

Im Dreiervergleich
testete und
beurteilte Auto Zeitung
die Super-Käfer
vom Jahrgang 72. Sie
unterscheiden
sich durch verschiedene
Ausstattungen und
zwei Motor-Varianten

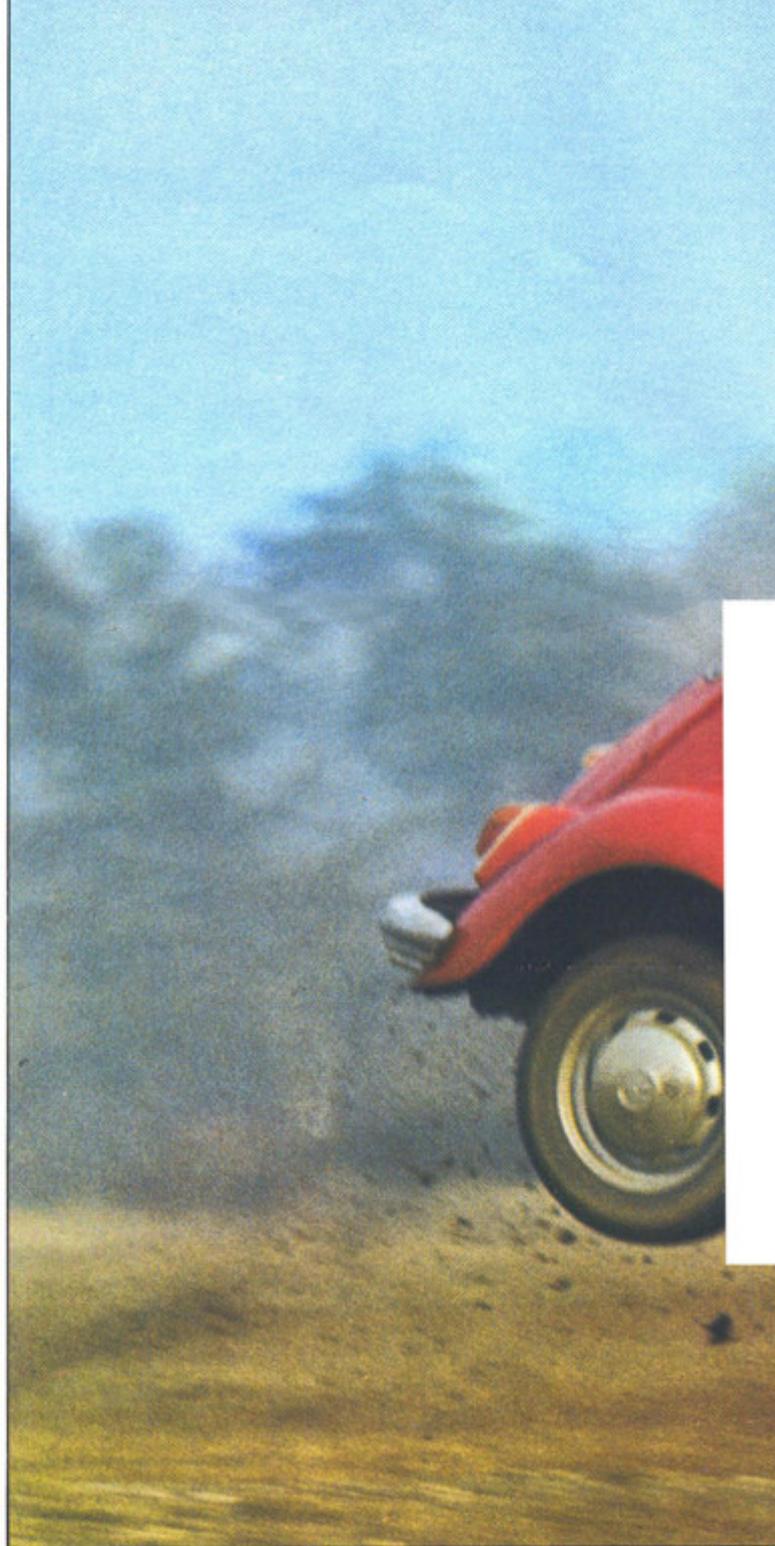
Ewig jung: Die uralten Käfer

Vieles neu macht bei VW nicht der Mai, sondern der Herbst. Nach der Sommerpause präsentierten die Wolfsburger ihre Neuheiten. Und immer wieder, Jahr für Jahr, Verbesserungen am Käfer. Und so krabbelt Deutschlands erfolgreichstes Auto munter mit der allgemeinen technischen Entwicklung mit, oftmals knapp dahinter, manchmal sogar eine Nasenlänge vor der Konkurrenz.

Ausnahme, die die Regel bestätigt, ist der Typ 1200. Als Sparkäfer deklariert, muß er auf die größten Stücke vom Verbesserungskuchen verzichten. Mit 34 PS aus 1192 ccm ist er nicht gerade üppig motorisiert, auf Chromleisten muß er ebenso verzichten wie auf eine 12-Volt-Anlage und viele andere Kleinigkeiten mehr. Was allerdings auch bei einem Sparkäfer für 5290 Mark unverständlich bleibt, ist die Fortführung der alten Pendelachse, mit der sich der 1200er durch die Kurven schlängeln muß. Wie sehr die Käfer-GemeindediesestückischeAchssystemschätzt, das Kurvenfahren gefährlich und kritische Situationen häufig wegen fehlender Spur- und Sturzkonzanz ausweglos werden läßt, beweisen die rückläufigen Verkaufszahlen. Der direkte Konkurrent, der Renault 4 aus Frankreich, hat aus dieser Tatsache bereits bare Münze gemacht.

Besser sieht es da schon für den Typ 1300 aus, aus dessen 1285-ccm-Maschine die Wolfsburger 44 PS mobilisiert haben. Mit 6230 Mark liegt er in der Anschaffung nicht weit über der 6000-Mark-Grenze und ist mit fast allen Neuerungen bedacht worden. Ausnahme ist leider auch hier die moderne und sichere Schräglenkerhinterachse, die nur in der Wahl-Automatik-Version mitgeliefert wird.

Was sie äußerlich von den „Käfern der Käfer“ (VW-Werbung) unterscheidet, ist die lange Nase, mit der sich die 1302-Baureihe von der Form der Ur-Käfer abhebt. Auch beim Superkäfer sieht sich der Kaufwillige noch einmal vor die Qual der Wahl gestellt. Er bekommt ihn einmal mit dem 1300-ccm-44-PS-Motor als 1302 zum Preis von 6490 Mark, zum anderen für nur 200 Mark Aufpreis mit





Fotos: Wolfgang Drehsen



VW 1302 L

Grundpreis: 6490,- DM
 Aufpreis für
 „L-Paket“: 249,- DM
 Hubraum: 1285 ccm
 44 PS bei 4100 U/min
 Max. Drehmoment:
 8,8 mkp bei 3000 U/min
 Beschleunigung:
 0-100 km/h in 24,7 sec
 Beschleunigung im
 vierten Gang:
 40-100 km/h in 42,4 sec
 Höchstgeschwindigkeit:
 126,3 km/h

VW 1302 LSA

Grundpreis: 6690,- DM
 Aufpreis für
 „L-Paket“ und Wähl-
 Automatik: 784,- DM
 Hubraum: 1584 ccm
 50 PS bei 4000 U/min
 Max. Drehmoment:
 10,8 mkp bei 2800 U/min
 Beschleunigung:
 0-100 km/h in 24,0 sec
 Beschleunigung in der
 dritten Fahrstufe:
 40-100 km/h in 24,2 sec
 Höchstgeschwindigkeit:
 127,2 km/h

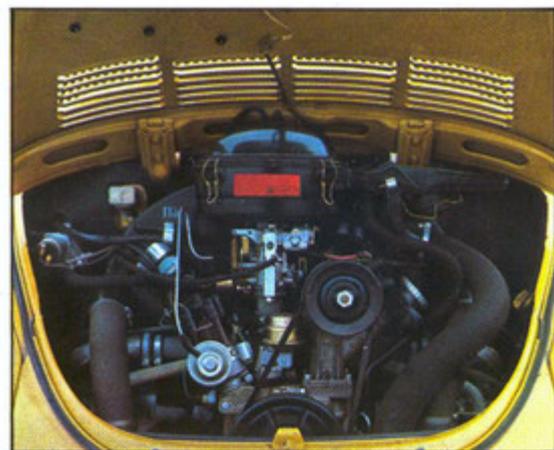
VW 1302 S

Grundpreis: 6690,- DM
 Hubraum: 1584 ccm
 50 PS bei 4000 U/min
 Max. Drehmoment:
 10,8 mkp bei 2800 U/min
 Beschleunigung:
 0-100 km/h in 21,3 sec
 Beschleunigung im
 vierten Gang:
 40-100 km/h in 27,2 sec
 Höchstgeschwindigkeit:
 135,8 km/h

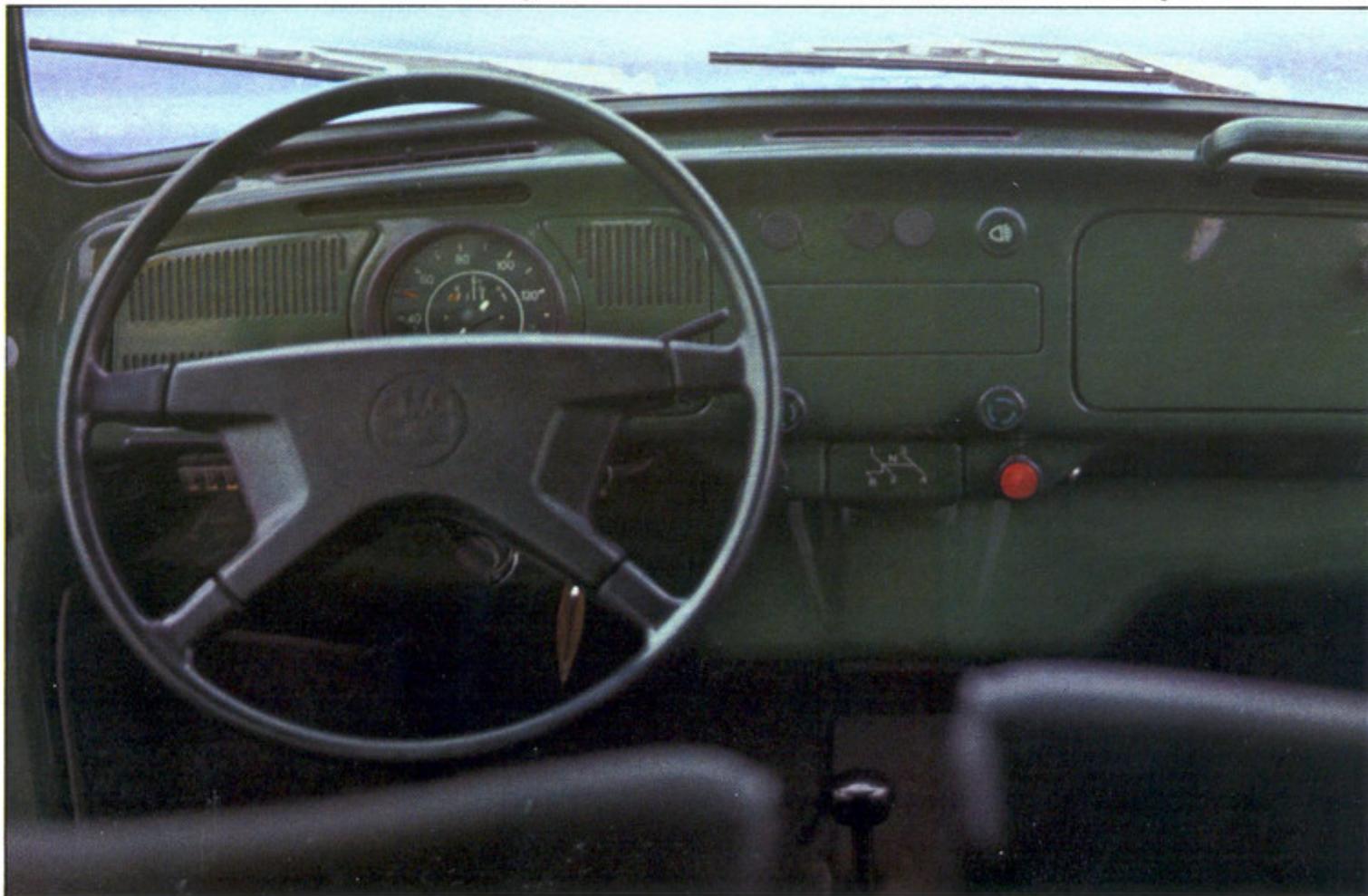
Mit einer Reihe von nützlichen Änderungen gingen die Käfer ins Modelljahr 1972. Das Hauptgewicht lag dabei auf der inneren Sicherheit



Äußeres Kennzeichen der 72er-Käfer sind die vier Kühlluft-Öffnungen in der Motorhaube



Um Probleme mit eindringendem Wasser zu vermeiden, isolierte VW empfindliche Motorteile



In der Normalausstattung haben die Käfer ein lackiertes, blechernes Armaturenbrett mit einer Reihe von blinden Knöpfen

1600 ccm und 50 PS als 1302 S. Womit alle Möglichkeiten noch längst nicht ausgeschöpft sind. Da wäre noch das L-Paket, das aus einem in der Innenausstattung recht nackten einen angezogenen Käfer macht, dann die Automatik und viele andere Extras, die das Käfer-Fahren verschönern sollen.

Zum Test der Auto Zeitung traten drei der langnasigen VW-Bestseller an. Der 1302 L (44 PS), der stärkere, aber karger ausgestattete und damit billigere 1302 S (50 PS) und der 1302 LS Automatik (ebenfalls 50 PS), das derzeitige Flaggschiff der Käfer-Flotte. Diese Auswahl klärte, welcher Wagen für welches Geld das meiste an Kom-

fort und Leistung zu bieten hat, und wie sich die zahlreichen Neuerungen des 72er-Jahrgangs in der täglichen Praxis bewähren.

Die 72er-Modelle haben den Käfern vom Vorjahr die vier Kühlluft-Öffnungen (bisher zwei) mit 26 Schlitz in der Motorhaube voraus. Diese Retusche ist das einzige sofort erkennbare Unterscheidungsmerkmal der neuen Modelle. Sinn und Zweck dieser Neuerung war aber, den Volkswagen das Atmen leichter zu machen und bei hoher Belastung übermäßige Erhitzung zu vermeiden. Beim Vorgänger hatte in den Motorraum eindringendes Wasser oft die elektrische Anlage durch

nassen Verteiler oder gar Kurzschluß außer Gefecht gesetzt. Jetzt ist man dem Problem zuvor gekommen: Schutzkappen auf Verteiler und Kerzen sowie dicke Gummi-Isolierung an Kabeln und Strängen sorgen dafür, daß der Käfer auch unter Wasserbeschuß läuft und läuft und läuft.

Über der Motorhaube hat VW das alte Spielchen mit dem Heckfenster weitergetrieben, dessen Fläche seit 1954, als das zweigeteilte Fenster wegfiel, immer wieder vergrößert wurde. Diesmal waren es nur vier Zentimeter, die dem Dach abgeknausert wurden. Diese Änderung ist auf den ersten Blick kaum zu erkennen, ebenso-

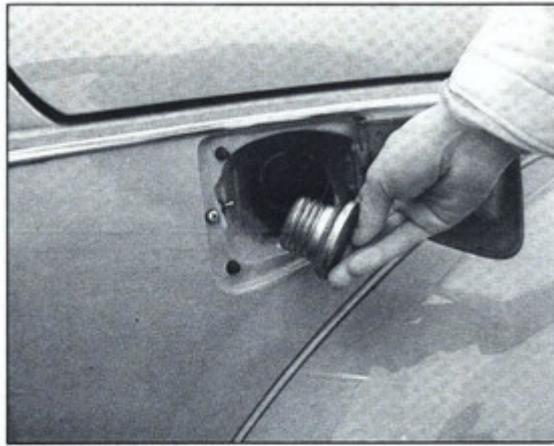
wenig wie der neue, verstärkte Rückspiegel.

Sofort ins Auge fällt dagegen das neue Vierspeichen-Lenkrad im Innern des Käfer. Es bringt nicht nur Porsche-Look ins Cockpit, sondern ist auch kleiner und handlicher als vorher. Schließlich erfüllt es mit einem großen Pralltopf amerikanische Sicherheitsbestimmungen, die in diesem Fall allerdings auch deutsche Käferfahrer zu schätzen wissen.

Beim zweistufigen Wischen und Waschen dürfen jetzt beide Hände des Fahrers am Lenkrad bleiben. Unverständlich allerdings, wieso der Hebel von der Lenksäule schräg nach oben ragt und zum

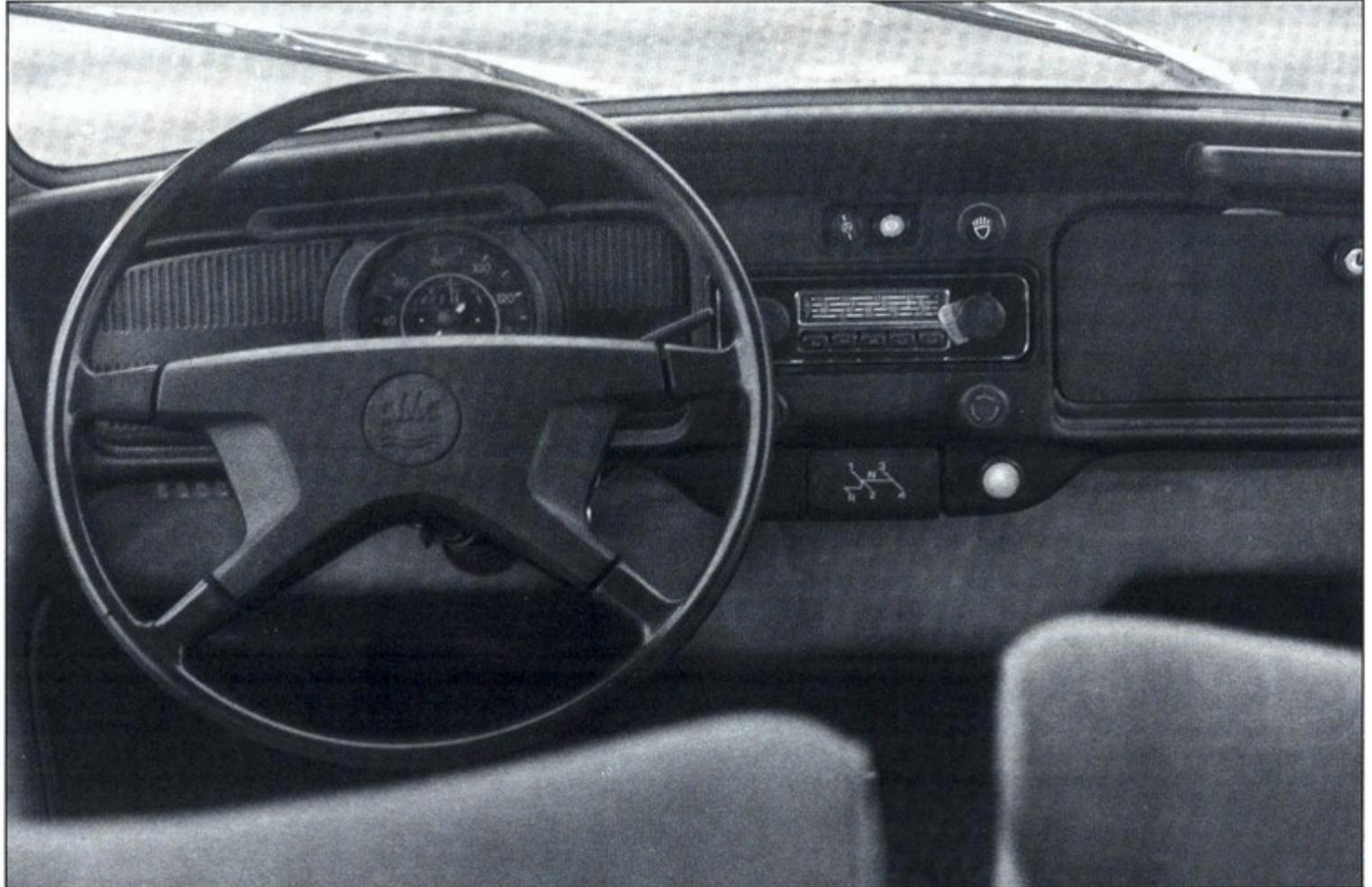


Neu ist der Wischer-Wascher-Hebel an der Lenksäule. Er liegt jedoch nicht sehr gut zur Hand



Zwei von drei Testwagen waren leak. Der Tankverschluß ließ sich nicht ganz festdrehen

Wer viele Extra-Wünsche hat, kann seinen nackten Käfer ohne große Schwierigkeiten in einen Wagen der 10 000-Mark-Klasse verwandeln



Im „L-Paket“ für 249 Mark Aufpreis sind das gepolsterte Armaturenbrett und die Bremskontrollleuchte (Mitte) enthalten

Betätigen noch weiter nach oben gedrückt werden muß. Ein waagerechter Hebel ließe sich mit weniger Fingerfertigkeit nach unten tippen.

Für ein besseres Klima in der Käfer-Schale sollen die Rückschlagklappen in der Zwangsentlüftung sorgen, die besonders auf der Rückbank unangenehme Zugluft verhindern. Vom Hersteller als zusätzliche Schallbremse gegen den im Heck lärmenden Boxer gedacht, wird die Hartfaserplatte über dem hinteren Kofferraum dieser Aufgabe nicht gerecht. Wohl aber ist sie als Hutablage brauchbar, die vorher nur im Zubehörhandel erhältlich war.

Wer aus diesem verbesserten Innenraum allerdings einen komplett ausgestatteten, sicheren und behaglichen Raum machen will, muß sich noch einmal in die Aufpreis-Tabelle vertiefen und dann ebenso tief in die Tasche greifen. Frischluftgebläse, abblendbarer Rückspiegel, abschließbares Handschuhfach, Türtasche rechts und für die Sicherheit so wichtige Dinge wie Nackenstützen, Armaturentafel-Polsterung oder Zweikreis-Bremskontrollleuchte, alles kostet seinen Aufpreis.

Dank jüngster Preiskorrekturen ist es so nicht schwer, aus dem Käfer ein Auto der 10 000-Mark-Klasse zu machen (Tabelle

Seite 16). Mit den Grundpreisen für die nackten Käfer betreiben die Wolfsburger damit natürlich die branchenübliche Augenscherei, andererseits hat jeder Käufer die Möglichkeit, sich seinen eigenen individuell ausgestatteten Käfer zusammenzustellen. Zumal VW die Extras zu sehr humanen Preisen handelt. So kostet das inhaltschwere L-Paket nur 249 Mark, ein Stahlschiebedach ist für 325 Mark zu haben.

Serienmäßig ist der neu gestylte Tacho mit den diversen Kontrolllampen. Seine Skala reicht jetzt bis 160 km/h, obwohl die Motoren nichts an Leistung gewonnen haben. Weiter verbessert

haben die VW-Techniker nur die Abgaswerte und die schon bislang guten Kaltlaufeigenschaften durch einen neuen Zündverteiler sowie verbesserte Ansaugluft-Vorwärmung.

Die richtige Abstimmung der Maschine scheint trotzdem in manchen Fällen noch ein Buch mit sieben Siegeln zu sein. Der 44 PS starke 1302-Testwagen zeichnete sich durch ein riesiges Beschleunigungsloch aus. Bei niedriger Drehzahl überlegte er es sich jedesmal sehr lange, bis er endlich Gas annahm und auf Touren kam. Bei mehreren Werkstattaufenthalten experimentierten die VW-Techniker stunden-

VW hat einiges unternommen, um den Innenraum der Käfer attraktiver zu machen. Knie- und Ellenbogenfreiheit verhindert jedoch die Karosserie



Zusätzlichen Stauraum für zwei Personen schafft die umlegbare Lehne der Rücksitzbank



Die Abdeckung auf dem hinteren Kofferraum läßt den Innenraum aufgeräumter erscheinen

lang mit Vergaser- und Zündungseinstellung. Als schließlich auch ein komplett neuer Vergaser keine endgültige Besserung brachte, mußte zu den Vergleichsmessungen ein zweiter Wagen gleichen Typs herangezogen werden.

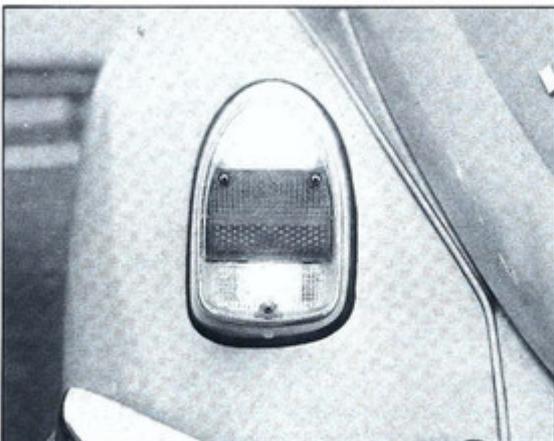
Doch ganz abgesehen von den besonderen Schwierigkeiten mit dem 44-PS-Aggregat, erwiesen sich der 1302 S und der 1302 LS Automatik mit ihren größeren Maschinen nicht nur als die spurtfreudigeren, sondern auch als die weitaus angenehmer zu bewegendenden Fahrzeuge.

Wenn VW 1600 ccm braucht, um 50 PS auf die Straße zu bringen, hat das nämlich auch seine angenehmen Seiten. Der Boxermotor, der bei 4000 U/min seine Höchstleistung erreicht, glänzt mit einem maximalen Drehmoment von 10,8 mkp schon bei 2800 Touren. Dieser Umstand läßt den Motor enorm bullig wirken und verhilft ihm zu einer guten Durchzugskraft und guten Elastizitätswerten. Am deutlichsten wird der Abstand zum 1300er-Modell (8,8 mkp bei 3000 U/min) bei der Beschleunigung von 40 auf 100 km/h im vierten Gang. Der 1302 S schaffte es in 27,2 Sekunden, während beim 1302 mit 44 PS die Ewigkeit von 42,4 Sekunden verstrich, bis er die 100-km/h-Marke erreicht hatte.

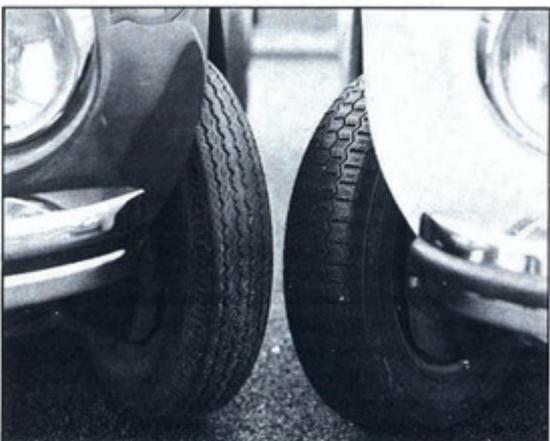


Große Sitze schlucken Platz. Durch gut geformte kleine Stühle ließe sich mehr Knieraum schaffen

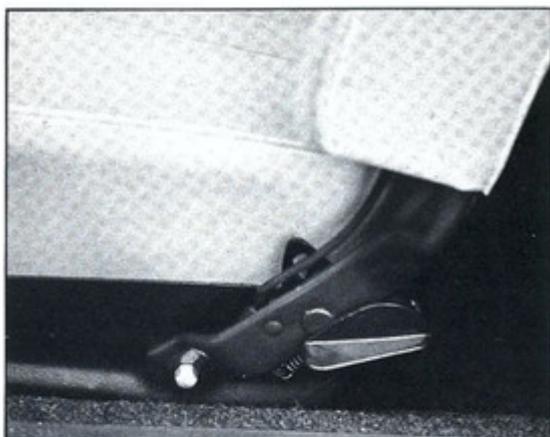
In der Beschleunigung 0-100 km/h verfehlte der 1302 S mit 21,3 sec die 20-Sekunden-Grenze ganz klar, während einer seiner Brüder bei einem früheren Auto Zeitung-Test unter klimatisch günstigeren Bedingungen 19,7 sec erreicht hatte. Als Höchstgeschwindigkeit schaffte der 1302 S 135,8 km/h, eine Geschwindigkeit, die ihn auf der Autobahn durchaus nicht auf den rechten Fahrstreifen verbann. Etwas gemächlicher ließ es der 1302 LS angehen, dessen Halb-Automatik doch einige Kraft schluckt und der zudem 910 kg (1302 S: 890 kg) mit sich herumzuschleppen hat. Von Null auf 100 km/h brauchte er genau 24 Sekunden, seine Spitze lag bei 127,2 km/h. Ganz knapp schlug



Nur als Extra sind die Schlußleuchten mit integriertem Rückfahrscheinwerfer zu erwerben



Gürtelreifen (148 Mark Aufpreis) verbessern das gute Fahrverhalten noch ganz entscheidend



Primitiv und verbesserungswürdig ist die dreistufige Verstellung der vorderen Sitzlehnen



Die hintere Zwangsentlüftung wurde durch Rückschlagklappen absolut zugfrei gemacht

Mit der Computer-Diagnose und dem fest installierten Bord-Prüfnetz in allen Autos hat VW einen Markstein für Kundendienst und Wartung gesetzt

Fahrleistungen der VW 1302-Modelle

VW 1302 L

Höchstgeschwindigkeit 126,3 km/h



□ 0-60 km/h = 8,3 sec
 ■ 0-80 km/h = 14,6 sec
 ■ 0-100 km/h = 24,7 sec



□ 0-400 m = 21,8 sec
 ■ 0-1000 m = 41,8 sec

VW 1302 S

Höchstgeschwindigkeit 137,0 km/h



□ 0-60 km/h = 7,4 sec
 ■ 0-80 km/h = 13,8 sec
 ■ 0-100 km/h = 21,3 sec



□ 0-400 m = 21,2 sec
 ■ 0-1000 m = 35,8 sec

VW 1302 LS Automatic

Höchstgeschwindigkeit 134,0 km/h



□ 0-60 km/h = 8,1 sec
 ■ 0-80 km/h = 14,6 sec
 ■ 0-100 km/h = 24,0 sec



□ 0-400 m = 21,8 sec
 ■ 0-1000 m = 41,7 sec

der Automatik-Käfer damit den 44 PS starken 1302 (0-100 km/h: 24,7 sec, Spitze: 126,3 km/h).

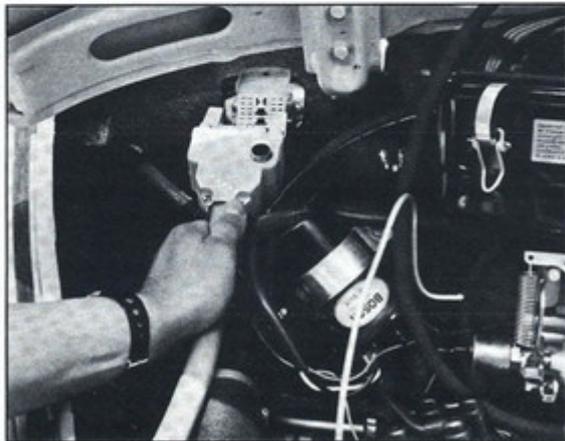
Aus diesen Fahrleistungsdaten ergibt sich ganz eindeutig, daß die um 80 mm längere und 35 mm breitere Langnasen-Karosserie für den 44-PS-Motor eine Nummer zu groß geraten ist. Und nur 200 Mark Aufpreis für den stärkeren Motor sollten die Entscheidung für das S-Modell nicht allzu schwer fallen lassen. Zumal sich der 1302 S als einziger Käfer mit serienmäßigen Scheibenbremsen für die Mehrkosten in Steuer (43,40 jährlich) und Versicherung (50-70 Mark jährlich) mit geringeren Benzinkosten rehabilitiert. Testverbrauch pro 100 Kilometer: 1302 L: 12,3 l; 1302 S: 11,8 l; 1302 LS: 12,8 l.

Ganz außer Frage steht, daß die Halb-Automatik in der S-Version am richtigen Platz ist. Würde sie an den 44 PS des 1300er-Motors noch ein Stückchen Leistung abzwacken, wäre dieses Modell allzu kraftlos. Im 1302 S dagegen kann sie die Fahrfreude doch erheblich verbessern. Der erste Gang der Dreigang-Selektiv-Automatik hat mit 2,06:1 exakt die gleiche Übersetzung wie der zweite Gang des Schaltgetriebes und reicht damit bis zu 65 km/h. Damit ist Schalten, wenn auch ohne Kupplung, im Stadtverkehr völlig überflüssig.

Allen drei Wagen gemeinsam ist die überholte Karosserie, die unübersichtlich, platzfressend und seitenwindempfindlich ist. Alle drei können allerdings auch auf sehr gute Verarbeitung, gute Geländegängigkeit und hervorragende Wintereigenschaften (große Räder, Motor auf der Antriebsachse) sowie ein ganz ausgezeichnetes, modernes Fahrwerk pochen. Der vorn mit Federbeinen und hinten mit einer Schräglenkerachse ausgestattete VW ist längst nicht mehr die Heckschleuder von einst. Im Gegenteil, er wurde zum sanften Untersteuerer, der erst im Grenzbereich - noch immer gut beherrschbar - mit

In Ordnung = + / nicht in Ordnung = -	Meßwert	±/	
1 Lenkzندانlaßschloß, Kontrollampen	0 0 0	+	
2 Bremspedal: Spiel der Betätigungslänge	0 0 0	+	
3 Bremspedal: Leerweg (Wl 60)	0 0 0	+	
4 Kupplung: Spiel (Wl 10)	0 0 0	+	
5 Lenkung: Spiel (Wl 52)	0 0 0	+	
6 Handbremse: Leerweg, Kontrollampe (Wl 61)	0 0 0	-	
7 Scheibenwaschanlage (Wl 82)	0 0 0	+	
8 Scheibenwischereinlage	0 0 0	+	
9 Scheibenwischergummi (Wl 80)	0 0 0	+	
10 Scheibenwischerblätter (Wl 61)	0 0 0	+	
11 Abblendlicht	0 0 0	+	
12 Nebelluchten, Kontrollampe	0 0 0	+	
13 Fernlicht, Kontrollampe	0 0 0	+	
14 Zündabhängige Lichtschaltung	0 0 0	+	
15 Rückfahrleuchten	0 0 0	+	
16 Instrumentenbeleuchtung	0 0 0	+	
17 Kraftstoffvorratsanzeige	0 0 0	+	
18 Kontrollampen: Warnlichtanlage	0 0 0	+	
19 Bremswanlage: Kontrollampe	0 0 0	+	
20 Bremskopfernung bei Motorfällend	Voll	1 2 4	+
21 Batterie: Ladezustand	Voll	0 9 3	+

Auf diese Bögen drückt der Diagnose-Computer die Auswertung der 88 geprüften Positionen



Mit einem Stecker wird der Computer an das fest integrierte Bord-Prüfnetz angeschlossen

**Mit seinem
50-PS-Motor und
einem sehr guten
Fahrwerk ist
der 27 Jahre
alte Käfer ein
Auto, das durchaus
noch in unsere
Zeit paßt**

dem Heck nach außen drängt. Nicht umsonst gewann der Käfer gegen seine Rivalen Fiat 128, Escort 1100, Kadett 1100, Renault 6 und Simca 1100 im Vergleichstest der Auto Zeitung die Wertung Fahrverhalten.

Als wichtiges Kaufargument steht für den Käfer schließlich auch sein einmalig großes Netz von 2368 autorisierten VW-Händlern in ganz Deutschland zu Buche. Es ist durch das neue Diagnose-System moderner eingerichtet als alle vergleichbaren Unternehmen.

In diesem Umfang ist ebenfalls einmalig, daß alle neuen VW-Modelle ab Werk und ohne Aufpreis ihr fest installiertes Bord-Prüfnetz mit einem Stecker im Motorraum installiert haben. Bei einer Diagnose mit 88 Prüfpositionen ist damit bei 25 Positionen menschliches Versagen ausgeschlossen. Denn 25mal sucht der Computer selbst nach Fehlern. Für die restliche Diagnose wird er zur Schreibmaschine degradiert. Der Diagnose-Fachmann liest aus einem Handgerät ab, welche Punkte er zu prüfen hat und drückt dann die entsprechende Plus- oder Minus-Taste für „in Ordnung“ oder „nicht in Ordnung“, was der Computer auf das Diagnoseblatt tippt. Sind mit vereinten Kräften die 88 Prüfungen durchgeführt, zeigt das Diagnoseblatt, wo die Fehlerquellen stecken, die die Werkstatt auszumerzen hat.

Noch ist also die Wirksamkeit des Computers eingeschränkt. Erst nach und nach soll sein Aufgabengebiet erweitert werden. Was schon jetzt erhebliche Arbeitserleichterung mit sich bringt, soll in einigen Jahren nahezu vollautomatisch laufen.

Man darf annehmen, daß diesem System, immer weiter verbessert, eine ebenso lange Lebensdauer wie dem Käfer beschieden sein wird, daß es in seiner höchsten Blüte steht, wenn das Phänomen Käfer vielleicht schon Automobil-Historie ist.

Karl-Artur Rappe

Mehrausstattung am VW 1302 S

Grundpreis: VW 1302 S 6690,- DM

Empfehlenswerte Extras:

2 Sicherheitsgurte (ab Händler)	ca. 89,- DM
Verbundglas-Frontscheibe	68,- DM
Ausstellfenster hinten	111,- DM
Abschließbarer Motorraum	12,- DM
Heizbare Heckscheibe	65,- DM
Gürtelreifen	157,- DM
Nackenstützen für Vordersitze	49,- DM
L-Paket ¹⁾	249,- DM
Preis des Fahrzeugs:	7490,- DM

Weitere lieferbare Extras:

Stoßfängerhörner	51,- DM
Schmutzfänger hinten	25,- DM
Standheizung	407,- DM
12 V/45 Ah-Batterie (b. Standheiz.)	17,- DM
Sperrdifferential	493,- DM
Wählautomatik	535,- DM
Stahlkurbeldach	325,- DM
Metallic-Lackierung	145,- DM
Sitzbezüge aus Kunststoff	47,- DM
Außenspiegel rechts	16,- DM
VW-Radio Hannover	610,- DM
Preis des Fahrzeugs:	10 161,- DM

¹⁾ Das L-Paket umfaßt zwei Rückfahrleuchten, Stoßfänger mit Gummileisten, Teppichboden, Türtasche rechts, zweistufiges elektrisches Frischluftgebläse, Armaturentafel-Polsterung, Zwei-

kreis-Bremskontroll-Leuchte, abschließbares Handschuhfach, abblendbarer Innenspiegel, Make-up-Spiegel in der Beifahrer-Sonnenblende, zwei Aschenbecher im Fond.

MOTORDATEN	1302 L	1302 S	1302 LSA
Hubraum (ccm)	1285	1584	1584
Bohrung/Hub (mm)	77/69	85,5/69	85,5/69
Verdichtung	7,5 : 1	7,5 : 1	7,5 : 1
Motorleistung (PS/U/min)	44/4100	50/4000	50/4000
Literleistung (PS/Liter)	34,3	31,5	31,5
max. Drehm. (mkp/U/min)	8,8/3000	10,8/2800	10,8/2800
Vergaser	1 Solex 30 PICT	1 Solex 34 PICT	1 Solex 34 PICT
Kraftstoffbedarf	Normalbenzin	Normalbenzin	Normalbenzin
FÜLLMENGEN			
Tankinhalt	alle 42,0 Liter		
Motoröl	alle 2,5 Liter		
Getriebeöl	alle 3,0 Liter		
Batterie	alle 12 V/36 Ah		
Lichtmaschine	Gleichstrom max. 360 Watt		
KRAFTÜBERTRAGUNG			
	Mechanisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Viergang-Schaltgetriebe mit Mittelschaltung, Antrieb auf die Hinterräder		
Übersetzungen			
	Schaltgetriebe:		Automatik:
	1. Gang . . . 3,80 : 1		Fahrbereich L (1.) 2,06 : 1
	2. Gang . . . 2,06 : 1		Fahrbereich 1 (2.) 1,26 : 1
	3. Gang . . . 1,26 : 1		Fahrbereich 2 (3.) 0,88 : 1
	4. Gang . . . 0,89 : 1		
	R-Gang . . . 3,61 : 1		
Achsantrieb:	4,125 : 1 (1302 4,375 : 1)		
BREMSEN			
Bremsen vorne	Trommel	Scheiben	Scheiben
Bremsen hinten	Trommel	Trommel	Trommel
Handbremse	mechanisch auf die Hinterräder wirkend		
Bereifung	alle 5,60 x 15, auf Wunsch 155SR15		
Felgenreihe	alle 4J x 15		
GEWICHTE			
Eigengewicht	890 kg	910 kg	940 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1270 kg	1270 kg	1270 kg
Zuladung	380 kg	360 kg	330 kg
Achslastverteilung	42,7/57,3%	43,9/56,1%	43,7/56,3%
Testgewicht	1065 kg	1085 kg	1115 kg
Leistungsgewicht	20,2 kg/PS	18,2 kg/PS	18,8 kg/PS
Zulässige Dachlast	alle Modelle 50 kg		
Zulässige Anhängelast			
gebremst	alle Modelle 500 kg (Wohnwagen 650 kg)		
ungebremst	alle Modelle 400 kg		
VERBRÄUCH			
BAB Schnitt 110 km/h	11,2 Liter	10,8 Liter	11,8 Liter
Landstr. Schnitt 70 km/h	13,4 Liter	12,0 Liter	14,8 Liter
Kurzstrecke/Stadt	13,9 Liter	13,2 Liter	15,0 Liter
Testverbrauch	12,3 Liter	11,8 Liter	12,8 Liter
Tankinhalt	alle Modelle 42 Liter		
Reichweite	ca. 345 km	ca. 355 km	ca. 325 km
INNENGERÄUSCHE			
(Geräuschmessung im Innenraum bei konstanter Geschwindigkeit im 4. Gang bzw. 3. Fahrstufe nach dbA/dbB)			
im Stand	58/69	57/69	56/66
bei 50 km/h	66/78	66/76	66/76
bei 80 km/h	72/84	73/84	72/83
bei 100 km/h	77/87	77/86	76/84
bei 120 km/h	82/89	82/89	81/88
bei Höchstgeschw.	84/92	84/92	83/91
PREISE	6739,- DM	6690,- DM	7474,- DM

Technische Daten

MOTOR

Luftgekühlter Vierzylinder-Boxermotor im Heck des Fahrzeugs, Kurbelgehäuse und Zylinderköpfe aus Leichtmetall, Zylinder aus Grauguß, vierfach gelagerte Kurbelwelle, zentral liegende Nockenwelle, über Stirnräder angetrieben, parallel hängende Ventile, Druckumlaufschmierung mit zusätzlichem Ölkühler, mechanische Kraftstoffpumpe

FAHRWERK

Rahmen mit tunnelförmigem Mittelträger, mit Karosserie verschraubt. Vorne Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und Längsträgern, Drehstabfederung, ein Querstabilisator vorne, Teleskopstoßdämpfer hinten

Lenkung: Lenkübertragung durch Schnecke und Rolle, 3 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag

Bremssystem: Hydraulisch betätigtes Zweikreisbremssystem

ABMESSUNGEN

Länge 4080 mm, Breite 1585 mm, Höhe alle 1500 mm, Radstand 2420 mm, Spur vorne/hinten 1302: 1375/1350 mm, 1302S: 1379/1350 mm, Wendekreis links/rechts 9,90/9,95 m

INNENMASSE

Innenbreite vorne 1190 mm, hinten 1310 mm, Innenhöhe vorne 940 mm, hinten 860 mm, Sitzbreite vorne 520 mm, hinten 1300 mm, Sitztiefe vorne 460 mm, hinten 450 mm, Lehnenhöhe vorne 520 mm, hinten 460 mm, Pedalabstand min. 860 mm, max. 970 mm, Knie-raum hinten min. 100 mm, max. 240 mm, Lenkraddurchmesser 400 mm