzten drei bis fünf Liter Benzin nur schluckweise eingefüllt werden können. Wir haben das bei verschiedenen Tankwarten ausprobiert. Verlangt wurde von uns beim Betanken immer, den Tank bis zum Stutzen vollzustopfen. Die Tankwarte tankten, und wir haben ihnen jedesmal bewiesen, daß der nach Ansicht der Tankwarte volle Tank immer noch Platz für einige Liter Benzin hatte. Wer also nach der Volltank-Methode den Benzinverbrauch ermittelt, muß schon beim Tanken neben dem Tankwart stehen oder den Tank selbst füllen. Schließlich ist es ja nicht egal, ob der „volle“ Tank 41,5 oder 38 Liter Benzin im Bauch hat. Eine andere Möglichkeit der Fehlmessung ergibt sich durch ein kleines Röhrchen, welches in den Tank ragt und Benzin zum Vergaser fördert. Bei einigen Käfern der ersten Produktionsserie hat dieses Röhrchen einen etwas zu schrägen Anstieg, rund fünf Liter Benzin können nicht abgesaugt werden. Inzwischen ist dieser Schaden behoben, und die Werkstätten wissen, wie man dem Röhrchen die richtige Lage beibringt. Grundfalsch ist es (soll aber vorkommen), den Benzinverbrauch anhand der Benzinuhr festzustellen. Dazu arbeiten diese Uhren viel zu ungenau. Bei unserem Testwagen signalisierte die Tankuhr zum Beispiel einen viertelvollen Tank, obwohl kein Tropfen Benzin mehr am Vergaser ankam (so ungenau sollten Tankuhren allerdings auch nicht arbeiten). Ein ganz wesentlicher Punkt bei einer exakten Benzinverbrauchsmessung, und um vergleichbare Meßresultate zu erhalten, ist die Fahrweise und der Fahrweg. Denn Stadtverkehr ist nicht gleich Stadtverkehr, und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 70 km/h kann völlig unterschiedliche Resultate bringen. Schließlich spielt natürlich

auch die Beladung eine Rolle. Sicher vergleichen läßt sich der Benzinverbrauch deshalb nur bei konstanter Geschwindigkeit und gleichen Witterungs- und Windverhältnissen. Ein Käfer, der kurzzeitig (zwei bis drei Kilometer) in der Stadt bewegt wird, und bei dem jedesmal vor Antritt der Fahrt die Maschine völlig ausgekühlt ist, hat zwangsläufig einen sehr hohen Benzinverbrauch. Rund 17 Liter auf 100 Kilometer sind dann keine Seltenheit! Im Durchschnitt kam unser 1302 S im Stadt- und Kurzstreckenverkehr auf 12,5 bis 14,5 l/100 km. Der Gesamt-Testverbrauch über eine Distanz von 3000 km ergab beim 1302 S 12,5 l/100 km. Wie stark die Fahrweise in den Verbrauch eingeht, mag dieses Beispiel verdeutlichen: Fährt man den 1302 konstant mit 60 km/h und im vierten Gang, dann ergibt sich ein Verbrauch von nur 7,5 l/100 km. Die gleiche Geschwindigkeit, aber im dritten Gang gefahren, läßt den Verbrauch um rund einen Liter ansteigen. Natürlich ist der Benzinverbrauch auch eine Frage der wirksamen Futterverwertung.

Verdauungsschwierigkeiten

Und da stellten sich bei einigen Käfern regelrechte Verdauungsschwierigkeiten ein, deren Ursache vornehmlich dem dicken Ansaugrohr zuzuschreiben ist. Denn je kälter das Rohr, desto mehr Benzin schlägt sich an den kalten Innenwänden nieder und verbrennt nur mangelhaft. Diese Erkenntnis ist so alt wie der Käfer. Um trotzdem eine gute Verbrennung zu gewährleisten, liegt – seit eh und je – parallel zum Ansaugrohr eine Vorwärmleitung, die von den Auspuffgasen erwärmt wird und wieder dem Ansaugrohr Wärme zuführt. Zusätzlich erhält der kalte Motor über den Luftfilter vorgewärmte Ansaugluft, die neuerdings von einem Thermostat automatisch geregelt wird.

Weiter auf Seite 20



VW 1302 S 1600 ccm/50 PS

Preis: 6 290 DM
**Automatic-Aufpreis:
495 DM**

Technische Daten

Motor: Vierzylinder-Boxermotor. Hubraum 1600 ccm. Leistung 50 PS bei 4000 U/min. Verdichtungsverhältnis 7,5:1, Normalbenzin. Maximales Drehmoment 10,8 mkp bei 2800 U/min.

Fahrwerk: Einzelradaufhängung. Vorn an Federbeinen, hinten Schräglenker. Abfederung der Vorderräder durch Schraubfedern, der Hinterräder durch Drehstabfedern, Stabilisator vorn. Zweikreisbremssystem, vorn Scheibenbremsen, 15 Zoll-Räder mit schlauchlosen Reifen 5.60-15 4 PR, bzw. Gürtelreifen 155-15.

Abmessungen: Außenmaße 4080 / 1585 / 1500. Radstand 2420. Spur vorn/hinten 1379/1352 Wendekreis 9,5 m. 3¾ Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag. Kofferrauminhalt (VDA-Norm) 330 Liter. Tankinhalt 41,5 Liter.

Gewichte: Eigengewicht 870 kp, zul. Gesamtgewicht 1270 kp, Nutzlast 400 kp. Anhängelast ungebremst/gebremst 400 kp/650 kp. Zul. Dachlast 50 kp. Leistungsgewicht bei voller Belastung 25,4 kp/PS.

Kostenberechnung

Für 20 000 km Jahresleistung bei halbjährlicher Steuerzahlung und Großstadt-Haftpflicht-Versicherung.

Anschaffungskosten

Listenpreis	6290,— DM
Gürtelreifen	144,— DM
Überführung ca.	204,— DM
Zulassung	23,50 DM
	6661,50 DM

Unterhaltskosten pro Jahr

Steuer	237,30 DM
Haftpflicht	550,20 DM
Teilkasko	39,90 DM
Benzin	1276,— DM
Öl	64,40 DM
Pflege und Wartung	300,— DM
Reparaturen	502,— DM
	2969,80 DM

Kosten pro Kilometer 14,3 Pfg

Gesamtkosten pro Jahr

Unterhaltskosten	2969,80 DM
Grundabschreibung	974,13 DM
Wertverlust	324,71 DM
Zinsverlust	399,70 DM
	4668,34 DM

Gesamtkosten pro Kilometer 23,3 Pfg

GF-Wertung

Startverhalten	Sehr gut
Fahrgeräusch	befriedigend
Motorelastizität	gut
Handlichkeit	sehr gut
Fahrleistungen	befriedigend
Richtungsstabilität	gut
Kurvenverhalten	gut
Seitenwindverhalten	befriedigend
Fahrkomfort	gut
Verbrauch	befriedigend
Lenkung	gut
Schaltung	sehr gut
Getriebeabstufung	gut
Bremsen	gut
Beleuchtung	gut
Heizung	befriedigend
Be-/Entlüftung	gut
Innenausstattung	befriedigend
Sitze	gut
Beinfreiheit vorn	gut
Beinfreiheit hinten	ausreichend
Kofferraum	befriedigend
Verarbeitung	sehr gut
Wartungsmöglichkeiten	gut
Wirtschaftlichkeit	gut



Fahrleistungen VW 1302 S

Höchstgeschwindigkeit: 134 km/h

Beschleunigung: 0 bis 80 km/h in 12,2 sec
0 bis 100 km/h in 20,3 sec
80 bis 120 km/h in 21,6 sec



Benzinverbrauch: Stadtverkehr, Kurzstrecke: 12,5 bis 14,5 l/100 km; Landstraße, Schnitt 65 km/h: 10,3 l/100 km; Autobahn, Schnitt 120 km/h: 11,7 l/100 km; Autobahn, Vollgas: 13,7 l/100 km. Bei konstanter Geschwindigkeit:

80 km/h — 8,4 l/100 km
100 km/h — 10,3 l/100 km
120 km/h — 11,9 l/100 km



Fahrleistungen VW 1302 S Automatic

Höchstgeschwindigkeit: 129 km/h

Beschleunigung: 0 bis 80 km/h in 15,5 sec
(gemessen mit 0 bis 100 km/h in 24,5 sec Lastbereich) 80 bis 120 km/h in 30 sec



Benzinverbrauch: Stadtverkehr, Kurzstrecke: 13 bis 15 l/100 km; Landstraße, Schnitt 65 km/h: 9,7 l/100 km; Autobahn, Schnitt 120 km/h: 11,4 l/100 km; Autobahn, Vollgas: 13,5 l/100 km. Bei konstanter Geschwindigkeit:

80 km/h — 8,3 l/100 km
100 km/h — 10,2 l/100 km
120 km/h — 11,6 l/100 km

Wohnlich.

Aus welchem Grund sollten Sie gerade im Urlaub auf Komfort verzichten?



Genießen Sie immer (und besonders im Urlaub) den gepflegten Wohnkomfort eines ferientauglichen KNAUS-Wohnwagens! Erleben Sie seine helle, freundliche Atmosphäre. Freuen Sie sich über das geschmackvolle Dekor der Möbel, über liebevoll ausgewählte Leuchten, Gardinen und Polster. Und über die Vorteile einer Schiebetür zur (optischen und akustischen) Raumentrennung! KNAUS-Wohnwagen haben eine architektonisch perfekte Raumaufteilung. Das heißt: Viel Platz bei Tag und bei Nacht, Bequemlichkeit, wohin man sieht. KNAUS-Wohnwagen bieten Ferienfreude zu jeder Jahreszeit durch winterfeste Vollisolation, autofreundliches Eigen-gewicht und eine durchdachte, ferientaugliche Ausstattung.



KNAUS-Wohnkomfort – damit Sie sich jederzeit richtig wohlfühlen!

Gutschein

Ich möchte mich gerne unverbindlich über die bewährten KNAUS-Wohnwagen mit dem »autofreundlichen« Eigen-gewicht informieren.

Bitte, schicken Sie mir darum kostenlos den neuen KNAUS-Farb-katalog 1971 mit Preisliste sowie das moderne, neue Reisemagazin »SCHWALBENPOST«.

Name _____

Ort () _____

Straße _____

(Schneiden Sie diesen Coupon aus oder schreiben Sie uns eine Postkarte.)



Multi-Millionär

Als nun einige neue Käfer von Käfern gefahren wurden, stellten sich recht merkwürdige Dinge ein: hoher Benzinverbrauch und nachlassende Spannkraft des Motors beim Beschleunigen. In Wolfsburg kam man den Übeltätern inzwischen auf die Spur und konnte sie dingfest machen:

- Der 1300er-Motor bekam einen neuen Vergaser-Düsen-satz: Hauptdüse x 145, Luftkorrekturdüse 170 z, Leerlaufdüse 60 z, Leerlaufdüse 120, und beim 1600er-Motor: Hauptdüse x 145, Luftkorrekturdüse 130 z, Leerlaufdüse 65 z, Leerlaufdüse 147,5.

- Die Zündung darf nur noch bei einer bestimmten Drehzahl und mit einer Zündlicht-pistole eingestellt werden.

- Es erfolgte der Einsatz eines Thermostaten für die Ansaugluft-Regelklappe mit höherer Öffnungstemperatur. Dadurch öffnet sich die Regelklappe erst bei einer Temperatur von 45° C (früher 27,5° C) und der Motor nimmt spontaner Gas an.

- Die Beschleunigung kann außerdem verbessert werden, wenn man die Einspritzmenge der Beschleunigungspumpe an den oberen Toleranzwert einreguliert. Das bringt natürlich einen etwas höheren Benzinverbrauch mit sich.

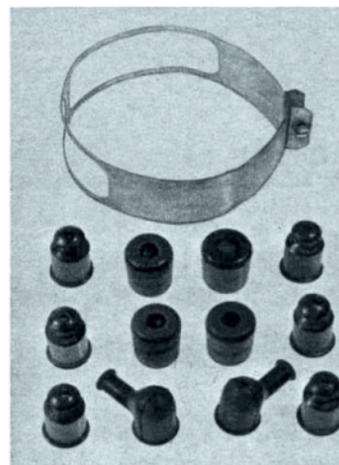
- Gesenkt wird der Benzinverbrauch – vor allem im Leerlauf – mit einer neuen Raster-scheibe für die Startautomatik.

- Die Dichtung in der Vorwärmleitung (links) mit kleiner Bohrung wird durch eine mit großer Bohrung aus-gewechselt.

- Und als i-Tüpfelchen dieser Verbesserungen wird auch die Vorwärmleitung im Innendurchmesser vergrößert. Alles in allem haben diese Maßnahmen den Benzinverbrauch bei ungünstigen Fahrumständen spürbar gesenkt und die Beschleunigungszeiten verbessert. Unsere Meßergebnisse beweisen es: In der GUTEN FAHRT 11/70 veröffentlichten wir für den damals getesteten 1302 S (es war einer der ersten Wagen) folgende Werte: 0 auf 80 km/h in

14,2 sec und von 0 auf 100 km/h in 21,5 sec. Unser jetziger Testkäfer ist bis 80 km/h um zwei Sekunden schneller und gewinnt bis 100 km/h eine gute Sekunde. Die Elastizitätsmessungen brachten ähnliche Ergebnisse.

Bei einer konsequenten Weiterentwicklung des Käfer-Motors wird man sicherlich auf das zentrale Ansaugrohr verzichten und den Motor mit einer Zweivergaser-Anlage bestücken. Hier sind die Ansaugwege recht kurz, so daß automatisch für schnelle und kräftige Füllung der Zylinder gesorgt ist. Außerdem fällt bei der 50-PS-Maschine ein Leistungs-zuwachs von gut 8 PS an. Und wenn diese Anlage ab Werk geliefert wird, dann ist sie für den Käfer auch wesentlich billiger, zumal er dann nicht – wie jetzt, beim Kauf durch den Handel – den alten Vergaser und Verteiler übrig hat. Wir experimentieren übrigens im Augenblick mit Zweivergaseranlagen für den 1302 S und hoffen, schon in der nächsten Ausgabe über Beschleunigung, Höchstgeschwindigkeit und Benzinverbrauch berichten zu können. Verwundert waren viele 1302 S-Käufer auch, als sie feststellen mußten, daß in der Motorhaube nicht – wie im 1302 – das Wasserablaufblech installiert war. Man hatte es



Kappen an den elektrischen Anschlüssen und ein Spannband für die Lichtmaschine verhindern beim 1302 S Zündaussetzer durch Feuchtigkeit.

in Wolfsburg nicht vergessen, sondern bewußt fehlen lassen, damit der schnelle S-Motor mit der notwendigen Kühlung versorgt wird. Sicherheits-halber legt man jedoch inzwischen über die Lichtmaschine ein Abdeckband, und alle elektrischen Anschlüsse (Lichtmaschine, Verteiler, Zündkerzen) erhielten außerdem Silikon-Schutzkappen. Mögliche Kriechströme bei Feuchtigkeit sind damit sicher ausgeschlossen. Falsch wäre es auf alle Fälle, nachträglich das Ablaufblech vom 1302 einzubauen, da sonst mit einem zu hohen Hitzestau gerechnet werden muß. So sind denn die technischen Unstimmigkeiten aus dem Serienbeginn ausgeräumt und auch der neueste Käfer läuft wieder zufriedenstellend.

Käfer über alles?

Als 1957 Professor Nordhoff von der GF gefragt wurde, ob der zweimillionste Käfer ebenso aussehen wird wie der einmillionste und dies auch noch für den dreimillionsten gelte, antwortete er: „Es ist eigentlich unmöglich, sich für einen Zeitraum von mehr als zwei Jahren festzulegen, da kein Mensch die Entwicklung sicher voraussagen kann. Soweit aber unsere Pläne und meine Absichten eine Rolle spielen, kann sehr wohl gesagt werden, daß (nach menschlichem Ermessen) der dreimillionste VW grundsätzlich dem zweimillionsten gleichen wird.“ Inzwischen wissen wir, daß der vierzehnmillionste auch noch Käfer-Aussehen hat, und daß der fünfzehnmillionste mit dem gleichen Gesicht aufwarten wird.

Ein Automodell, das so hohe Stückzahlen erreicht hat, steht natürlich immer im Brennpunkt der Öffentlichkeit. Und wenn es mal ein Wehwechen plagt, horcht die Nation auf, und das Stamm-tischgespräch ist gesichert. Nun kann man, so meinen wir, sich wieder anderen Themen widmen, der Käfer lebt.

Hans-Rüdiger Etzold