

auto motor und sport

Belgien FB 27.—, Dänemark dkr. 4.50, Finnland Fmk 2.30, Frankreich FF 3.20, Italien L 350, Kanada c \$ —.60, Luxemburg lfr. 23.—, Niederlande hfl 2.—, Norwegen nkr (inkl. moms.) 4.25, Österreich S 15.—, Portugal esc 17.50, Schweden skr (inkl. moms.) 3.25, Schweiz sfr 2.20, Spanien Ptas 40.—, USA/Obersee US \$ —.60. Printed in Germany.

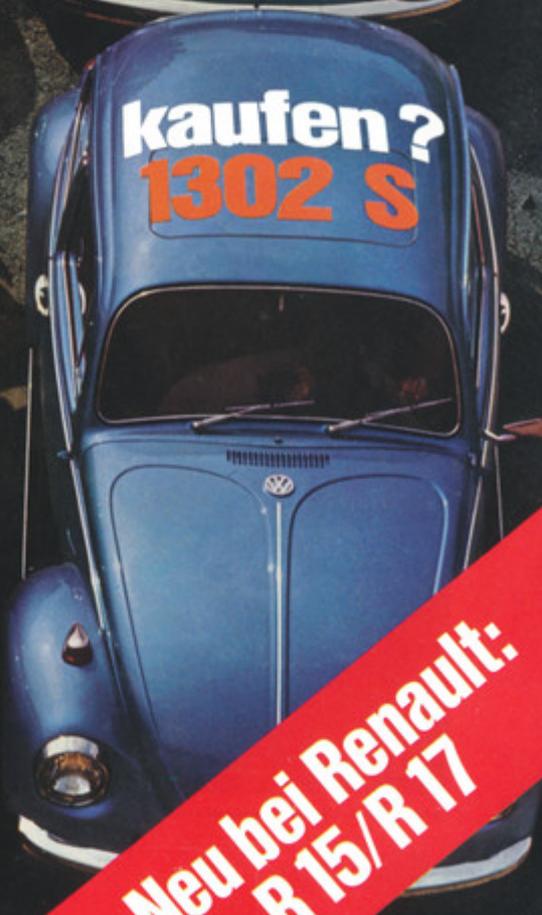
E 1418 D

Heft 16 31. Juli 1971

DM 1.80

Führerschein weg – was tun?
Reifentest: neue Gürtelreifen

Großer VW- Vergleich



Neu bei Renault:
R 15/R 17

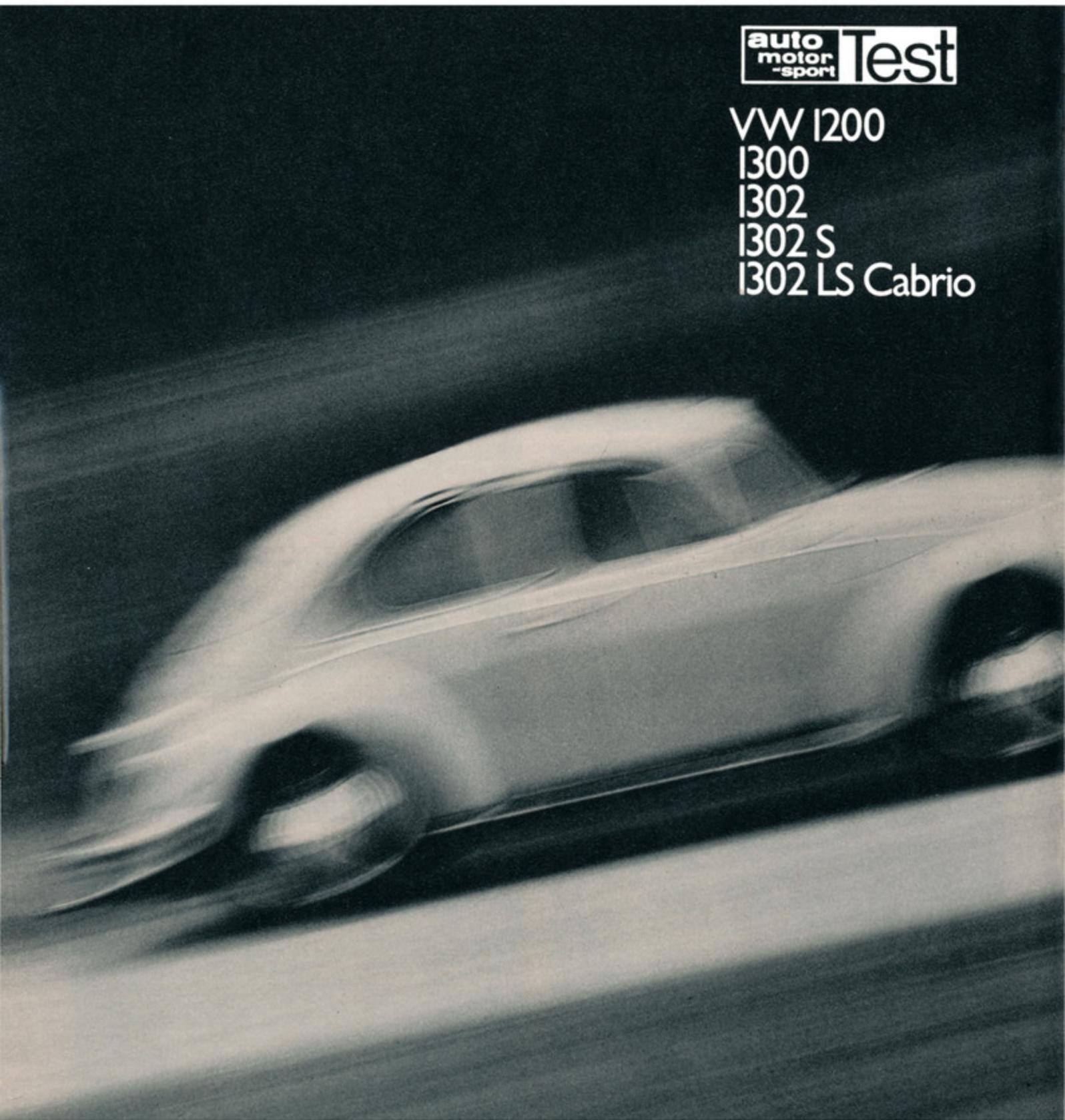
Einen Käfer zu kaufen ist nicht mehr so einfach wie früher:
Heute hat man die Wahl zwischen verschiedenen Versionen, die
in Leistung, Ausstattung und Preis beträchtlich differieren.

Um die Unterschiede deutlich zu machen, die bei einer
Kaufentscheidung wichtig sind, unterzog auto motor und sport
das gesamte Käfer-Programm einem genauen Vergleich.

Volks

auto
motor
-sport **Test**

VW I200
I300
I302
I302 S
I302 LS Cabrio



entscheid

Spartanisch:
VW 1200

Das erfolgreichste Oldtimer-Auto unserer Tage sieht nicht nur anders aus als andere Autos, es ist auch anders als alle anderen: Während sonst nahezu jeder Wagen nach Hubraum, Leistung oder Preis eingestuft wird und somit gewisse Rückschlüsse auf den sozialen Status seines Besitzers ermöglicht, hat sich der Käfer ein absolut klassenloses Image geschaffen. In ihn kann sich jeder setzen, ohne befürchten zu müssen, dadurch seiner Umwelt tiefere Einblicke in seine persönlichen Verhältnisse zu gewähren — der Arbeiter ebenso wie der leitende Angestellte, der Student wie die Hausfrau, der Vertreter wie der Generaldirektor. Eine ähnliche Sonderstellung nimmt das Wolfsburger Krabbeltier ein, wenn es um die Motorleistung geht. Seine eher bescheidenen PS-Zahlen werden stets an der Käfer-Elle gemessen: Man hat sich daran gewöhnt, daß der VW für seine Potenz mehr Hubraum braucht als modernere Konkurrenzmodelle, und ihn mit Wagen gleicher Hubraumgröße zu vergleichen (einen 1302 S beispielsweise mit einem BMW 1602) kommt kaum jemandem in den Sinn — ein Phänomen in einer Zeit, in der auf allen Gebieten das Leistungsprinzip vorherrscht.

Ein Phänomen ist auch die Tatsache, daß nach wie vor so viele Leute offensichtlich bereit sind, sich mit den sattsam bekannten Nachteilen der Käfer-Konstruktion abzufinden: Verglichen mit modernen Autos fühlt man sich im VW durch die knappe Ellenbogenfreiheit, die dicht vor einem stehende Frontscheibe und die wenig überzeugenden Sichtverhältnisse beengt. Innen- und Kofferraumgröße stehen in keinem günstigen Verhältnis zu den Außenabmessungen, der luftgekühlte Heckmotor arbeitet laut und ist weder sehr leistungsfreudig noch sonderlich sparsam, und bei starken Seitenwinden ist volle fahrerische

Konzentration vonnöten. An diesen konzeptionsbedingten Mängeln hat auch der im vergangenen Jahr vorgestellte Edelkäfer 1302 S nichts Grundlegendes geändert, wenngleich er gegenüber den alten Modellen eindeutige technische Pluspunkte ins Feld führen kann, deren wichtigste die mehr Fahrsicherheit bietende Doppelgelenk-Hinterachse und die raumsparende Federbein-Vorderachse sind.

Doch mehr als technischen Dingen hat der Käfer seinen Erfolg — rund vierzehneinhalb Millionen wurden bisher gebaut, der auf 15 Millionen stehende Produktionsrekord des legendären Ford T-Modells wird noch in diesem Jahr fallen — dem Ruf zu verdanken, ein ungewöhnlich solides und zuverlässiges Automobil zu sein, das seinen Besitzer wenig Ärger und Geld kostet und eine beispielhafte Kundendienstorganisation hinter sich hat. Solange er diesen Ruf verteidigen kann, werden sich auch in Zukunft genügend Leute finden, die sich zugunsten einer wirtschaftlichen und anspruchswahrscheinlichen Fortbewegung an seine schwachen Seiten gewöhnen. Größere Unbill droht ihm allerdings aus den USA. Dort könnte er 1975/76 an den strengen Sicherheits- und Abgasgesetzen scheitern. Und da fast 60 Prozent der Produktion von Amerikanern gekauft werden, hätte das ernste Folgen für das Volkswagenwerk.

Doch in Wolfsburg gibt man sich optimistisch: Es werde keinen Nachfolger für den Käfer geben, erklärte Generaldirektor Lotz auf der diesjährigen Hauptversammlung, der Käfer werde nicht sterben. Der anhaltende Verkaufserfolg spricht denn auch dafür, daß der rundliche Veteran sich nicht so bald aufs Altenteil zurückziehen dürfte, zumal da er in einer Zeit ständiger Preissteigerungen wieder verstärkt ins Blickfeld der Käufer rückt.

Der 1200 ist das billigste Modell im Käfer-Angebot und eines der wenigen Autos, die heute noch unter 5000 Mark zu haben sind. Daß er auf kleinerer Flamme gekocht ist als seine teureren Brüder, ist un schwer zu erkennen: Bei ihm hat es nicht einmal zu einem Namensschild auf der Motorhaube gereicht. Außerdem beweisen die schwarzen Fenstereinfassungen, die einfachen tiefliegenden Stoßstangen, die schwarzen Auspuffrohre und die ausgesprochen magere Ausstattung nur zu deutlich, daß hier der Rotstift des Kalkulators besonders kräftig gewütet hat, um einen günstigen Endpreis zu ermöglichen.

Wenn man auf dem kunststoffbezogenen Sitz Platz genommen hat, stellt man fest, daß in diesem Auto die Bedienungs- und Kontrollelemente wirklich auf das Notwendigste reduziert wurden: ein simples Zweispeichenlenkrad, ein Tachometer, zwei Knöpfe für Licht und die einstufigen Scheibenwischer sowie anstelle einer Benzinuhr der altbewährte Reservehahn im Fußraum. Haltegriffe sucht man ebenso vergeblich wie Armlehnen oder eine zweite Sonnenblende, auf die Innenraumbelüftung und -entlüftung der teureren Typen muß man verzichten, und selbst eine Lehnenarretierung für die Vordersitze gibt es nur gegen Aufpreis. Der Eindruck von Kargheit wird verstärkt durch die Gummimatten im Fußraum und die lieblos wirkende Auskleidung des Gepäckabteils im Fond.

Sobald man den Zündschlüssel herumdreht, ertönt das bekannte Rauschen aller luftgekühlten VW-Motoren, nur ist es im 1200 noch schlechter isoliert als in den anderen Käfern, so daß bereits im Leerlauf vergleichsweise hohe Phonzahlen zu registrieren sind. Beim Beschleunigen schwillt das Geräusch kräftig an, was man vom Zuwachs an

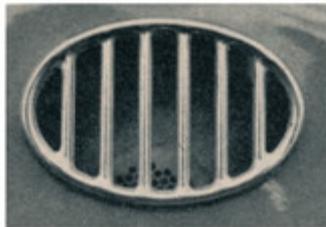
VW 1200

Geschwindigkeit weniger behaupten kann. Um aus dem Stand auf 100 km/h zu kommen, braucht der Sparkäfer ganze 34 s und ist damit selbst Kleinwagen wie beispielsweise dem Fiat 850 klar unterlegen. Auch die Höchstgeschwindigkeit von 118 km/h ist bei den heutigen Verkehrsverhältnissen höchstens noch als ausreichend zu bezeichnen. So ist der 1200 hauptsächlich für Stadt- und

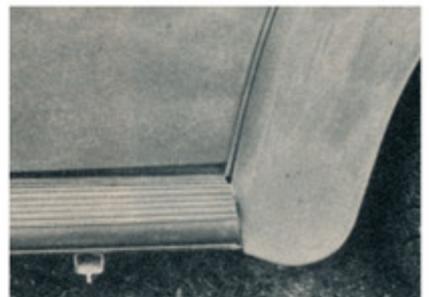
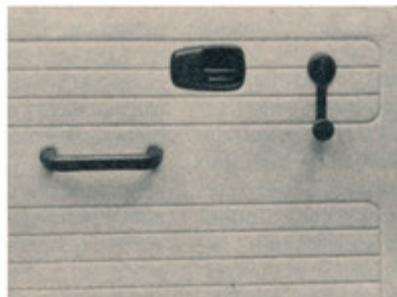
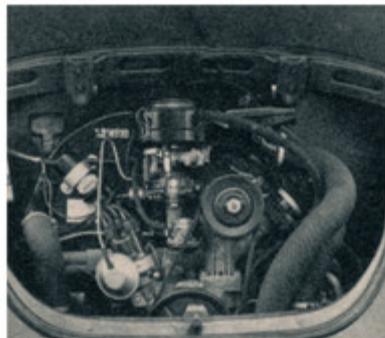
Kurzstreckenverkehr geeignet, da das relativ gute Durchzugsvermögen von unten heraus im Geschwindigkeitsbereich bis 60 km/h für brauchbare Beschleunigungswerte sorgt. Wer hingegen oft auch längere Strecken zurücklegen muß, wird kaum fahrerische Freuden finden. Er wird sie auch dann nicht finden, wenn er sportlich-zügiges Kurvenfahren bevorzugt,

denn der 1200 hat bekanntlich noch das alte Fahrwerk mit der hinteren Pendelachse ohne Ausgleichsfeder — was neben dem kraftlosen Motor sein gravierendster Nachteil ist: Schon bei zivilen Kurvengeschwindigkeiten übersteuert das Auto deutlich, und bei etwas forscherer Gangart liegen ein Dreher oder gar ein durch den Aufstützeffekt der Pendelachse verursachter Überschlag immer

im Bereich des Möglichen. Es wird höchste Zeit, die Pendelachse ganz sterben zu lassen. Für einen Aufpreis von 100 Mark wird der 1200 auch mit dem 44 PS starken 1,3 Liter-Motor und hinterer Ausgleichsfeder geliefert — ein empfehlenswerter Mehraufwand für Leute, die sehr knapp kalkulieren müssen und trotzdem einigermaßen zügig vorankommen möchten.



Nicht einmal zum Namenszug auf der Motorhaube hat es beim Sparkäfer gelangt: Um den Preis unter 5000 Mark zu halten, beschränkte man sich auf die allernötigsten Ausstattungsdetails. Einfache Stoßstangen, Rückleuchten und Trittbretter sowie die fehlenden Luftschlitze in Front- und Heckhaube und hinter den Seitenfenstern kennzeichnen das Äußere des billigsten VW, und auch innen wirkt er ausgesprochen kahl; selbst eine Lehnenverriegelung fehlt. Relikte vergangener Käfer-Tage sind der 34 PS-Motor, der kleine Kofferraum, der Benzinhahn und das Hupen-Ziergitter.



Für gehobene
Ansprüche:

VW 1300

Ausstattung	VW 1200	VW 1300	VW 1302	VW 1302 S	VW 1302 LS Cabrio
Grundpreis DM	4945.—	5840.—	6090.—	6290.—	7990.—
Startautomatik	●	●	●	●	●
Drehstromlichtmaschine	○	○	○	○	○
Gürtelreifen	148.—	148.—	148.—	148.—	148.—
Scheibenbremsen vorn	○	154.—	154.—	●	●
Zweikreisbremse	●	●	●	●	●
Sperrdifferential	465.—	465.—	465.—	465.—	465.—
Automatisches Getriebe	495.— ¹	495.—	495.—	495.—	495.—
Schiebedach	295.—	295.—	295.—	295.—	○
Verbundglasfrontscheibe	60.—	60.—	60.—	60.—	60.—
Standheizung	378.— ²	378.—	378.—	378.—	378.—
Abschließbarer Motorraumdeckel	8.—	8.—	8.—	8.—	8.—
Liegesitze	○	○	○	○	○
Lehnenverstellung	●	●	●	●	●
Armlehnen hinten seitlich	○	○	○	○	○
Mittelarmlehne hinten	○	○	40.—	40.—	40.—
Beifahrerhaltegriff	○	●	●	●	●
Haltegriffe hinten	○	●	●	●	●
Ablagemöglichkeit vorn (außer Handschuhkasten)	○	○	○	○	○
Kartentasche	○	●	●	●	●
Ablendbarer Innenspiegel	○	6.—	6.—	6.—	●
Frischluftheizbläse	○	48.—	48.—	48.—	●
Ausstellbare hintere Seitenfenster	○	105.—	105.—	105.—	○
Ausstellfenster vorn	●	●	●	●	●
Scheibenwischer-geschwindigkeiten	1	2	2	2	2
12 Volt/45 Ah-Batterie	14.—	14.—	14.—	14.—	14.—
Regelbare Instrumenten-beleuchtung	○	●	●	●	●
Elektrische Zeituhr	○	○	○	○	○
Armaturenbrett-polsterung	○	30.—	30.—	30.—	●
Zigarettenanzünder	○	○	○	○	○
Handbremskontrolllicht	○	○	○	○	○
Parkleuchten	○	○	○	○	○
Kofferraumbeleuchtung	○	○	○	○	○
Rückfahrscheinwerfer	36.—	36.—	36.—	36.—	●
Heizbare Heckscheibe	59.— ²	59.—	59.—	59.—	107.—
Metallic-Lackierung	○	130.—	130.—	130.—	○
Sitzbezüge aus luftdurch-lässigem Kunststoffgewebe	●	41.—	41.—	41.—	●
Wischer-Wascher-Kombination	○	○	○	○	○
Nackenstütze	○	48.—	48.—	48.—	48.—

● = vorhanden
○ = nicht vorhanden

¹ nur in Verbindung mit 44 PS-Motor und 12 Volt-Anlage
² nur in Verbindung mit 12 Volt-Anlage

Der VW 1300 wirkt freundlicher als der schlichte 1200: von außen durch die breiten Stoßstangen und die verschiedenen Chromteile, innen durch die bessere Ausstattung. Zwar ist auch er nicht so reichhaltig möbliert, wie man es von einigen ausländischen Konkurrenzmodellen gewöhnt ist, aber alles Wichtige ist vorhanden und so angeordnet, daß man sich durchaus wohlfühlen kann.



Der VW 1300 entspricht in der Ausstattung dem 1302. Die Schlitze in der Fronthaube lassen Frischluft in den Innenraum, zusätzliche Luftschlitze in der Motorhaube unterstützen die Kühlung des 44 PS leistenden 1,3 Liter-Triebwerks.



VW 1300

Wie der 1302 ist auch der 1300 zwecks besserer Klimatisierung des Innenraums serienmäßig mit der Be- und Entlüftungsanlage ausgerüstet, die zwar gut zu regulieren ist, an heißen Sommertagen jedoch zu wenig Frischluft fördert. Gegen einen Aufpreis von 209 Mark ist bei 1300 und 1302 das sogenannte L-Paket lieferbar, das unter anderem ein zweistufiges Frischluftgebläse (mit dem sich die Belüftung wirkungsvoll verbessern läßt), zwei Rückfahrleuchten, Teppichboden, Armaturenbrettpolsterung, abblendbaren Innenspiegel und eine zweite Türtasche enthält.

Eine weitere Gemeinsamkeit zwischen 1300 und 1302 ist der 1,3 Liter-Motor, dessen 44 PS den 1300 in 21,4 s von 0 auf 100 km/h beschleunigen und knapp 131 km/h schnell machen. Diese unter Käfern respektable Werte wurden vom 60 kg schwereren 1302 nicht erreicht (siehe Vergleichstabelle Seite 33).

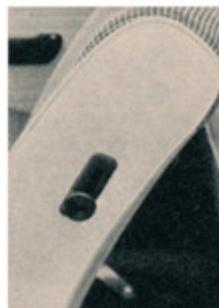
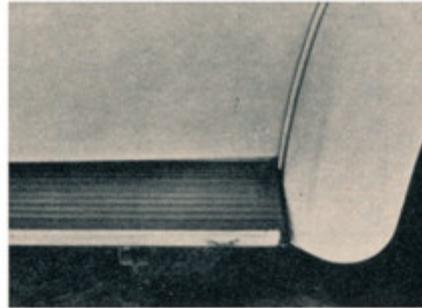
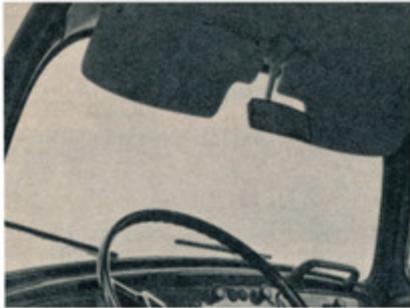
Während der 1300 dem 1302 in Ausstattung und Leistung also keineswegs unterlegen ist, handelt man sich im übrigen mit ihm nur Nachteile ein: Er besitzt die alte Karosserie und das alte Fahrwerk und hat dementsprechend einen klei-

neren Kofferraum und schlechtere Fahreigenschaften. Zwar ist die hintere Pendelachse beim 1300 serienmäßig mit einer Ausgleichsfeder versehen, die gegenüber dem 1200 eine spürbare Verbesserung bringt, doch ist auch bei ihm die Übersteuerneigung stärker ausgeprägt, als man nach heutigen Maßstäben gutheißen kann. Da ein sicheres Fahrverhalten im Hinblick auf eine möglichst große aktive Sicherheit nicht hoch genug eingeschätzt werden kann, sind die 250 Mark, die man für einen 1302 mehr bezahlen muß, in jedem Fall gut angelegt.

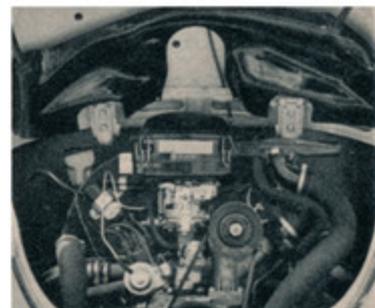
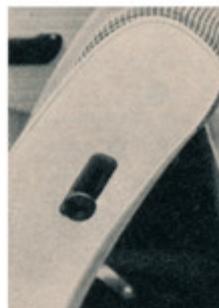
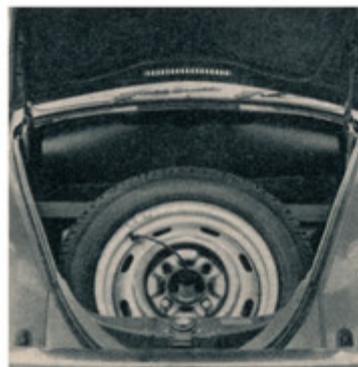
King Size-Käfer:

VW 1302 VW 1302 S

Schon nach wenigen Kilometern Fahrt im 1302 werden die Vorteile des modernen Fahrwerks mit Federbein-Vorderachse und Doppelgelenk-Hinterachse offenkundig: Das Kurvenverhalten ist über einen weiten Bereich unproblematisch, das Auto untersteuert sogar bis zu mittleren Kurvengeschwindigkeiten und läßt nur noch bei extremer Fahrweise seine Hecklastigkeit spüren. Auch der gute Fahrkomfort, seit jeher ein Vorzug des Käfers, hat durch die neue Vorderachse noch etwas gewonnen. Die Lenkung arbeitet noch leichter und geschmeidiger als in den



Gegenüber dem 1200 wirkt der VW 1300 deutlich freundlicher: von außen durch die breiten Stoßstangen und zusätzlichen Chromschmuck, innen durch die bessere Ausstattung, die neben den unbedingt notwendigen Dingen auch die Be- und Entlüftungsanlage enthält.



alten Modellen, ist dafür aber etwas stoßempfindlicher. Zu loben ist auch der kleine Wendekreis, der den 1302 ausgesprochen handlich wirken läßt. Beim Bremsen gibt es ebenfalls keine Probleme, lediglich der Abstand zwischen Gas- und Bremspedal ist, obgleich er beim 1302 verringert wurde, noch immer zu groß.

Der Preisunterschied zwischen 1302 und 1302 S beträgt genau 200 Mark. Für diesen Zuschlag bekommt man bei der S-Version den stärkeren Motor (1,6 Liter, 50 PS) und serienmäßig vordere Scheibenbremsen, die beim 1302 (und beim 1300) nur



Der 1302 S unterscheidet sich vom 1302 lediglich durch den stärkeren Motor, der jedoch nicht so gut gegen durch die Luftschlitze eindringendes Wasser geschützt ist.



Abmessungen		VW 1200	VW 1300	VW 1302	VW 1302 S	VW 1302 LS Cabrio
Radstand	mm	2400	2400	2420	2420	2420
Spur vorn	mm	1310	1310	1379	1379	1379
Spur hinten	mm	1350	1350	1350	1350	1350
Länge	mm	4070	4030	4080	4080	4080
Breite	mm	1550	1550	1585	1585	1585
Höhe	mm	1500	1500	1500	1500	1500
Innenbreite	vorn	mm	1185	1185	1185	1185
	hinten	mm	1320	1320	1320	1210
Innenhöhe*	vorn	mm	960	950	920	920
	hinten	mm	880	865	850	885
Sitztiefe	vorn	mm	470	460	460	460
	hinten	mm	470	460	460	450
Knieraum	hinten					
	von/bis	mm	60—185	80—180	95—190	95—190
Wendekreis	links	m	11,1	10,7	9,7	9,8
	rechts	m	11,8	11,0	9,8	9,8
Lenkradumdrehungen**			3,0	3¼	3½	3½

* gemessen über Sitzhinterkante ** von Anschlag zu Anschlag

Gewichte		VW 1200	VW 1300	VW 1302	VW 1302 S	VW 1302 LS Cabrio
Eigengewicht vollgetankt	kg	800	835	895	890	935
zulässiges Gesamtgewicht	kg	1140	1200	1270	1270	1280
Zuladung	kg	340	365	375	370	345
Personenindexzahl		4,0	4,3	4,4	4,4	4,1
Gewichtsverteilung						
	Vorderachse	%	41,2	39,5	40,8	40,4
	Hinterachse	%	58,8	60,5	59,2	59,6
zulässige Anhängelast						
	gebremst (Wohnwagen)	kg	500 (650)	500 (650)	500 (650)	500 (650)
	ungebremst	kg	400	400	400	400
Leistungsgewicht						
	vollgetankt	kg/PS	23,5	19,0	20,3	17,8
	mit 340 kg (4 Pers. mit Gepäck)	kg/PS	30,6	26,7	28,1	24,6

Innengeräusch	VW 1200	VW 1300	VW 1302	VW 1302 S	VW 1302 LS Cabrio
Leerlauf im Stand Phon (dBA)	60	57	57	56	57
Bei 50 km/h	70	69	69	68	70
Bei 80 km/h	75	74	74	74	74
Bei 100 km/h	79	78	78	77	78
Bei 120 km/h	—	81	81	80	82

Verbrauch (Normalbenzin in L/100 km)	VW 1200	VW 1300	VW 1302	VW 1302 S	VW 1302 LS Cabrio
Autobahn					
Schnitt ca. 100 km/h	9,5	9,7	9,8	10,5	9,6
Landstraße					
Schnitt ca. 70 km/h	9,7	11,1	10,6	11,5	10,9
Stadtverkehr	11,8	12,0	12,6	12,5	11,7
Testverbrauch	10,3	10,9	11,0	11,5	10,7

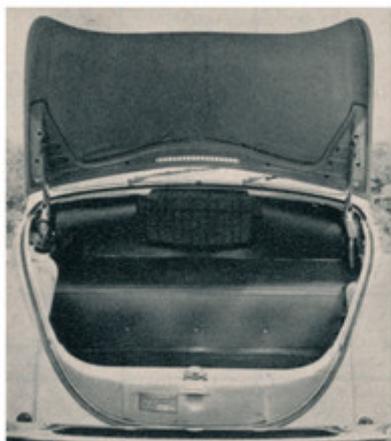
VW 1302 VW 1302 S

gegen Aufpreis zu haben sind. Wer nicht jeden Pfennig umdrehen muß, sollte sich unbedingt den größeren Motor gönnen. Nicht allein wegen der absoluten Fahrleistungen, die naturgemäß die Verkehrstüchtigkeit des Dicknasigen erhöhen — der Testwagen beschleunigte in 19,3 s aus dem Stand auf 100 km/h und war über 134 km/h schnell —, son-

dern auch wegen der „komfortablen“ Laufcharakteristik, die der größere Hubraum zu bieten hat. Das 1600 ccm-Aggregat wirkt vor allem im unteren Drehzahlbereich ausgesprochen kräftig, vermag jedoch auch jenseits 100 km/h noch spürbar zuzulegen und beweist an Steigungen mehr Stehvermögen als die kleinere Maschine.



Zur L-Ausstattung gehören unter anderem die Armaturenbrett-polsterung, ein zwei-stufiges Frischluft-gebläse, gummibelegte Stoßstangen und Rück-fahrcheinwerfer. Die Federbein-Vorderachse bescherte dem 1302 einen geräumigeren Kofferraum, in dem das Reserverad liegend untergebracht ist.



Während die alte Pendelachse den 1200 schon bei zivilen Geschwindigkeiten kräftig übersteuern läßt (oben) und auch die Ausgleichsfeder des 1300 in diesem Punkt nur wenig Besserung bringt (Mitte), sorgt die Doppelgelenkachse des 1302 für ein über weite Bereiche unproblematisches Kurvenverhalten (unten).



Oben ohne:

VW 1302 LS Cabriolet

Beschleunigung	VW 1200	VW 1300	VW 1302	VW 1302 S	VW 1302 LS Cabrio
Beschleunigung in Sekunden					
0 bis 40 km/h	4,6	4,1	4,3	3,8	3,8
0 bis 60 km/h	9,2	7,2	8,0	6,8	6,9
0 bis 80 km/h	17,0	12,8	14,2	11,8	11,9
0 bis 100 km/h	34,0	21,4	24,6	19,3	19,7
0 bis 120 km/h	—	—	—	38,0	37,5
1 km mit stehendem Start	45,0	40,9	42,4	39,7	39,7
Höchstgeschwindigkeit km/h	118,6	130,8	128,9	134,3	131,8
Elastizität (Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h)					
40 bis 60 km/h	10,2	10,2	11,0	8,7	9,0
40 bis 80 km/h	21,2	20,1	22,2	17,3	17,2
40 bis 100 km/h	40,4	33,3	36,9	27,9	28,3
1 km ab 40 km/h	46,2	45,1	46,2	42,5	42,9

Betriebskosten	VW 1200	VW 1300	VW 1302	VW 1302 S	VW 1302 LS Cabrio
Listenpreis DM	4945.—	5840.—	6090.—	6290.—	7990.—
Kfz-Steuer DM	177.80	192.80	192.80	237.20	237.20
Haftpflichtversicherung ca. DM	415.—	501.—	501.—	567.—	567.—
Betriebskosten je km Pf	12,7	13,9	14,0	14,5	15,2
Gesamtkosten in Pf je km mit Abschreibung und Verzinsung bei jährlich 10 000 km	40,6	45,0	45,4	47,4	51,7
20 000 km	27,2	30,0	30,3	31,5	34,0
30 000 km	22,4	24,7	25,0	25,9	27,8
40 000 km	20,1	22,1	22,3	23,1	24,7
50 000 km	18,7	20,5	20,7	21,5	22,9

Technische Daten	VW 1200	VW 1300	VW 1302	VW 1302 S	VW 1302 LS Cabrio
Motor	Vierzylinder Viertakt-Boxermotor				
Hubraum ccm	1192	1285	1285	1584	1584
Bohrung x Hub mm	77 x 64	77 x 69	77 x 69	85,5 x 69	85,5 x 69
Verdichtungsverhältnis	7,0 : 1	7,5 : 1	7,5 : 1	7,5 : 1	7,5 : 1
Leistung PS/U/min	34/3600	44/4100	44/4100	50/4000	50/4000
max. Drehmoment mkg/U/min	8,4/2000	8,8/3000	8,8/3000	10,8/2800	10,8/2800
elektrische Anlage Volt	6	12	12	12	12
Kraftübertragung	Antrieb auf die Hinterräder, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung				
Fahrwerk	Rahmenbodenanlage mit Mitteltunnel, mit Karosserie verschraubt				
Aufhängung vorn	Kurbel- lenker	Kurbel- lenker	Quer- lenker	Quer- lenker	Quer- lenker
Federung vorn	Drehstab- federung	Drehstab- federung	Federbeine	Federbeine	Federbeine
Aufhängung hinter	Pendel- achse	Pendel- achse	Schräg- lenkerachse	Schräg- lenkerachse	Schräg- lenkerachse
Federung hinten	Drehstab- federung	Drehstab- federung	Drehstab- federung	Drehstab- federung	Drehstab- federung
Bremsen vorn	Trommel	Trommel	Trommel	Scheiben	Scheiben
hinten	Trommel	Trommel	Trommel	Trommel	Trommel
Reifen (Diagonalreifen)	5.60—15	5.60—15	5.60—15	5.60—15	5.60—15
Auf Wunsch Gürtelreifen	155 SR 15	155 SR 15	155 SR 15	155 SR 15	155 SR 15

Das viersitzige VW - Cabrio spielt eine Außenseiterrolle im Käfer-Konzert: Es ist nur für Leute interessant, die sich gern den Wind um die Nase wehen lassen. Deren Zahl scheint sich allerdings entgegen anderslautenden Prognosen in jüngster Zeit kräftig zu vergrößern, denn der Nachfrage entsprechend mußte die Produktion des offenen VW drastisch erhöht werden, und längere Lieferfristen sind, zumal wenn man eine ausgefallene Farbe wünscht, keine Seltenheit. Daß sich gerade das VW-Cabrio bei Ozon-Freunden besonderer Beliebtheit erfreut, hat vor allem zwei Gründe: Einmal sind viersitzige Cabriolets in noch vertretbaren Preisregionen praktisch ausgestorben, und zum anderen verspricht gerade der VW eine relativ wirtschaftliche Form des Offenfahrens, denn abgesehen von der Verdeckkonstruktion und Versteifungen der Bodengruppe unterscheidet es sich ja nicht von den millionenfach bewährten Käfer-Limousinen. Unter diesem Gesichtspunkt erscheint auch sein Preis von rund 8000 Mark als angemessen. Vernünftigerweise wird das Cabrio nur mit der L-Ausstattung und dem 1,6 Liter-Motor geliefert, dessen 50 PS für verkehrsgerechte Fahrleistungen sorgen. Die mit dem Testwagen erzielten Werte waren nur geringfügig schlechter als die der vergleichbaren Limousine, obwohl das Cabrio schwerer und selbst in geschlossenem Zustand aerodynamisch ungünstiger ist. Da man bei heruntergeklapptem Verdeck wegen der ab etwa 80 km/h einsetzenden Verwirbelung ohnehin keine Schnellfahrambitionen entwickelt und auch das behäbig wirkende Auto keinerlei Anspruch auf Sportlichkeit erhebt, ist man gerade in dieser Käfer-Version mit der verfügbaren Leistung voll und ganz zufrieden. Zufriedenheit erweckt auch das solide und ungewöhnlich

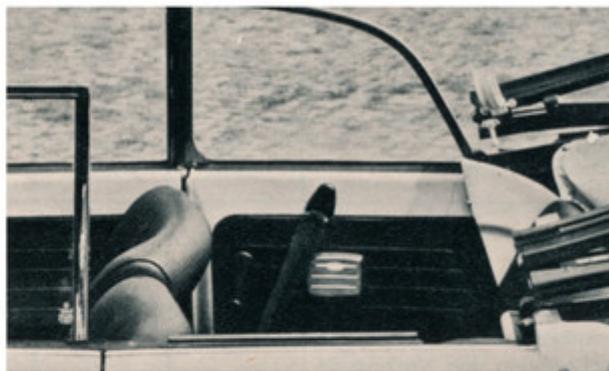
VW 1302 LS Cabriolet

gut verarbeitete Verdeck des VW-Cabrios. Es ist schnell und einfach zu betätigen und verwöhnt in geschlossenem Zustand die Insassen durch einen appetitlich anmutenden Dachhimmel, der jegliches Gestänge verbirgt. Störend wirkt lediglich, daß das zurückgeklappte Dach die Sicht nach hinten beträchtlich einschränkt.

Die Verarbeitungsqualität der Karosserie gibt ebenfalls keinen Anlaß zu Kritik. Unliebsame Geräusche braucht man nicht zu befürchten, und daß das tragende Dachteil fehlt, merkt man nur auf welligen Fahrbahnen, die das Cabrio unwillig mit teilweise recht deutlichen Schüttelbewegungen quittiert.

Zumindest eine Gruppe muß bei der Beantwortung der Frage „Welchen Käfer kaufen?“ nicht lange überlegen: die Cabrio-Fans. Alle anderen potentiellen Käfer-Käufer müssen individuell nach finanziellen Möglichkeiten und persönlichen Bedürfnissen abwägen, wobei 1302 und 1302 S wegen ihrer moderneren Technik zu-

erst in Betracht gezogen werden sollten. Wie das Publikum zur Zeit seine Gunst verteilt, spiegelt die gegenwärtige Zusammensetzung der Produktion wider: 9 Prozent entfallen auf den billigen VW 1200, 21 auf den VW 1300, 67 auf die neueren Modelle 1302 und 1302 S und 3 Prozent auf das Cabriolet. *Fritz Reuter*



Das viersitzige Käfer-Cabrio wird nur mit dem 1600 ccm-Motor und der L-Ausstattung geliefert. Die wesentlichen Unterschiede zur entsprechenden Limousine sind die in der Halterung des abblendbaren Innenspiegels untergebrachte Innenbeleuchtung, die andere Türverriegelung, ein abschließbarer Handschuhkasten und der Chromschutz an den hinteren Kotflügeln. Das sehr solide gearbeitete Verdeck läßt sich leicht öffnen und schließen.

