

mot

das auto-journal

E 4977 D

vereinigt
mit motor-Rundschau + kritik

Ausgabe A
Vom Jungfachmann
zum Kfz-Meister
Tankwart - Elektrik
Nr. 10 15.5.1971

Test VW Cabrio 1302 LS



Test Ascona 19+19SR

Test Ascona Voyage



Mit vielen Tips zur Fahrpraxis

Test: VW 1302 LS Cabrio



Nicht nur in den Käfer-Farben ist das Cabrio lieferbar, sondern auch mit allen Lackierungen des Porsche-Angebots. Verdeck heller, silbriger oder schwarzer Kunststoff, Sitze wahlweise perforiertes Kunstleder oder Stoff ohne Preisunterschied. Unser Testwagen hat karierte Schonbezüge, die dem Cabrio gut stehen.

Das Cabrio ist nicht mit 1300 ccm lieferbar, nur in der Ausführung 1302 LS: L-Ausstattung und 1600 ccm / 50 PS-Motor. Preis: 7990 DM, mit den von uns empfohlenen Extras knapp 8400 DM. Das sind genau die Preise für einen VW 1600 L/TL mit entsprechender Ausstattung.

Cabrio

Käfer als Cabrio, das ist die letzte Zuflucht für Romantiker des Autofahrens. Kein Sportwagen mit Flatterverdeck, sondern nach alter Väter Sitte ein hochbeiniger Viersitzer, der seinen Besitzer vom Auto-Klassenkampf befreit, zum Liebhaber macht. Offen zu fahren, bringt Urlaubsstimmung auch im Alltag. Luftig genug fährt man schon mit Dach und versenkten Fenstern. Im staubigen Kolonnenverkehr, bei Regen und Winterwetter ist das VW-Cabrio so vollwertig dicht wie die Käfer-Limousine.

Im Durchschnitt 50 VW-Cabrios baut Karmann pro Tag seit zwei Jahrzehnten, und hoffentlich noch für lange Jahre.

Nicht mangelnde Nachfrage, sondern Sicherheitsforderungen (Überrollbügel) könnten das Ende bringen. Es wäre schade.



Pluspunkte

- Bewährte Käfer-Technik mit allen Neuerungen der 1302-Serie
- Seit vielen Jahren Ausreifung der Cabrio-Konstruktion
- Verdeck mit vollisolierender Innenverkleidung, der Limousine gleichwertig
- Gute Abdichtung bei geschlossenen Fenstern
- Angenehmes Durchlüften auch bei geschlossenem Verdeck durch voll versenkbare hintere Seitenfenster
- Wie beim Käfer Rücksitzlehne als Gepäckfläche vorklappbar, zusammen mit dem Bugraum reichlich Gepäckvolumen für Zweipersonenreise (jedoch knapp als Viersitzer)
- Lieferung ausschließlich mit 1600 ccm/50 PS-Maschine, Kraftreserve gleicht 50 kg Mehrgewicht und (bei offenem Dach) ungünstigere aerodynamische Gestaltung gegenüber dem Käfer 1302 S aus
- Serienmäßige L-Ausstattung sachlich begründet: kein Schmuck, Sicherheitsvorteil
- Buggepäckraum mit zweitem Schlüssel abschließbar
- Reichliche Farbauswahl, Sonderlackierungen möglich
- VW-Prinzipvorteile: durch Heckmotor und große Räder sicheres Anfahren auf Glätte und im Gelände, Karosserieform vorteilhaft für geringen Reparaturaufwand bei kleinen Schäden
- VW-Kostenvorteile durch Marktgeltung, Servicenetz und -system, festen Gebrauchtmarkt

Minuspunkte

- Schlechtere Übersichtlichkeit als bei der schon gewöhnungsbedürftigen Limousine, schlechte Sicht nach hinten fürs Rangieren
- Kein Überrollbügel; bei verschärften Sicherheitsvorschriften Neukonstruktion oder Produktionseinstellung unvermeidbar
- Durch Wegfall des versteifenden Dachs trotz Bodenverstärkung typisches Cabrio-Schütteln
- Rücksitzraum und -bank schmaler als in der Limousine
- Nur gegen Aufpreis: Gürtelreifen, heizbare Heckscheibe, Windschutzscheibe aus Verbundglas, stärkere Batterie (329 DM)
- Begrenzte Lebensdauer des Verdecks (ca. vier Jahre)

Wie bei Käfer allgemein:

- Unbequemer Einstieg durch schmale Türen
- Buggepäckraum trotz Vergrößerung noch recht klein
- Heizwirkung mit Motorbelastung schwankend, häufiges Regulieren nötig
- Motorgeräusch nach außen laut und unschön
- Für den Hubraum wenig Leistung, für die Leistung hoher Verbrauch
- Trotz Fahrwerksverbesserung Seitenwindempfindlichkeit
- Sicherheit bei Aufprall beeinträchtigt durch Tank vorn, hohes Armaturenbrett und Windschutzscheibe dicht vor den Insassen



Test VW 1302 LS Cabrio

Achteinhalbtausend Mark für einen Käfer, das ist viel. Achteinhalbtausend Mark für ein Cabrio, noch dazu mit vier Sitzen und 1600 ccm, das ist nicht viel.

VW 1302 ist die neue Käfer-Modellreihe seit August 1970 mit Federbeinen vorn für bessere Federung, engerem Wendekreis und mehr Gepäckraum unter der Vorderhaube; der Buchstabe S bedeutet 1600 ccm/50 PS-Motor; die L-Ausstattung enthält gummi belegte Stoßstangen, Rückfahrleuchten, Türtasche rechts, zweistufiges Lüftungsgebläse, Armaturenbrett polstert, abschließbaren Handschuhkasten, abblendbaren Innenspiegel, Spiegel in der rechten Sonnenblende, zweiten Aschenbecher hinten, Kontrollleuchte für Funktion der Bremskreise. Beim Cabrio Gummimatte, Sitze wahlweise Kunstleder oder Stoff ohne Preisunterschied.

Das Cabrio wird bei Karmann gebaut. Weil das mittragende Dach der Limousine wegfällt, ist die Bodenpartie verstärkt. Anders als bei der Limousine sind Windschutzscheibe, Türen und hintere Seitenteile gestaltet; die Seitenfenster sind voll versenkbar, dafür die Türen etwas höher (zum Nachteil der Übersichtlichkeit).

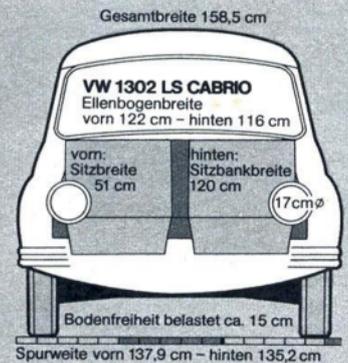
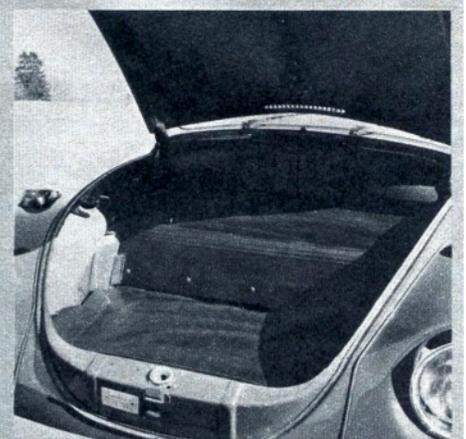
Das Verdeckgestell ist außerordentlich solide, erfordert beim Öffnen oder Schließen aber weder besondere Muskelkraft noch Verrenkungen und fügt sich präzise in die Bajonettverschlüsse über der Windschutzscheibe ein, ohne daß man sich mit einfäden und spannen strapazieren muß. Dieses Gestell in Verbindung mit den soliden vorderen Fensterpfosten bietet durchaus einen Überrollschutz, wenn auch nicht so gut wie das feste Dach und die seitlichen Pfosten bei der Limousine.

Das in drei Farben zur Wahl stehende PVC-Verdeckmaterial verschleißt und verwittert nicht mehr wie der frühere Verdeckstoff. Wenn nicht ein Dieb das Verdeck aufschneidet, kann man auch bei starkem Strapazieren mit einer Lebensdauer von mindestens vier Jahren rechnen, Erneuerung kostet ca. 600 DM.

Im Gegensatz zu üblichen Sportwagenverdecks ist das Dach des VW-Cabrio innen gefüttert und mit einem Kunststoffhimmel versehen. Die Isolierung gegen Kälte ist mindestens so gut wie beim Limousinen-dach; das Verdeck neigt auch nicht zu knattern und flattern und schließt an den Fenstern sehr gut ab – ein wenig Windpfeifen ist auch in Limousinen bei rahmenlosen Fenstern nicht zu vermeiden.

Auch fürs Cabrio ist eine heizbare Heckscheibe lieferbar, allerdings zum ziemlich hohen Aufpreis von 107 DM; das ergibt sich aus der geringen Produktionszahl der kleinen Cabrio-Heckscheibe.

Während heute bei den zweiseitigen Cabrios das geöffnete Dach ganz in die Karosserie versenkt wird, zumeist auf Kosten des schmalen Notsitzraums hinten, ist das VW-Cabrio auch bei geöffnetem Verdeck ein Viersitzer. Aber das nur zum geringsten Teil versenkte Verdeck bildet einen



Fahrzeug-Leergewicht fahrfertig 920 kg – zulässige Zuladung 360 kg – zulässiges Gesamtgewicht 1280 kg
 Anhängelast gebremst gewerblich 500 kg, Wohnanhänger 650 kg, ungebremst 400 kg – keine Dachlast
 vorn Dreieck-Schwenk- und Kurbel- hinten Kurbel-Versenkfenster

VW 1302 LS CABRIO
 MOTOR 1584 ccm – 50 PS



5,60-15 (4 PR)** 1,1-1,3 atü Beinfreiheit vorn max. 56 cm – min. 44 cm Kniefreiheit hinten max. 26 cm – min. 12 cm 5,60-15 (4 PR)** 1,7-1,9 atü
 Radstand 242,0 cm – Gesamtlänge 408,0 cm – Gesamthöhe unbelastet ca. 150 cm – Bodenfreiheit belastet ca. 15 cm – Türöffnung hoch/breit 96/92 cm – Innenraumlänge Armaturenbrett bis Rücksitzlehne ca. 145 cm – Sitzfläche unbelastet zu Dach (Pfeile sind Meßpunkte) vorn/hinten 94/88 cm – Sitzhöhe (vordere Sitzkante unbelastet bis Fußboden) vorn/hinten 31/39 cm – Sitzfläche lang vorn/hinten 49/43 cm – *Gleichstrom-Lichtmaschine 270 Watt – **auf Wunsch Gürtelreifen 155 SR 15, vorn/hinten 1,3/1,9 atü

dicken Ballen. Das sieht zwar uneleganter aus, gehört beim VW-Cabrio aber doch zur gewohnten Figur und ist fürs leichte Schließen von Vorteil, weil man das Verdeck nicht aus der Karosserie herausheben muß – man hängt durch leichtes Eindrücken zwei Haken ein, die das Gestänge zusammenhalten. Serienmäßig wird eine Abdeckhülle mitgeliefert, die sehr einfach zu befestigen ist; beim Testwagen riß sie allerdings infolge einer fehlerhaften Randnaht schon bei geringer Spannung total durch.

Die Sicht nach hinten ist schon bei der Käfer-Limousine schlecht; beim Cabrio mit geschlossenem Dach durch das kleine Rückfenster noch schlechter und bei geöffnetem Dach praktisch völlig versperrt. Deshalb empfehlen wir dringend einen zweiten Außenspiegel rechts, Aufpreis: 13 DM.

60 DM kostet eine Windschutzscheibe aus Verbundglas; sie zerfällt nicht in Krümel wie Sekurit, eine integrierte Kunststoffolie hält die Scheibe auch bei Bruch zusammen. Bei Aufprall allerdings Schnittgefahr durch die Bruchkanten, deshalb Sicherheitsgurte empfehlenswert.

Sehr empfehlenswert sind Gürtelreifen, der Aufpreis von 148 DM ist allein schon durch die beträchtlich längere Profillebensdauer rentabel; der geringere Rollwiderstand gegenüber Normalreifen kommt Fahrleistungen und Verbrauchersparnis zugute, die Spurhaltung vor allem in der Kurve ist besser. Die Unterschiede je nach Fabrikat sind verhältnismäßig gering; mit den Uniroyal-Rallye auf dem Testwagen waren wir sehr zufrieden.

Die 45 Ah-Batterie kommt den Anlaß-Kraftreserven bei Kaltstart zugute, Aufpreis 14 DM, unbedingt empfehlenswert für winterlichen Fahrbetrieb mit vielen Stromverbrauchern (heizbare Heckscheibe, Nebellampen, Radio etc.), obligatorisch bei Standheizung.

Diese benzinelektrische Standheizung kostet 378 DM und heizt den Wagen billig durch, sie ermöglicht vorheizen für Start mit durchgewärmtem Wagen auch am kältesten Wintermorgen. Frischluftfanatiker fahren schon mit der normalen Heizung unverdrossen auch im Winter mit offenem Dach; ihre Wirkung reicht für warme Füße, bei der Benzinheizung hält sich Warmluft im Vordersitzraum sogar bei höherer Geschwindigkeit. Allerdings kann das dauernde Einschalten bis zu 1,5 Liter Kraftstoff auf 100 km kosten.

Nackenstützen an den Vordersitzlehnen – fest damit verbunden, einwandfreie Sicherheitswirkung – kosten 48 DM. Wer beim Parken im Sommer nicht jedesmal das Verdeck schließen, aber den Wagen auch nicht ganz offen lassen will, kann für 153 DM eine Innenraumabdeckung bekommen (einknöpfbare verschließbare Spanndecke), deren Anbringung allerdings nicht weniger Arbeit macht als das Schließen des Verdecks.

Es ist nicht vorgeschrieben, daß ein Cabrio beim Parken verschlossen sein muß. Mit

dem verschließbaren Handschuhkasten ist zugleich auch der vordere Gepäckraum gesichert, Öffnungshebel im Handschuhkasten. Für 8 DM Aufpreis hat der Motorraumdeckel ein Schloß. Und wenn man gerade beim Kaufen ist, kann man auch noch Schmutzfänger an die hinteren Kotflügel bekommen, Aufpreis 20 DM. Sie mindern etwas das Hochwirbeln von Schmutzwasser bis zu mittlerer Geschwindigkeit.

Die Halbautomatik für 495 DM, „Wahlautomatic“, bedeutet kein Kuppeln und weniger schalten. Das normale Schaltgetriebe hat vier Gänge, die Halbautomatik drei Gänge; die Funktion von Kupplung und kraftdosierender Drehzahlanpassung versieht automatisch der hydraulische Drehmomentwandler. Anlassen des Motors im Getriebeleerlauf, dann schaltet man den Gang fürs Anfahren ein, aber erst aufs Gasgeben fährt der Wagen an, daher die VW-Bezeichnung „Wahlautomatic“, das heißt Gang vorwählen. Normalerweise anfahren im zweiten Gang, für den Drehzahlübergang sorgt der Drehmomentwandler, nur fürs Anfahren an starker Steigung und fürs Motorbremsen an starkem Gefälle braucht man den ersten Gang, der dritte ist der Fahrgang. Das ist vor allem in häufigem Kolonnenverkehr durchaus den Aufpreis wert und macht sich bis zu einem gewissen Grad bezahlt, weil der Kupplungsverschleiß entfällt, der bei häufigem Kolonnenverkehr und nicht zuletzt auch bei stockenden Kolonnen im Reiseverkehr (Gebirgspässe, Grenze) enorm steigt.

Sperrdifferential kostet 465 DM. Seine Funktion: Wenn beim Antrieb mit normalem Differential ein Rad durchrutscht, geht die Antriebskraft auf dem anderen verloren; das Sperrdifferential hebt in diesem Fall die Differentialwirkung nahezu auf, so daß die Antriebskraft auf beide Räder wirkt und das Anfahren auf Glätte und im Gelände sichert. Der VW mit seinen großen durch den Heckmotor belasteten Antriebsrädern fährt aber unter schwierigen Umständen auch mit dem normalen Differential so gut an, daß das Sperrdifferential nur für Gegenden mit starkem Winter oder für viel fahren im Gelände, auf Feldwegen oder Baustellen lohnt.

Doch das Cabrio wird eher von Romantikern als von ungeduldrigen Gashebeltretern gekauft. Mancher legt sein Geld lieber für die Porsche-Lackierungen an, in denen das Cabrio auf Wunsch lieferbar ist. Auf-

preis ca. 100 bis 280 DM. Unser Testwagen (mit blauem Serienlack) kostete einschließlich der Extras ca. 8600 DM.

Natürlich ist die Limousine billiger und, wenn man sie mit Schiebedach und ausstellbaren hinteren Seitenfenstern kauft, nicht weniger luftig bei weniger Zugluft. Das Cabrio hat nicht die automatische Heckraumlüftung wie die Limousine.

Aber wenn man den nötigen Cabrio-Nerv hat, macht das Fahren mehr Freude als mit der Limousine; es bringt Romantik in den Alltag – wenn man vorn sitzt. Dem Rücksitzpassagier bläst der Wind schon bei mittlerer Geschwindigkeit gewaltig um die Ohren, zudem ist der Rücksitz wegen des Verdeckgestänges schmaler als bei der Limousine.

Staub und Auspuffgeruch im dichten Verkehr verderben die Freude am Cabrio, da muß man geschlossen fahren, Limousine mit Schiebedach wäre besser. Aber einige wenige Fahrten mit offenem Dach in der richtigen Gegend beim richtigen Wetter können doch schon genug Gegengewicht zu den Cabrio-Minuspunkten sein. Das Cabrio macht einfach mehr Spaß, man achtet mehr aufs Wetter, spürt mehr von der Geschwindigkeit, auch durchs Schütteln der nicht ganz verwindungssteifen Karosserie. Ein Schritt zurück zur Natur, das ist gar nicht so falsch, obwohl man am VW-Cabrio allerlei aussetzen kann, siehe die Reihe unserer Minuspunkte Seite 27. Kleine Fahrer sitzen tief zwischen den hohen Türwänden, das kann man aber durch lieferbare Sitzerrhöhung ausgleichen.

Unsere Meßwerte: Mit geschlossenem Dach läuft das Cabrio sichere 130 km/h (mot-Messung 131,8 km/h), bei offenem Dach knapp 120 km/h (mot-Messung 119,4 km/h). Die Beschleunigung 0–100 km/h ist minimal schlechter als bei der Limousine (19,6 statt 19 sec). Der durch hohen Verbrauch in Verruf geratene 50 PS-Motor kann nicht besonders sparsam sein, weil er für den Hubraum wenig Leistung hat. Im Test-Cabrio zeigte er sich als sauber und ausgeglichen im Lauf und nicht zu anspruchsvoll im Verbrauch. Testwerte (Normalkraftstoff):

Langstrecke zügig	8,9–9,9 Liter,
Langstrecke scharf	10,8–13,7 Liter,
Kurzstrecke / Stadt	10,9–15,3 Liter,

Testdurchschnitt: 11,6 Liter.

Ölverbrauch: 0,5 Liter / 1000 km.

Text und Fotos: Dr. P. Simsa
Zeichnungen und Diagramme: J. F. Drkosch

mot-Gesamturteil

Wer offen fährt, hat mehr vom Käfer.