

nr. 23 - hft. 2 - str. 2 - o. S. 13 - Gedruckt in Holland

auto

ZEITUNG Nr. 14 1971

1.50 DM 24.6.71 C21444D

**Schwere Vorwürfe gegen
TÜV und Industrie:
Beladene
Autos lebens-
gefährlich**

Alles über Rechtsschutz

Alle Tips für die Auto-Reise in den Süden



**Vergleichstest:
Preiswerte Cabrios
VW, Karmann, Fiat 850, Peugeot 304**

Fiat 850 Sport Spider
Peugeot 304 Cabriolet
Karmann Ghia Cabriolet
VW 1302 LS Cabriolet



Sind offene Autos noch zeitgemäß?



Direkte Verwandte: Pferdekutsche und Cabriolet. Was Oben-ohne-Autos unter 10000 Mark bieten, untersucht dieser Test

Die Umwelt hat sich gegen sie verschworen: Die Großstadtluft, die in den Ballungszentren stinkt; die Unfallforscher, die Autos mehr auf dem Dach sehen als auf Rädern, und die Hersteller, denen Cabriolets einfach zu viel (Hand-) Arbeit machen, was am Ertrag zehrt.

Tatsächlich – so scheint es – sind der größere Aufwand und der im Verhältnis geringe Ertrag die Hauptgründe für das immer dünner werdende Cabriolet-Angebot. Luftverschmutzung und zweifelhafte Dachstabilität erscheinen häufig nur als Vorwand der Industrie, denn auch das normal belüftete Auto ohne air condition läßt Abgase ins Innere, und seine Dachstabilität teilt sich häufig nur optisch mit. Trotzdem nehmen die amerikanischen Groß-Produzenten den Sicherheitsrausch zum Anlaß, demnächst keine Cabrios mehr zu bauen.

Europa, du hast es noch besser. Denn hier gibt es neben den echten offenen noch die mit Überroll-

bügel verstärkten Cabrios vom Schläge des Porsche Targa, des Triumph Stag oder des VW-Porsche 914. Freilich kostet Individualität bei diesen Wagen viel Geld, das gerade jenen jungen Leuten fehlt, denen verknotetes Haupthaar, tosender Fahrtwind und abgebrochene Fingernägel beim Schließen des Dachs am wenigsten ausmachen. Aus diesem Grund untersuchte auto zeitung die preiswerten Cabriolets unter 10 000 Mark, die allerdings nur noch mit Wohlwollen als Nachfahren der noblen Benzinkutschen finanzstarker Herrenfahrer anzusehen sind. Im Vergleich standen sich Fiat 850 Sport Spider (7420 Mark), Peugeot 304 Cabriolet (8650 Mark), das Karmann Ghia Cabrio (9390 Mark) sowie das Käfer Cabriolet (7990 Mark) gegenüber. Jede Menge frische Luft, die Möglichkeit zu Bindehautentzündung und Erkältungskrankheiten sowie viel Individualität bieten sie alle. Wo aber liegen die wahren Vor- und Nachteile?



Karosserie und Innenraum



Fiat 850 Sport Spider

Fiats 850er Cabriolet ist nicht nur das billigste Auto in der Vergleichsgruppe (7420 Mark), sondern auch das kleinste und leichteste. Schon optisch wirkt das von Bertone gezeichnete Fahrzeug agil und behende, fast spielerisch. Der 850er Sport Spider hat mit dem Großserien-850er-Fiat von der Form her nichts mehr gemein und ist im Grunde – ebenso wie der Karmann Ghia, eine Eigenentwicklung. Obwohl von den Gesamtabmessungen und auch von der Motorisierung her der Kleinste, übertrifft der Fiat den Peugeot in der Länge noch um sechs Zentimeter. Und die dicht über den Radkästen verlaufende Gürtellinie unterstreicht, daß er flach und bodennah ist. Kein Wunder bei einer Höhe von 1,22 Meter.

Als schmalstes und flachstes Auto bietet der kleine Fiat auch im Innenraum nur ein mäßiges

Platzangebot. Der Wagen ist unter den Konkurrenten wohl der reinste Zweisitzer, obwohl er mit Hardtop-Verdeck hinter den Rücksitzen noch etwas mehr Platz bietet als in der Stoffdach-Ausführung. Immerhin kämpften die Konstrukteure aus den kleinen Abmessungen eine Breite im vorderen Innenraum heraus, die das Maß des Käfers noch knapp übertrifft. Bei ganz zurückgestellten Sitzen freilich scheuern sich die Lehnen bereits an der Verstrebung des zurückgeklappten Daches. Hinzu kommt, daß im Fiat-Cockpit Raumnot durch die dünngepolsterten Sitze vertuscht wird und somit eine stattliche Höhe über den Sitzflächen (bei geschlossenem Verdeck natürlich) vorhanden ist. Der Wagen ist nur für zwei Personen zugelassen, und diese sollten – bei insgesamt 197 kg erlaubter Zuladung – ihre Gepäckmenge dem mageren Kofferraumvolumen angleichen.



1 Der Fiat Sport Spider wird sowohl mit Hardtop (für den Winter zu empfehlen) als auch mit einem einfachen Stoff-Verdeck geliefert. Es lagert unter der Abdeckplatte im Fond



2 Das Ausklappen des Verdecks geht leicht. Vor dem Schließen wird der hintere Dachabschluß mit Haken an der Karosserie verankert. Fingerübungen erfordern nur die seitlichen Befestigungen



3 Auch für Frauen noch zumutbar ist der Kraftaufwand, der für die vordere Dachverriegelung nötig ist. Die Haube wird mit einem Haltegriff nach unten gedrückt und mit Spannhaken verschlossen



Karmann Ghia Cabriolet

Ein Auto, das sich durch sein Alter schon seit geraumer Zeit in der Linienführung jenseits von Gut und Böse befindet. Die Karosserieform entspricht nicht mehr dem Zeitgeschmack, erfreut sich jedoch über alle Anfeindungen hinweg – wie alle VW – einer treuen Käuferschicht. Eine Ablösung dieses Modells konnte – wohl vor allem wegen des hohen Preises – auch der 914/4 nicht herbeiführen, denn für 9390 Mark bietet Karmann immer noch eine Menge Cabrio fürs Geld.

Das Karmann Ghia Cabriolet erweist sich von den Abmessungen her als größtes Auto im Vergleichsfeld: Mit 4,14 Meter mal 1,63 Meter ist es sogar sechs Zentimeter länger und vier Zentimeter breiter als der Käfer, der zumindest optisch am massigsten wirkt. So setzt der Karmann seine üppigen Außenabmessungen auch gut in

effektiv nutzbaren Innenraum um. Als Viersitzer (zwei Notsitze) offiziell zugelassen, verfügt er vorn über eine Breite von 1,35 Meter und läßt auch noch den hinteren Not-Passagieren 1,07 Meter Platz, der – wenn überhaupt – von Kindern genutzt werden sollte. Durch die antikierte Fahrzeugform fühlt sich der Karmann-Fahrer auf seinem Sitz wie ein Liliputaner in einer Norm-Badewanne. Nach keiner Seite hin sind Fahrzeugbegrenzungen wahrnehmbar, allenfalls akustisch. Auf die Dauer ist deshalb das Fahren im Karmann Cabrio sehr anstrengend, weil man den Hals immer etwas recken muß, um das Verkehrsgeschehen zu erfassen. Mit seinem hohen zulässigen Gesamtgewicht von 1200 Kilogramm kann man im Karmann noch eine Menge Gepäck lagern (322 kg Zuladung), so daß der Wagen fast die Möglichkeiten einer konventionellen Limousine bietet.



1 Weitaus kompakter als bei Fiat und Peugeot ist das Karmann-Verdeck. In geöffnetem Zustand wird es von einer kleinen Schutzplane abgedeckt. Das Zuklappen geht leicht. Komplizierte Handgriffe sind nicht nötig



2 Bis zu dieser Position funktioniert alles simpel und einfach. Doch dann braucht man entweder eine Menge Muskeln oder zwei Personen, um die letzten Zentimeter des Dachs auch noch dicht zu bekommen



3 Ist das Dach vorn in der Führung eingerastet, lassen sich die Spannhaken mit großen Hebeln ziemlich leicht bedienen. Von Beifahrern werden diese Hebel oft als Haltegriffe mißverstanden



Peugeot 304 Cabriolet

Als traditionell ausgerichtete Firma war Peugeot schon immer mit besonderer Intensität beim Cabrio-Geschäft mit dabei. So bastelten die Franzosen vor zwei Jahren ihr 204 Cabrio zum 304 Cabrio um, ohne die Preise wesentlich nach oben zu verändern. Mit seinem Grundpreis von 8560 Mark kann man das 65 PS starke 304 Cabriolet getrost zu den preiswertesten Oben-ohne-Autos zählen, die es gibt. Peugeot hat die Grundkarosserie des 304 für seine Coupé- und Cabrio-Versionen einfach im Radstand verkürzt, so daß beim Cabrio nur eine Gesamtlänge von 3,76 Meter übrigbleibt. In der Breite rangiert der Franzose mit 1,57 Meter nur knapp hinter dem Käfer Cabrio, das über ein Maß von 1,59 verfügt. Mit einer Höhe von 1,32 Meter kommt der Peugeot auch schon recht dicht an den VW heran – das ist, ebenso wie

das Aussehen des Fahrzeugs, ein Zeichen dafür, daß es sich hierbei ganz schlicht um eine Offen-Version der Limousine handelt.

Dieser Eindruck teilt sich auch im Innenraum für die Insassen mit, wobei man bei dieser Feststellung eventuelle Fond-Gäste ausnehmen kann, denn der Peugeot ist nur für zwei Personen zugelassen. Er stellt aber im Notfall für zusätzliche Gäste ein Rudiment von Notsitzbank zur Verfügung, die jedoch besser Ablagezwecken dienen sollte. Eigens für das Cabriolet, das schließlich in die sportliche Richtung zielt, haben die Franzosen den Frontantriebswagen mit einer Mittelschaltung ausgerüstet, die freilich in der Handhabung hinter den Qualitäten der Lenkradschaltung zurücksteht. Üppig ist der Heck-Kofferraum, doch verfügt der Peugeot mit 185 Kilogramm Zuladung in dieser Hinsicht über die geringsten Lademöglichkeiten.



1 Das Stoff-Verdeck des Peugeot 304 Cabrio läßt sich leicht aus seiner Ruhelage hochklappen. Klettenverschlüsse und ein paar Druckknöpfe dichten die Ränder an den Dachkanten und die hinteren Seitenteile ab



2 Durch einen Griff in der Dachmitte läßt sich das leichte Verdeck exakt und unkompliziert schließen. Der erforderliche Kraftaufwand ist gering und auch für Damen durchaus zumutbar



3 Sollte die Armkraft doch einmal nicht ganz ausreichen, das Dach einrasten zu lassen, dann sorgen die seitlichen Spanner mit langen Hebeln dafür, daß man bei Regen schnell im Trockenen sitzt



VW 1302 LS Cabriolet

Seit Jahren mit einer unvermindert hohen fertigungstechnischen Perfektion gebaut, ist das Käfer Cabriolet der Bestseller unter den Oben-ohne-Autos. Allein die vorteilhafte optische Wirkung des Kapuzen-Verdecks bringt einen subjektiven Pluspunkt gegenüber der Konkurrenz, der kaum durch sachliche Wertung aufzuholen ist. Ohne Zweifel ist das Käfer Cabrio – in der Formgebung stets mit den aktuellen Modellen der Wolfsburger Serie konform – eines der zeitlosesten Autos auf dem Markt überhaupt. Solche Gesichtspunkte sind es bei dieser Kategorie von Fahrzeugen denn auch, die eine rein sachlich orientierte Wertung unmöglich machen, da hier doch der Geschmack dominiert. Erwägt man einmal, wie viele Cabrios wie häufig im Jahr offen gefahren werden, so müßte von der sachlichen Beurteilung her stets geschlosse-

nen Wagen der Vorzug gegeben werden.

Immerhin bietet das Käfer Cabrio von den Abmessungen und vom Raumangebot her fast die gleichen Vorteile wie der Basis-1302. Als echter Viersitzer im Vergleichsfeld schlägt er die Konkurrenz vom Raumangebot her eindeutig, zumal er mit 350 kg Zuladung auch das höchste Ladegewicht verträgt. Der Käfer hat die größten Sitze der verglichenen Cabrios, erlaubt seinen Fond-Gästen noch ein Mittelmaß von 20 Zentimetern Beinfreiheit und ist dank seines enorm kompakten Verdecks bereits als Basis-Auto winter- und witterungstauglich. Die Innenausstattung ist mit der LS-Einrichtung der geschlossenen Großserien-Brüder identisch. Einziger Nachteil des hübschen Käfers ist sein hoher Preis von 7990 Mark, der die Nachfrage von selbst reguliert. Dennoch: Die Produktionszahlen steigen.



1 In geöffnetem Zustand wird das Verdeck des Käfers unter einer voluminösen Haube versteckt. Mit Druckknöpfen gesichert, ist sie schnell gelöst und gibt die leicht zu klappende Ziehharmonika frei



2 Leichter als beim Karmann Cabrio läßt sich das Kinderwagen-Verdeck des Käfers an die Rasten oberhalb der Windschutzscheibe drücken. Diese Arbeit erfordert nur durchschnittliche Kraft



3 Um das Dach dann endgültig zu verriegeln, benutzt man wie im Ghia lange Spannhebel. Beim Käfer werden sie kaum als Haltegriffe mißverstanden: Sie liegen zu weit abseits

Fahrleistungen und Fahrverhalten



Fiat 850 Sport Spider

Es ist schon lange kein Geheimnis mehr, daß die Motorleistung von Cabrioletts wegen des höheren Luftwiderstandes weniger in gute Fahrleistungen umgesetzt wird als bei Limousinen. Vorteile ergeben sich allenfalls durch das geringere Gewicht der Fahrzeuge. Der Fiat, dessen Heckmotor mit 903 ccm Hubraum (Bohrung x Hub: 65 x 68 mm, Verdichtung 9,5:1) 52 PS bei 6500 U/min mobilisiert, machte auf der Sprintstrecke die beste Figur: Einmal wegen seines niedrigen Gewichts, zum anderen wegen seiner geringen Stirnfläche. Mit 17,5 Sekun-

den aus dem Stand auf 100 km/h freilich kann er dem 65-PS-Peugeot nur zwei Zehntel abnehmen und unterliegt dem Franzosen in der Elastizität (40 km/h bis 100 km/h im 4. Gang: Peugeot 23,9 sec, Fiat 27,4 sec) recht deutlich. In der Höchstgeschwindigkeit führt der kleine Italiener sowohl offen als auch mit geschlossenem Verdeck das Vergleichsfeld an (147,5 und 153,8 km/h). Käfer und Karmann Ghia belegen schon allein aufgrund ihrer geringeren Motorleistung die beiden letzten Plätze. Im Fahrverhalten ist der Sport Spider ein spürbarer, jedoch kein heftiger Übersteuerer. Er ist stets handlich und agil.



Karmann Ghia Cabriolet

Im Laufe seines langen Lebens hat der Karmann Ghia Freud und Leid mit den verschiedensten Motor-Versionen erlebt. Die Wolfburger Modell-Politik hat ihn nun in den Genuß des 1,6-Liter-Triebwerks gebracht, das die 1302-S-Käfer-Serie in Bewegung hält und aus 1584 ccm Hubraum (Bohrung x Hub: 85,5 x 69 mm, Verdichtung 7,5:1) 50 PS bei niedrigen 4000 U/min entwickelt. Dieser bullige Boxer-Motor, dessen eigentliche Stärke sich im mittleren Drehzahlbereich zeigt, beschleunigt das Karmann Cabriolet in 21,2 Sekunden aus dem Stand

auf 100 km/h. Das ist wahrhaft nicht sportlich zu nennen, teilt sich den Insassen jedoch sehr nachhaltig und mit dem typisch kräftigen Boxer-Sound mit. Ebenso wie beim Fiat setzt die Karosserie dem Fahrtwind recht geringen Widerstand entgegen, so daß die Höchstgeschwindigkeit des Karmann mit 148,1 km/h in geschlossenem und 139,5 km/h in offenem Zustand beachtlich ist. Ab Werk mit Diagonalfelgen ausgerüstet, liefert der Wagen nicht das sicherste Fahrverhalten. Das Heck bricht in schnell gefahrenen Kurven unvermittelt aus, denn ohne Automatik wird der Ghia mit antiker Pendelachse geliefert.

DATEN, MASSE, PREISE	Fiat 850 Spider	Peugeot 304 Cabrio	Karmann Ghia Cabriolet	VW 1302 LS Cabriolet
Abmessungen				
Länge	3824	3760	4140	4080 mm
Breite	1500	1570	1634	1585 mm
Höhe	1220	1320	1316	1379 mm
Radstand	2027	2305	2420	2420 mm
Spur vorne	1170	1320	1316	1379 mm
Spur hinten	1222	1260	1350	1352 mm
Wendekreis links	9,45	9,05	10,95	9,65 m
Wendekreis rechts	10,40	9,25	10,90	9,95 m
Eigengewicht	748	885	878	930 kg
zul. Gesamtgewicht	945	1070	1200	1280 kg
Nutzlast	197	185	322	350 kg
Innenbreite vorne	1225	1335	1350	1185 mm
Innenhöhe vorne	940	865	955	980 mm
Pedalabstand ¹⁾ min/max	830/1055	870/975	830/960	840/985 mm
¹⁾ Abstand vom Pedalwerk zur Fahrersitzlehne				
Preise				
Basismodell	7420,-	8560,-	9390,-	7990,- DM
Zusatzausstattung Hardtop	1150,-	830,-	n. l.	n. l.
Innenraum-Abdeckplane	n. l.	n. l.	153,-	153,- DM
Sicherheitsgurte	n. l.	serienm.	n. l.	n. l.
Heizbare Heckscheibe	n. l.	n. l.	107,-	107,- DM
Gürtelreifen ²⁾	serienm.	serienm.	148,-	148,- DM
Drehzahlmesser	serienm.	n. l.	n. l.	n. l.
Unterhaltskosten				
Steuer, jährlich	129,60	187,20	230,40	230,40 DM
Versicherung ¹⁾	741,-	907,50	741,-	741,- DM
Betriebskosten ²⁾	5,30	6,85	6,71	7,75 DM
¹⁾ Tarif Großstadt bis 500000 Einwohner = 100%				
²⁾ Betriebskosten nach Testverbrauch, Benzin und Öl				
Beschleunigung				
0- 40 km/h	3,7	3,7	3,7	4,0
0- 60 km/h	7,1	7,2	7,3	7,6
0- 80 km/h	11,5	11,2	13,4	14,4
0- 100 km/h	17,5	17,7	21,2	22,1
0- 120 km/h	27,7	26,9	34,6	44,7
0-1000 m	38,0	38,3	39,8	41,0
Höchstgeschwindigkeit				
offen	147,5	137,4	139,5	121,1
geschlossen	153,8	150,0	148,1	130,0

AUSSTATTUNG

	Fiat 850 Spider	Peugeot 304 Cabrio	Karmann Ghia Cabrio	VW 1302 LS Cabrio
Startautomatik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Gürtelreifen	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	148,-	148,-
Scheibenbremsen vorn	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Bremskraftverstärker	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bremskraftbegrenzer	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12-Volt-Anlage	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Drehstromlichtmaschine	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Heizbare Heckscheibe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	107,-	107,-
Scheibenwischerstufen	1	2	2	2
Regelbare Instrumentenbeleuchtung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Drehzahlmesser	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tageskilometerzähler	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Benzin-Anzeige	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Benzin-Kontrollampe	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öldruck-Anzeige	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öldruck-Kontrollampe	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Kofferraumbeleuchtung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorraumbeleuchtung	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rückfahrcheinwerfer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Halogen-Abblendlicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Halogen-Fernlicht	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tankschloß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gummibelegte Stoßstangen	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Stoßstangenhörner	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schlüsselsystem	2	2	2	2
Handschuhfach, abschließbar	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Ablage vorne	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hardtop	1150,-	830,-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

■ = serienmäßig □ = nicht serienmäßig



Peugeot 304 Cabriolet

Den drei Heckmotor-Cabrios Fiat, Karmann und Käfer steht der Peugeot 304 als reiner Fronttriebler gegenüber. Über konventionellen Antrieb verfügen nur die englischen Cabrios in dieser Preisklasse (z. B. MG Midget, Spitfire), die allerdings auf dem deutschen Markt bei den Neuwagen kaum noch eine Rolle spielen. Das 304 Cabrio – und auch das parallel angebotene Coupé – ist unter der Haube vollkommen mit der Limousine identisch: Quer zur Fahrtrichtung eingebauter 1288-cm-Motor (Bohrung × Hub: 76 × 71 mm, Verdichtung 8,8 : 1) mit

65 PS Leistung bei 6000 U/min. Bei dieser Leistungsangabe ist zumindest zu bemerken, daß das Peugeot-Triebwerk sein größtes Drehmoment von 9,6 mkg bei 3750 U/min erreicht und in diesem Punkt von den 1,6-Liter-VW-Motoren trotz geringerer End-PS übertroffen wird (10,8 mkg bei 2800 U/min). Dennoch liegt der Franzose beim Beschleunigen aus niedrigen Geschwindigkeiten an der Spitze und teilt sich im Sprint mit dem Fiat den ersten Platz (0–100 km/h = 17,7 sec, Spitze 137,4 offen, 150 km/h geschlossen). Mit einem recht guten Geradeauslauf versehen, untersteuert er in Kurven gut kontrollierbar.



VW 1302 LS Cabriolet

Ebenso stark wie das Karmann Cabrio, aber schwächer als Fiat und Peugeot, belegt die Off-Version des Käfer in der Temperaments-Wertung den letzten Platz. Das 1302 LS Cabrio ist am schwersten und setzt dem Fahrtwind durch seine große Stirnfläche auch den größten Luftwiderstand entgegen. So mußten die anderen Konkurrenten auf den Vergleichsfahrten – vor allem auf Autobahnen – stets Rücksicht auf den Käfer nehmen, da er sonst verlorengegangen wäre. In offenem Zustand erreichte das 1,6-Liter-Cabriolet 121,2 km/h, ge-

schlossen stieg die Spitzengeschwindigkeit auf 130 km/h. Bedenkt man, daß der Voll-Blech-Käfer mit der gleichen Motorisierung im Vergleichstest (auto zeitung 11 u. 12/71) eine Spitze von 136,3 km/h schaffte, wird sehr schnell klar, daß Cabrio-Fahren etwas mehr kostet und – sachlich gesehen – weitaus weniger effektiv ist als der Betrieb in geschlossenen Autos. Dennoch teilt sich der Kapuzen-Käfer mit seiner Schräglenker-Hinterachse (der Karmann leidet noch an der alten Pendelachse) das gut abgestimmte und auch komfortable Fahrverhalten mit dem Großserien-Bruder: Er ist einwandfrei zu kontrollieren.

DUPLI-COLOR®

Hallo Autofahrer!
Ins Handschuhfach gehört
DC Acryl-Tupflack
gegen alle kleinen
Lackschäden.

Nur DM 3,50
unverb. Richtpreis

Das ist das perfekte Lackausbesserungs-System. Tupfen Sie kleine Schäden einfach weg.

DC Acryl-Tupflack ist minutenschnell trocken, wetterfest, polierbar und dauerhaft wie eingebrannt. Für jeden Wagen erhalten Sie den richtigen Farbton. Ausbleichen und Vergilben gibt's mit Acryl nicht. Staub und Sonne richten keinen Schaden mehr an.

Bestehen Sie beim Kauf ausdrücklich auf DUPLI-COLOR mit Acryl, das Ihren Wagen jung erhält.

DUPLI-COLOR
 das perfekte Lackausbesserungs-System



So wird's gemacht: Für alle kleinen Lackschäden, Kratzer, Türkanten etc. DC Acryl-Tupflack verwenden. Minutenschnell trocken, farbtongenau und dauerhaft wie eingebrannt. Große Lackschäden: Roststellen mit FERRO-BET entrostet. Spachteln. Schleifen. Grundieren und mit DC Acryl-Auto-Spray übersprühen. DUPLI-COLOR gibt es in Fachgeschäften für Farben oder Autozubehör in Deutschland, der Schweiz und Österreich.

DC Garantie

DUPLI-COLOR mit Acryl ist glanzbeständig, wetterfest, schmutzabweisend und vergilbt nicht. Die Lackausbesserung, so gut wie vom Fachmann.



Spritzig und handlich

Übersichtlich im Innenraum und enorm handlich vermittelt sich das flache Fiat-Cabrio. 52 PS und wenig Gewicht sorgen für Temperament



Frischluff für vier

Zwei Notsitze auf der Rücksitzbank bringen dem Karmann Ghia in der Bewertung Vorteile. Die Sitzposition ist tief und antiquiert



Stark und gediegen

Technik und Ausstattung des 304 Cabrio sind nahezu unverändert von der Limousine übernommen. Mit 65 PS ist er der stärkste Konkurrent



Der Evergreen

Immer aktuell ist das Käfer Cabrio, das von der Ausstattung her (nur LS) am Standard der Großserien-Brüder orientiert ist



Preiswürdigkeit und Qualität

Fiat 850 Sport Spider

Trotz Spaß, frischer Luft und Urlaubs-Flair – es stellt sich die Frage nach Preis und Qualitäts-Standard dieser Fortbewegungsmittel. Schließlich kosten sie bis zu 50 Prozent mehr als die Modelle, auf denen sie basieren, und sollten auch so lange halten. Zumindest vom Grundpreis her (7420 Mark) ist der Fiat ein verlockendes Angebot. Im Preis sind Gürtelreifen und Drehzahlmesser enthalten, und sowohl steuerlich als auch von der Versicherungssumme her schneidet er im Vergleichsfeld am besten ab. Auch mit 5,30

Mark Betriebskosten auf 100 Kilometer (aus Test-Distanz errechnet) befindet er sich auf der Ebene von Kleinwagen. Dennoch: Mit seinem einfachen Stoffverdeck braucht der Italiener eine Garage, und außerdem sollte man ihn im Interesse der eigenen Gesundheit im Winter nicht damit fahren. Dafür gibt es ein Hardtop (1150 Mark), das den Preis des Ganzjahres-Cabrios dann freilich enorm in die Höhe schnellen läßt (8570 Mark). Erforderlich ist das Hardtop jedoch auf jeden Fall, denn das Stoffverdeck läßt über den Türen Wasser in den Innenraum tropfen.

Karmann Ghia Cabriolet

Das teuerste Auto der verglichenen Cabrios in der erschwinglichen Preisklasse unter 10 000 Mark ist das Karmann Cabrio. Für 9390 Mark ist das 1,6-Liter-Auto aus Rheine sicher nicht zimperlich kalkuliert, zumal es in der Ausführung mit handgeschaltetem Getriebe noch über die Pendelachse verfügt, die Wolfsburg in die Billig-Käfer einbaut und die inzwischen – siehe Käfer-Cabrio – durch die Schräglenker-Hinterachse überholt ist. Mit der Automatik kauft sich der Karmann-Kunde eine bessere Achse hinzu.

Da mit gleichen Motoren ausgerüstet, kosten Karmann und Käfer die gleichen Steuer- und Versicherungssummen. Dennoch kommt man im Ghia bei den Verbrauchskosten durch die windschnittigere Form etwas besser weg (6,71 Mark). Das dick gepolsterte Mehrschichten-Verdeck ist außerdem wintertauglich und hält bei sachgemäßer Behandlung in der Regel ebenso lange wie das Karosserie-Blech. Auch eine heizbare Heckscheibe ist lieferbar (107 Mark), jedoch verlangt der Hersteller dieses sportlichen Wagens auch für Gürtelreifen noch Aufpreis (148 Mark).

Peugeot 304 Cabriolet

Für ein Auto, das den Spaß des Offenfahrens bietet und dabei auch von der Motorisierung her nicht unterkühlt ist, liegt der Grundpreis des 304 Cabrio in einer sehr vernünftigen Region. 8560 Mark verlangen die Franzosen für ihren Zweisitzer, der vom Raumangebot her (nicht von der Zuladung) fast mit dem Karmann mithalten kann, wobei dieser allerdings offiziell zwei Notsitze mitbringt. Mit einem einfachen Stoffverdeck versehen, braucht auch der Peugeot eine Garage, und für den Betrieb im Winter sollte sich

der Kunde mit der Summe von 830 Mark vertraut machen, die das Hardtop kostet. Serienmäßig und im Grundpreis enthalten sind beim 304 Cabrio Sicherheitsgurte sowie Gürtelreifen. Steuerlich liegt der 1,3-Liter zwischen Fiat und dem VW, während das 65-PS-Auto in der Versicherungssumme schon deutlich nach oben ausbricht, dafür jedoch – wegen seiner limousinenmäßigen Abmessungen – keine deutlich besseren Fahrleistungen liefert. Beim Stoffverdeck war etwas Wassereinbruch oberhalb der Türen festzustellen – was die Wichtigkeit eines Hardtops für den Winter unterstreicht.

VW 1302 LS Cabriolet

6480 Mark kostet ein Käfer 1302 LS, 7990 Mark das Cabrio-Modell, das es nur in LS-Ausstattung gibt. Auch zu Zeiten der Luftverschmutzung ist Offen-Fahren nicht billiger geworden. Freilich erscheint die Preisdifferenz von 1510 Mark zum Basisfahrzeug gar nicht einmal so übertrieben, wenn man bedenkt, daß Wintertauglichkeit – sprich: Hardtop – beim Fiat Cabrio 1150 Mark Aufpreis kostet. VW läßt das Käfer Cabrio seit jeher bei Karmann in Rheine bauen, wo man mit diesem Fahrzeug einen enorm hohen Qualitäts-

pegel erreicht hat. Mit dem in mehreren Schichten dick aufgepolsterten Cabriodach, das beim Käfer in geöffnetem Zustand fast demonstrativ auf dem Heck lagert (und die Sicht versperrt), ist der Wagen gegen alle Witterungseinflüsse hervorragend gesichert. Wassereinbruchwarnichtfeststellbar, und an der Präzision der Abdeckung können sich Limousinen-Hersteller sogar noch ein Beispiel nehmen. Heizbare Heckscheibe (107 Mark) sowie Gürtelreifen (148 Mark) kosten ebenso wie beim Karmann Aufpreis.

Günter Wiechmann

Bewertung

PLUSPUNKTE: Zeitgemäße Karosserie; geringe Unterhaltskosten; gute Fahrleistungen; sehr handlich; nette Ausstattung.

MINUSPUNKTE: Verdeck nur beschränkt wintertauglich (Hardtop lieferbar); bei Regen nicht ganz dicht; geringe Zuladung; mäßige Mittelschaltung.



PLUSPUNKTE: Großes Raumangebot; vier Plätze (zwei Notsitze); hohe Zuladung; winterfestes Cabrio-Dach; gediegene Ausstattung.

MINUSPUNKTE: Tiefe Sitzposition; schwer schließbares Dach; antiquierte Karosserie; großer Wendekreis.

PLUSPUNKTE: Leistung und Raumangebot bieten einen guten Gegenwert für den Preis; leicht zu bedienendes Stoffdach; gediegene Ausstattung.

MINUSPUNKTE: Geringe Zuladung; mäßige Schaltung; Stoffdach nur bedingt winterfest (Hardtop).

PLUSPUNKTE: Größtes Raumangebot aller Vergleichs-Testwagen; durch zeitlose Karosserie sehr hoher Wiederverkaufswert; winterfestes, leicht zu schließendes Cabrio-Dach; gediegene Ausstattung.

MINUSPUNKTE: Schwache Fahrleistungen; schlechte Übersicht.