

GUTE FAHRT 6

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

Mehr wissen!
AUTOVERKAUF
OHNE VERLUST

Sicher reisen!
GEPÄCKTRÄGER
UND ANHÄNGER

Bilden und baden!
URLAUB IN
GRIECHENLAND



TEST

VW-Cabrio
Heiße Käfer

Test: VW Cabrio



Das viersitzige Käfer-Cabriolet ist einer der wenigen offenen Wagen in einer weltweiten Limousinen-Schwemme. Es ist ein schöner Anachronismus, heiß geliebt und gut verkäuflich; ein Auto für Leute mit jungem Herzen. Die romantische Version technischer Zuverlässigkeit.

Frischzelle



Zwei Hebel entspannen, ein kräftiger Ruck, und schon liegt das Dach zusammengefaltet und wohl arretiert im Heck des Wagens. Die Frischzelle ist fahrfertig, das Fahren in Wind und Wetter wird zum Erlebnis. Ein Spaß, den VW zu gut bürgerlichen Preisen bietet. Denn unter den wenigen Autos, die sich noch entblättern lassen, ist das VW-Cabrio von allen am preiswertesten.

Allerdings muß man gegenüber einem Käfer rund 1700 DM mehr zahlen. Doch der Aufpreis ist berechtigt, denn wo das stählerne Dach fehlt, muß man zur Karosserie-Stabilität andere Maßnahmen ergreifen. So sind denn auch im Cabrio viele Details anders, die sich bei der



Frischzelle

kleinen Serie natürlich im höheren Preis niederschlagen.

Verstärkt wurde die Karosserie durch Blechlaschen an den Türausschnitten und durch verschiedene Holme, die der Zelle genügend Festigkeit verleihen. Beim Fahren spürt man deshalb nur auf äußerst schlechten Pfaden, daß sich die Karosserie gegenüber einer Limousine etwas stärker verwindet. Die vielen zusätzlichen Verstärkungen haben das ursprüngliche Käfer-Platzangebot um einiges verringert und lassen in das Cabrio weniger Licht einfallen. Das liegt an der höheren Taille, an der kleineren Windschutzscheibe und an dem Rückfenster, dessen Größe an die Käferfenster der 50er Jahre erinnert. So ist der Blick im geschlossenen Zustand nach außen etwas geschmälert und man tut gut daran, sich einen zweiten Rückspiegel für die rechte Seite zuzulegen. Dieser ist auch dann von Vorteil, wenn das Dach im Heck liegt. Zwar läßt sich der innere Rückspiegel, exzentrisch gelagert, nach oben drehen, doch bietet er nicht die beste Übersicht.

Das sind aber alles Kleinigkeiten, die man als Cabrio-Fahrer in Kauf nimmt. Dafür hat man eben das, was um die Jahrhundertwende fast alle Autos hatten: Ein Dach, das man vergessen kann. Es macht sich im zurückgeklappten Zustand höchstens als Bremsfallschirm bemerkbar, wenn die Höchstgeschwindigkeit von 133 km/h auf 125 km/h heruntersinkt. Eine Geschwindigkeit, die beim offenen Fahren als wesentlich höher eingeschätzt wird; da der unmittelbare Kontakt mit Wind und Wetter das Gefühl für das wirkliche Tempo durcheinanderbringt. Weshalb man schon von allein mit dem Gas sparsamer umgeht; denn über 90 km/h treibt der Wind Tränen in die Augen. Vor allem jenen, die auf der hinteren Sitzbank dem Wetter ausgesetzt sind. Das hält aber die meisten Cabrio-Fahrer nicht davon ab, schon bei den ersten kräftigen Sonnenstrahlen im Mai das Cabrio zu strippen.

In dieser Zeit, wenn die Röcke wieder kürzer und die Beine länger werden, handelt der Cabrio-Fahrer nach dem Motto: ein Ruck, ein Zuck. Schon legt sich das Verdeck artig und leicht in Falten. Fahrer und Auto lüften aus, der Mief aus der langen Winterzeit entweicht, es geht frischwärts. Selten, daß man einen Cabrio-Fahrer mit einem muffigen Gesicht antrifft.

Das Verdeck

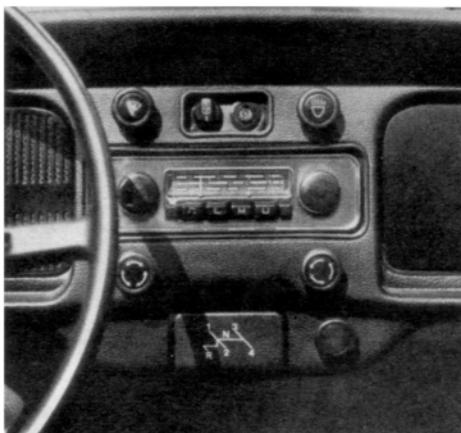
Unter den wenigen Cabrios, die sich auf dem Markt noch halten, hat das Käfer-Cabrio das solideste Dach. Hier besteht es nicht aus einer Zeltplane, die über



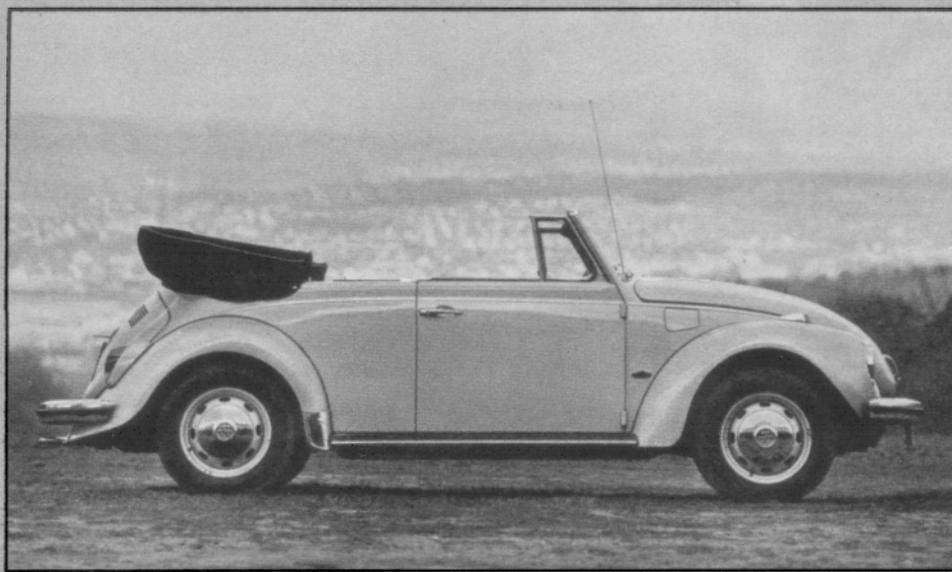
Das VW-Cabriolet wird nur mit dem 50-PS-Motor geliefert. Da in der Karosserie die Lüftungsschlitze für die Motor-Ansaugluft fehlen, hat die Motorhaube einige Luftschlitze mehr.



Beim Cabrio können auch die hinteren Seitenfenster vollständig in die Karosserie versenkt werden (oben)



Das gepolsterte Armaturenbrett wie auch das zweistufige Frischluftgebläse gehören im Cabrio zur Serienausstattung (links)



GUTE FAHRT TEST

**VW 1302 LS Cabriolet
1600 ccm/50 PS**

Preis: 7990 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 Schraubenfedern, 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. $3\frac{3}{4}$ Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag. Kofferrauminhalt (VDA-Norm) 330 Liter. Tankinhalt 41,5 Liter.

Gewichte: Eigengewicht 920 kp, zul. Gesamtgewicht 1280 kp, Nutzlast 360 kp. Anhängelast ungebremst/gebremst 400 kp/650 kp. Leistungsgewicht bei voller Belastung 25,6 kp/PS.

Kostenberechnung

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

Anschaffungskosten

Listenpreis	7990,— DM
Gürtelreifen	144,— DM
Überführung ca.	217,56 DM
Zulassung	23,50 DM
	8375,06 DM

Unterhaltskosten pro Jahr

Steuer	237,30 DM
Haftpflicht	550,20 DM
Teilkasko	39,90 DM
Benzin	1334,— DM
Öl	64,40 DM
Pflege und Wartung	300,— DM
Reparaturen	502,— DM
	3027,80 DM

Kosten pro Kilometer 15,1 Pfg

Gesamtkosten pro Jahr

Unterhaltskosten	3027,80 DM
Grundabschreibung	1231,12 DM
Wertverlust	410,37 DM
Zinsverlust	502,50 DM
	5171,79 DM

Gesamtkosten pro Kilometer 25,9 Pfg

GF-Wertung

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

nacktes Stahlrohr gezogen wurde. Der Himmel im Cabrio ist aus freundlichem Kunststoff, der die vielen Spriegel und Stangen dem Blick der Insassen entzieht. Kräftiger Flachstahl mit breitem Profil sorgt beim Verdeck in Verbindung mit einer Gummiabdichtung rundum für einen fast luftdichten Abschluß. So ist es dem Verdeck im geschlossenen Zustand verwehrt, sich wie ein Luftballon aufzublasen. Und da zwischen Außen- und Innenhaut ein kräftiges Isoliermaterial eingelegt wurde, muß man im Winter weder mit Ohrenschützer noch Schal und Hut die Fahrt antreten. Das Verdeck ist dicht und hält die Wärme.

Übrigens hat man die Wahl zwischen drei Verdeckfarben: einem Schwarz, Silber oder Beige, das dem freundlichen Auto gut steht. Einer besonderen Pflege bedarf das Verdeck nicht: Hin und wieder muß die Außenhaut mit Kunststoffreiniger bearbeitet werden, und der Klapp-Mechanismus braucht ab und zu einige Tropfen Öl. Treten Quietschgeräusche zwischen Fensterrahmen und Dachprofil auf, genügt zur Beruhigung das Einreiben mit Glycerin.

Die Ausstattung

Im Schlepptau des Ganzstahlkäfers prosperierte auch das Cabrio: In jedem Modell-Jahr erhielt es die gleichen technischen Verbesserungen. So hat es denn auch die neue Federbein-Vorderachse, die den größeren Kofferraum beschert; es hat außerdem die aufwendige Schräglenker-Hinterachse, die so gut ist, daß Porsche-Salzburg Käfer dieser Bauart (ohne große Fahrwerksänderungen), bestückt mit einem 110 PS-Motor, in harten Rallies mitstreiten läßt. Und es hat schließlich noch zusätzlich einige Ausstattungsdetails serienmäßig, denn das Cabrio gibt es nur in der L-Ausstattung. Damit erhält man automatisch eine Reihe von Interieur-Annehmlichkeiten, die natürlich auch in dem Mehrpreis von rund 1700 DM (gegenüber der Limousine) zu berücksichtigen sind. Für das Wohlbefinden der Insassen weht frische Luft aus dem zweistufigen Gebläse, der Innenspiegel ist abblendbar, das Armaturenbrett gepolstert, und auf der Beifahrer-Sonnenblende klebt ein Make-up-Spiegel. Die Stoßstangen

zieren Gummileisten, an den hinteren Kotflügeln halten Chrombleche den Steinbewurf ab. Rückfahrcheinwerfer, eine zweite Türtasche und ein verschleißbarer Handschuhkasten sind selbstverständlich.

Verzichten muß der Cabrio-Fahrer auf die Zwangsentlüftung, dafür lassen sich aber die hinteren Seitenfenster voll in die Karosserie versenken. Was man sonst – eventuell – noch zum Wohlbefinden benötigt: Gürtelreifen, Verbundglas-Windschutzscheibe, beheizbare Heckscheibe und dergleichen mehr, muß freilich auch beim Cabrio zusätzlich bezahlt werden. Nicht verzichten sollte man auf die Cabrio-Spanndecke, die beim offenen Wagen über den Innenraum gespannt werden kann. Das Anbringen dieser Decke erfordert allerdings die gleiche Zeit wie das Verschließen des Verdecks.

Das Triebwerk

Faltverdeck, Spriegel und zusätzliche Verstärkungsholme haben das Gewicht des Cabrio um einen guten Zentner gegenüber der Limousine anschwellen lassen.



Frischzelle

Die Entscheidung, das Cabrio nur mit der 50 PS-Maschine zu liefern, ist deshalb richtig. Zumal auch das nicht sehr wind-schlüpfrige Kunststoffdach die Fahrleistungen dezimiert. Dennoch war unser Test-Cabrio mit einer Spitze von 133 km/h recht munter. In den Beschleunigungszeiten lag es sogar günstiger als die zuletzt von uns getesteten 1302 S-Käfer (GUTE FAHRT 4/71). Und auch der Benzinverbrauch überraschte angenehm, denn von allen bislang von uns gefahrenen neuen Käfern hatte das Cabrio den geringsten Durst. Sicherlich lag das zum Teil auch an den milden Maitagen, wodurch die Maschine schneller auf Betriebstemperatur kam (dies gilt für den Stadtverbrauch). Auf der Autobahn, bei einem Schnitt von 115 km/h, lag der Verbrauch exakt bei 10 l/100 km. Bei unserem letzten 1302 S-Test war bei gleicher Geschwindigkeit der Verbrauch auf 100 km um 1,5 l höher.

Mitunter wünschen sich einige Cabrio-Fahrer mehr Motorleistung. Sie verwechseln das Cabrio mit einem Sportwagen, das es nicht ist und nicht sein kann. Vom Fahrwerk aus gesehen bestehen hier allerdings keinerlei Einwände. Nur, die schwere Karosserie mit dem hohen Luftwiderstand setzt dem höheren Spitzentempo natürliche Grenzen. Eine getunte

Maschine würde in erster Linie den Wagen spurtstärker machen, an Höchstgeschwindigkeit gewinnt er kaum.

Das Fahrwerk wird mit der gebotenen Leistung in keiner Weise überfordert. Vor allem die Schräglenker-Hinterachse zwingt in den Käfer einen so breiten, neutralen Fahrbereich, daß jede Kurve, und mag sie noch so scharf angegangen sein, mit ein wenig Fahrgefühl gemeistert werden kann.

Die neue Federbein-Vorderachse vermittelt dem Cabrio einen deutlich besseren Federungskomfort. Zwar schüttelt sich das Cabrio auf anatolischen Wegen auch heute noch kräftig durch, dennoch sollte man auf Gürtelreifen für dieses Fahrwerk nicht verzichten. Mögen sie auch noch eine Spur härter als Diagonalreifen sein.

Marktchancen

Ohne die 5000 neuen Käfer pro Tag gäbe es kein Cabrio. Dieses Produktions-Rückgrat ermöglicht dem Cabrio Marktchancen, die einem Kleinserienauto sonst nicht gegeben sind. Man kauft sich da keinen Exoten, der nach wenigen Jahren nur noch zum Schrottwert gehandelt wird. Der offene VW gilt als Liebhaberwagen mit hohem Wiederverkaufswert. Das liegt mit an seinem guten Image, das man entweder

hat – oder nicht. Der Käfer hat es und das Cabrio ganz besonders.

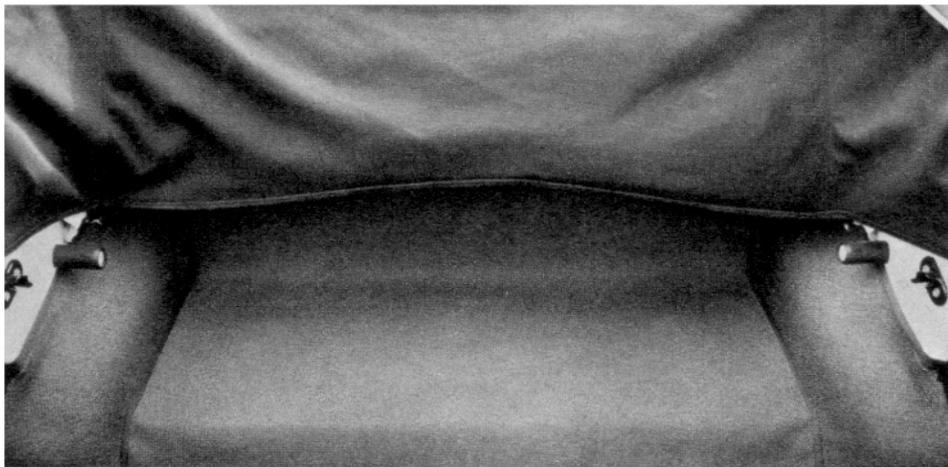
Mit dem Cabriolet sind Sie überall richtig angezogen. Egal, ob Sie nun zum Bundespräsidenten müssen oder Ihren Kleinmüll zur Kippe befördern wollen. Auch heben Sie sich dezent von der geschlossenen Blechzunft ab, ohne daß sie beim Nachbarn – ob Ihres Autos – als überspannt gelten.

Tritt man die Urlaubsreise in die Türkei, nach Griechenland oder einem noch weniger industrialisierten Land an, egal wo man sich befindet, in jeder Schmiede kann dem Cabrio geholfen werden. Alle zum Fortkommen wesentlichen Ersatzteile fahren auch im normalen Käfer und werden überall auf der Welt gehandelt. Sinnvollerweise empfiehlt es sich jedoch, will man ferne Länder bereisen, gleich eine Windschutzscheibe aus Verbundglas mitzubestellen. Sie zerbröckelt bei Bruch nicht und hält sich solange im Fensterrahmen, bis Ersatz vorhanden ist. Alle anderen Ersatzteile kann man getrost zuhause lassen. Das Cabrio profitiert auch hier von der Millionen-Bruderschaft.

Mut zum Cabrio

Vielleicht sind Sie gerade auf der Suche nach einem neuen Auto, und Sie haben sich schon für einen Käfer entschieden, ohne zu bedenken, daß es aus dem gleichen Stall ein Käfer-Cabrio gibt. Vielleicht ist Ihr Anhang nicht zu groß, oder die Kinder befinden sich noch im Fernseh-Flipper-Alter, und vielleicht müssen Sie mit der Mark nicht zu arg knausern. Dann sollten Sie sich einmal überlegen, ob nicht auch für Sie ein Cabrio infragekommt. Glauben Sie nicht an das Märchen, zum Cabrio gehöre unbedingt eine Garage. Das Kunststoffdach hält garantiert länger, als der Erstbesitzer das Auto fährt. Bedenken Sie, mit dem Cabrio beginnt der Tag ganz einfach freundlicher, die Umwelt wirkt schöner, die Mitmenschen netter, die Fahrt zur Arbeit wird zum Genuß, weil man fleißig an der frischen Luft schnuppern kann. Es ist ganz bestimmt ein erhabenes Gefühl, wenn man morgens – ein Ruck, ein Zuck – das Dach zur Seite schiebt, in die Frischzelle einsteigt und vom Gesicht der Grauschleier verschwindet. Auch fährt man im Cabrio viel ruhiger und besonnener. Schließlich will man sehen und gesehen werden. Und man sieht die Umwelt tatsächlich mit anderen, fröhlicheren Augen. Noch, denn es könnte sein, daß in einigen Jahren die dann verschärften Sicherheitsbestimmungen allen Cabrios den Garaus machen, weil ihnen das fehlt, was sie so romantisch macht: das Stahldach.

Hans-Rüdiger Etzold



Zusätzliche Blechverstärkungen – an den Türausschnitten und vor allem auch im Heck – geben dem Cabrio die nötige Steifigkeit, verringern aber auch etwas das Raumangebot