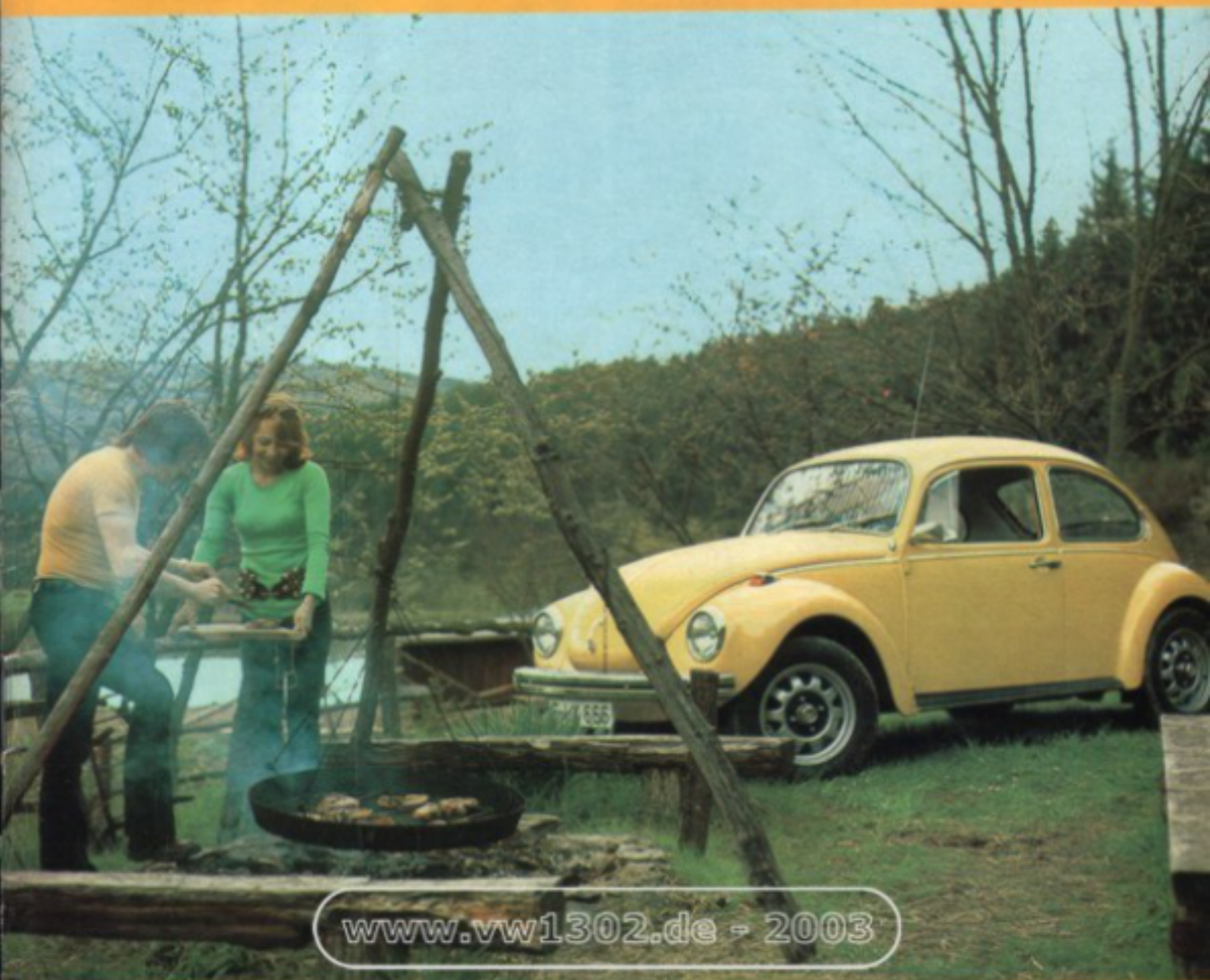


# MOTOR REISE REVUE

D 4975 E



Heft 6 - Juni 1972 - DM 1,20



[www.vw1302.de](http://www.vw1302.de) - 2003

**In sechs Monaten 15 000 km mit dem Käfer unterwegs  
Viele Tricks und Tips für das Abenteuer Ferienreise  
AvD-Hauptversammlung 72 - Trimmurlaub auf Jersey**



# Noch up to date?

**G**rob eingeteilt, liegen der Prüfung eines Autos auf Herz und Nieren die Bereiche Karosserie (mit Raumangebot und Verarbeitung), Motor/Getriebe (mit Fahrleistungen und Verbrauch), Bedienung (mit Bedienungskomfort und Manövrierfähigkeit), Fahreigenschaften (mit Fahrsicherheit und Fahrkomfort) sowie Preiswürdigkeit (mit Anschaffungs- und Unterhaltungskosten, Anzahl sowie Qualität der Service-Stellen) zugrunde. Von den speziellen Wünschen und Erwartungen des einzelnen Käufers hängt es dann ab, welchen Rang er jedem dieser fünf Kriterien zukommen läßt.

Daß ein mit zahlreichen Musterkollektionen durch die Lande reisender Vertreter dem Komplex Raum – nämlich Kofferraum – größere Bedeutung beimißt als ein fast ausnahmslos solo fahrender Junggeselle, versteht sich dabei von selbst. Und daß ein braver Familienvater, der Mark und Pfennig für Weib und Kind zusammenhalten muß, notgedrungen das Schwergewicht auf den Punkt Preiswürdigkeit legt, darüber bestehen auch keine Zweifel.

Oberflächlich betrachtet, bestehen im Sektor „Karosserie“ nur geringfügige Unterschiede zwischen dem Käfer der vierziger und der siebziger Jahre. Geliebt ist die unverkennbare Form, geändert hat sich hauptsächlich das Heckfenster, bei dem zuerst die Mittelstrebe weglief, und das dann in unregelmäßigen Abständen immer größer wurde. Zuletzt nach den Werksferien 1971 wurde es noch einmal um 4 cm ins Dach hinein erweitert, und es fragt sich, wie oft die Wolfsburgs Konstruktoren dieses Spielchen noch wiederholen wollen.

## Vierspeichen-Lenkrad

Der Käfer des Baujahrs 1972 unterscheidet sich darüber hinaus von seinen Millionen Vorgängern durch vier Reihen Kühlluftöffnungen in der Motorhaube, durch ein Vierspeichenlenkrad im Porsche-Look, durch einen Wischer-Wascher-Schalter an eben diesem Lenkrad und eine Abdeckplatte über dem hinteren Kofferraum. Von der Vergrößerung der Heckscheibe abgesehen, deren

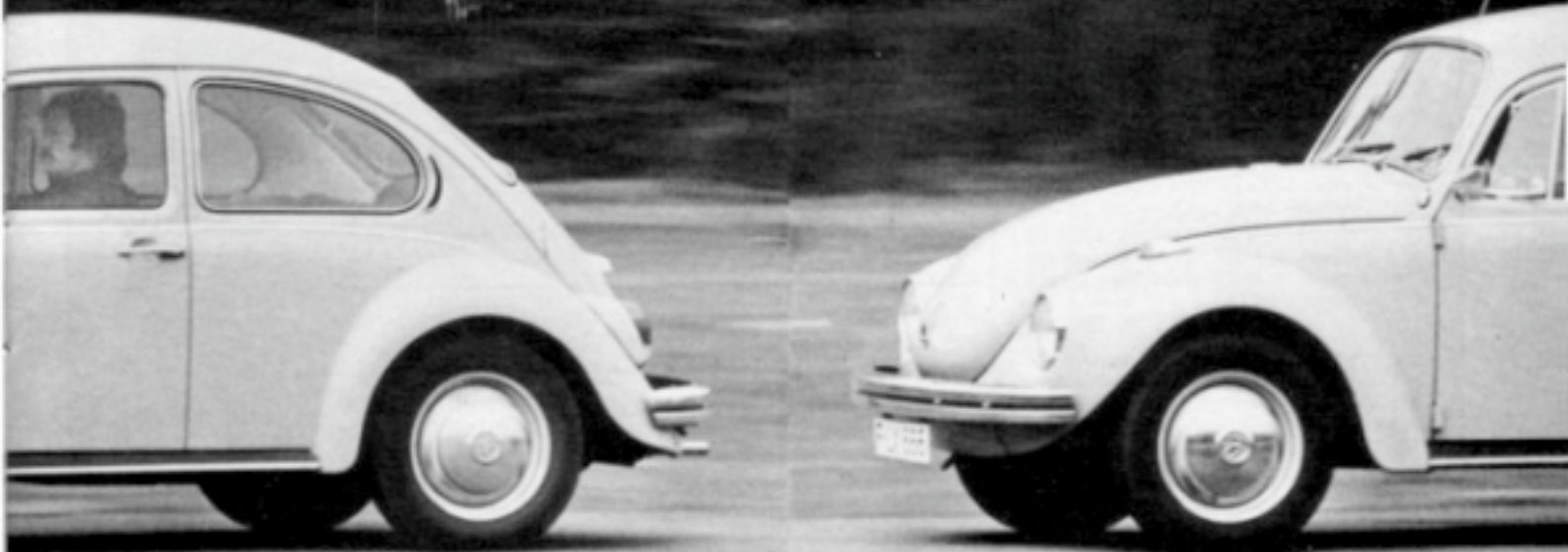
Nutzen höchstens in dem besseren Einfall von Tageslicht in das Wageninnere liegt (aber wer will schon im Fond eines Käfers sitzend lesen?) liegen die Vorteile der letzten Änderungen auf der Hand. Mehr Luftschlitze bringen dem Motor bessere Kühlung, mit der Abdeckplatte wird auch den Fahrgästen auf dem Rücksitz endlich eine Ablagemöglichkeit spendiert, und das Vierspeichenlenkrad macht sich nicht nur optisch gut, sondern dient daneben durch den großen Pralltopf in der Mitte der Sicherheit. Letzteres gilt auch für die Wischer-Wascher-Kombination am Lenkrad, sie fällt darüber hinaus selbstverständlich auch noch als Bedienungserleichterung komfortsteigernd ins Gewicht.

Noch so zahlreiche Retuschen konnten nichts daran ändern, daß dem Käfer in puncto Raumangebot für die Insassen aufgrund seiner Form und Heckmotorkonzeption unverrückbare Grenzen in die Wiege gelegt wurden. Nur der Platz für das Gepäck konnte vor zwei Jahren durch die neue Vorderachskonstruktion mit Federbeinen

erheblich vergrößert werden. Rechnet man zu dem Kofferraum im Bug noch den hinter den Rücksitzen hinzu, kann eine vierköpfige Familie auf der großen Urlaubsreise damit auskommen, falls die Ansprüche im Rahmen des üblichen liegen.

## Beengte Verhältnisse

Im Fahrgastraum geht es hinten ziemlich beengt zu, nicht in der Breite, sondern beim Knieraum, wenn die Vorderleute ihre Sitze ganz nach hinten geschoben haben und die Lehnen schräg stehen haben. Ein Vorteil, den die Käufer im Raumangebot ihren unmittelbaren und teilweise auch den größeren Konkurrenten voraus haben, darf allerdings nicht übersehen werden: Es ist die Kopfhöhe über den ziemlich breiten Vordersitzen. Nur durchschnittlich sind die Sichtverhältnisse, der Einstieg nach hinten wie bei den meisten Zweitürern nicht ohne Verrenkungen möglich, und sowohl Heizung als auch Lüftung erfordern intensives Training, bis die optimale Einstellung beherrscht wird. Für manches Minus entschädigen



Im Gegensatz zu den unverändert großen Auslandserfolgen erscheint das Verhältnis der hiesigen Autoväter zu ihrem einstigen Lieblingskind, dem VW-Käfer, in letzter Zeit nicht mehr ganz ungetrübt. Deshalb soll der folgende Testbericht darüber Auskunft geben, ob es sich auch heute noch lohnt, einen Käfer anzuschaffen und ob dieses Auto noch in unsere Zeit paßt. In knapp sechs Monaten fuhren drei Redaktionsmitglieder der MRR rund 15000 km mit einem 1302, also in der Hälfte der Zeit, in der normalerweise dieses Pensum nahe dem bundesrepublikanischen Jahresdurchschnitt zusammenkommt.

dann die erstklassige Verarbeitung und die 380 kg Zuladung (!), die dem 1302 aufgebürdet werden können.

Vor Jahren war der Abstand zwischen VW und den anderen Herstellern von Massenautomobilen in der Verarbeitung enorm. Er ist mittlerweile kleiner geworden, aber nach wie vor zu erkennen, offenbar hat die Konkurrenz den Wolfsburger Grad der Perfektion in den Kontrollen noch nicht ganz erreicht. Ein paar Klappergeräusche wurden bei der ersten Inspektion am MRR-Testwagen beseitigt, danach gab es keinerlei Beanstandungen mehr, und beim Kilometerstand 15000 schlossen die Türen noch ebenso präzise wie am Tag der Übernahme des Autos.

In der Ausstattung hat der 1302 ein Minus mit seinen meisten Klassenkameraden gemeinsam: Um den Wagen auf einen empfehlenswerten Mindeststandard zu bringen, bedarf es etlicher Extras. Das waren bei unserem Testwagen das L-Paket (zwei Rückfahrleuchten, Stoßdämpfer mit Gummileisten, Teppichboden, Türtasche rechts, zwei-stufiges elektrisches Frischluft-

gebläse, Armaturentafelpolsterung, abschließbares Handschuhfach, abblendbarer Innen Spiegel, Make-up-Spiegel für die Beifahrerin in der Sonnenblende, zwei Aschenbecher im Fond, alles zusammen zum einmaligen Preis von 249 DM), dieheizbare Heckscheibe (59DM) und Stahlgürtelreifen (148 DM). Radio Ingolstadt (390 DM) und Stahlkurbeldach (295 DM) waren zwar ebenfalls vorhanden, zählen aber nur bedingt zur erstrebenswerten Grundausstattung. Die Wolfsburger sind mit ihren Preisen für die Extras (die heute mehr kosten – siehe Test-Tabellen) übrigens ausgesprochen human.

### Wenig Elastizität

An dem luftgekühlten Vierzylinder-Boxermotor ist die Zeit nicht spurlos vorübergegangen, die Steigerung der 1284-ccm-Maschine auf 44 PS brachte jedoch nicht nur Vorteile ein, sondern auch einen Verlust an Elastizität. Mehr als früher gilt es, den Käfer in seiner 1302-Version im richtigen Drehzahlbereich bei Laune zu halten.

Das sind um die 3000 Touren, auf die sich der Käfer-Pilot mit einiger Routine auch ohne Drehzahlmesser einstellen kann. Die fehlende Elastizität und die bescheidene Beschleunigung kann in bestimmten Situationen der im Vergleich zur Spitzengeschwindigkeit lang ausgelegte dritte Gang ausgleichen. Gegen die Getriebeabstufung ist nichts einzuwenden, voll ausgedreht wurden in den Gängen 36, 68, 108 und 128 km/h erreicht. Umwerfend war dabei die Zeit, um aus dem Stand auf 100 zu beschleunigen, mit 24,8 Sekunden gewiß nicht. Ob der VW-Motor ein erträgliches oder ein unangenehmes Geräusch macht, ist eine Frage, die schon zu zahllosen Streitigkeiten in sonst zivilisierten Familien geführt hat. Fest steht jedenfalls, daß die akustische Belästigung durch den luftgekühlten Wolfsburger Boxer nach Phon gemessen die wassergekühlten Motoren gleichen Hubraums nicht oder nur geringfügig übertrifft. Überwiegend, ja sogar fast ausschließlich Positives hat der Käfer 1302 in den Bereichen Bedienung/Bedienungscomfort/Manövrierfähigkeit und Fahr-

eigenschaften / Fahrsicherheit / Fahrkomfort zu bieten. Die kurzen Schaltwege, die günstige und unverwechselbare Platzierung der Schalter und Hebel, der Wischer-Wascher-Hebel an der Lenksäule – das alles addiert sich mit der exakten und leichtgängigen Lenkung und einem Wendekreis von 9,70 m zu Noten zwischen gut bis sehr gut. Und nicht anders ist es beim Fahrkomfort: Seit dem Käfer die Schräglenker-Hinterachse verordnet wurde, steckt er Fahrbahnebenheiten aller Art klaglos weg.

### Modernes Fahrwerk

Vom Fahrwerk her, der schon erwähnten Schräglenker-Hinterachse mit dem Doppelgelenkwellen-Antrieb und den Federbeinen vorn, ist der Wolfsburger Typ 1 kein 27 Jahre altes, sondern ein modernes Auto. Dieses Fahrwerk bietet einen solch großen Fahrkomfort, daß sich der Käfer jetzt auch für lange Strecken eignet. Selbst mit viel Gepäck verschlechtert sich die Federung nicht, im Gegenteil, sie kommt den Fahreigenschaften

**1302**

**Motor** Luftgekühlter Vierzylinder-Boxer mit vierfach gelagerter Kurbel- und zentral liegender, über Stirnräder angetriebener Nockenwelle. Bohrung 77 mm, Hub 69 mm, Hubraum 1284 ccm. Verdichtungsverhältnis 7,5:1. Leistung 44 PS bei 4100 U/min, bestes Drehmoment 8,8 mkg bei 3000 U/min. Solex-Fallstromvergaser mit Startautomatik 31 PICT. Elektrische Anlage 12 Volt, Batterie 36 Ah.

**Kraftweg** Einscheiben-Trockenkupplung und Viergang-Vollsynchrongetriebe mit Mittelschaltung. Abstufung 3,80 – 2,06 – 1,26 – 0,89:1. Rückwärts 3,61:1. Achsuntersetzung 4,125:1. Radantrieb über Doppelgelenkwellen, Hecktriebssatz.

**Fahrwerk** Plattformrahmen mit Karosserie verschraubt. Vorne Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und Längsträgern. Drehstabfederung, ein Querstabstabilisator, Teleskopstoßdämpfer hinten, Lenkung durch Schnecke und Rolle. Wendekreis 9,7 m. Serienmäßige Bereifung 5,60/15 (auf Wunsch gegen Aufpreis Gürtelreifen 155 SR 15) mit Felgen 4J/15.

**Bremsen** Hydraulische Zweikreis-Bremsanlage mit Trommeln/Trommeln. Mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend. Nach fünf Verzögerungen aus 100 km/h kein meßbares Fading.

**Füllmengen** Kraftstofftank 42 l (Normalbenzin), Motoröl 2,5 l.

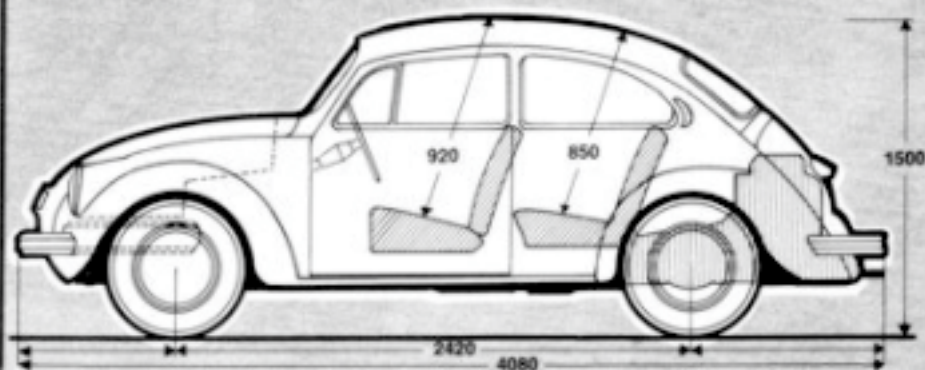
**Gewicht** Fahrfertig 890 kg, Leistungsgewicht 20,2 kg/PS. Achslastverhältnis 43:57%. Nutzlast maximal 380 kg.

**Wartung** Motorölwechsel alle 5000 km mit Kontrolldiensten, Wartungsdienste alle 10 000 km.

**Preis** 6490 DM, L-Paket 249 DM. Heizbare Heckscheibe 65 DM. Stahlkurbeldach 325 DM. Stahlgürtelreifen 157 DM. Radio Ingolstadt 419 DM.

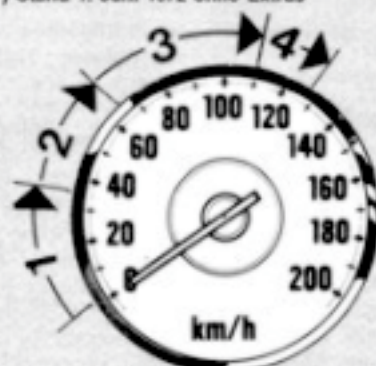
**Sicherheit** Durch ein technisch aufwendiges Fahrwerk gute aktive Sicherheit. Passive Sicherheit durch Knautschzonen, Sicherheitslenksäule und stabile Fahrgastzelle.

**Kurzwertung** Im Raumangebot und in der Motorleistung unter oder höchstens Durchschnitt. Dafür ausgezeichnete Verarbeitung und Detail-Qualität. Guter Komfort und gute Fahreigenschaften. Ausgereifte Konstruktion, deshalb geringe Reparaturanfälligkeit. Dichtes Service-Netz.

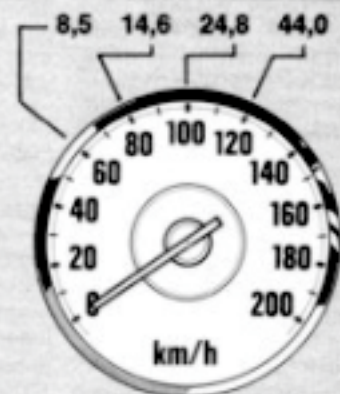


Die Konkurrenten		VW 1302	Opel Kadett 1100	Ford Escort 1100	Fiat 128	Renault 6 L
Hubraum	ccm	1285	1078	1098	1116	1108
Leistung	PS bei U/min	44/4100	50/5400	48/6000	55/5800	47/5300
bestes Drehmoment	mkg	8,8/3000	7,6/3000	7,5/3000	7,3/3000	7,7/3000
Leistungsgewicht	kg/PS	20,2	15,0	17,2	14,0	17,4
Höchstgeschwindigkeit	km/h	128	130	130	144	130
Beschleunigung 0-100 km/h		24,8	20,2	22,8	17,0	20,0
Radstand	mm	2420	2416	2400	2448	2401/2450
Spurweite vorn	mm	1379	1252	1255	1308	1286
Spurweite hinten	mm	1350	1282	1280	1306	1248
Länge	mm	4080	4182	3980	3856	3859
Breite	mm	1585	1614	1570	1590	1536
Höhe	mm	1500	1400	1405	1345	1475
Innenbreite vorn	mm	1185	1270	1270	1330	1238
Kopfhöhe vorn	mm	920	950	960	930	890
Leergewicht fahrfertig	kg	890	750	825	770	820
Nutzlast	kg	380	410	440	400	380
Anhängerlast gebremst	kg	650	700	560	680	500
Anhängerlast ungebremst	kg	400	415	450	440	400
Bereifung		5,60 x 15	5,60 x 12	5,60 x 12	145 SR 13	145 SR 13
Verbrauch	l/100 km	10,2	10,0	5 10,5	5 9,5	9,0
Preis incl. Mwst. DM*)		6490,-	6540,-	6385,-	6620,-	6520,-

\*) Stand 1. Juni 1972 ohne Extras



Höchstgeschwindigkeit in den Gängen



Beschleunigung in Sekunden



Das Gepäckabteil des 1302: groß, doch nicht optimal nutzbar.

ten zugute und reduziert die beim 1302 längst nicht mehr so wie früher vorhandene Seitenwindempfindlichkeit auf ein erträgliches Minimum.

Mit seinen technisch aufwendigen und dementsprechend auch teuren Radaufhängungen hat sich der Käfer in ein Auto mit guten Fahreigenschaften gemauert. Aus einem starken Übersteuerer ist ein sanfter Untersteuerer geworden, der sich im Grenzbereich viel besser als früher beherrschen läßt, der sich als kurvenfreundlich erweist und auch beim harten Einsteigen in die fest zupackenden Bremsen sicher in der Spur bleibt. Der 1302 ist – daran gibt es nichts zu deuteln – eher ein gutmütiges Auto mit besonderen Vorzügen im Winter, wenn es zum Tragen kommt, daß durch den Heckmotor die Hauptlast auf den angetriebenen Hinterrädern liegt.

### 15 000 km ohne Störung!

Gemessen am Wiederverkaufswert schlägt der Käfer die gesamte Konkurrenz aus dem Feld, doch Wiederverkaufswert ist ein zwar wichtiger aber nicht der einzige Faktor der Wirtschaftlichkeit. 6190 DM waren die Anschaffungskosten für unseren 1302-Dauertestwagen im Herbst letzten Jahres (sie sind mittlerweile um 300 DM höher geworden), inclusive denen vorher als notwendig angesehenen Extras wie L-Paket, heizbare Heckscheibe und Gürtelreifen kam als „Einstandspreis“ der Betrag von 6611 DM zusammen. Im MRR-Test wurde ein Maximal-Verbrauch von 11,5 und ein Minimum von 9,4 l/100 km gemessen, das Mittel lag nach 5000 km bei 10,2; nach 10 000 km bei 10,3 und nach 15 000 km

wieder bei 10,2 l/100 km. Auch das sind Werte im Rahmen des üblichen für Autos der „unteren Mittelklasse“. Gravierend fällt oft in der Fahrzeughaltung der Aufwand für Wartung und Reparaturen ins Gewicht, und in dieser Hinsicht war unser 1302 das Vorbild schlechthin: Er spulte die 15 000 km ohne die geringste Störung ab, gab sich allein mit den vorgeschriebenen Werkstattaufenthalten zufrieden und verbrauchte zwischen den Ölwechseln insgesamt nur einen halben Liter Nachfüllmenge! Auch Do-it-yourself-Fähigkeiten wurden im Verlauf des MRR-Tests nicht beansprucht, nahe lag das nur einmal während einer kurzen (wahrscheinlich wetterbedingten) Periode in den letzten Dezember- und ersten Januartagen, als der Wagen vorübergehend schlecht ansprang. Das von manchen Käfern 72er Käfer beanstandete „Loch“ im Vergaser war beim Testwagen anfangs, und dann nur unmittelbar nach dem Kaltstart zu registrieren.

Wer auf Raumangebot oder Motorleistung den größten Wert legt, für den ist der Käfer 1302 schwerlich der Idealwagen. Die Qualitäten des 1302 liegen im Fahrkomfort, in seinen guten Fahreigenschaften und einer erstklassigen Verarbeitung der Karosserie. Für den 1302 sprechen noch wie für alle Volkswagen rund 2500 VW-Werkstätten in der Bundesrepublik und die leicht überschaubaren Preise für Wartung und Reparatur, nicht zuletzt aber auch die VW-Computer-Diagnose. Denn jeder 1302 hat ohne Aufpreis ein fest installiertes Bordprüfnetz, mit dessen Hilfe von 88 Prüfpositionen vorläufig 25 ohne den Faktor „menschliches Versagen“ von einem Computer bewältigt werden.

FRITZ WEBER

## Ausgaben auf einen Blick

### 1. Werkstattkosten

<b>1 000-km-Wartung</b>	ohne Berechnung	
2,5 Liter Motoröl		10,70 DM
2,0 Liter Getriebeöl		9,15 DM
2 Dichtungen		0,48 DM
		<u>20,33 DM</u>
11 Prozent Mehrwertsteuer		2,24 DM
	Summe	<u>22,57 DM</u>

<b>5 000-km-Wartung</b>		
Schmierdienst		4,80 DM
2,5 Liter Motoröl		10,70 DM
2 Dichtungen		0,48 DM
Frostschutz für Scheibenwascher		1,10 DM
		<u>17,08 DM</u>
11 Prozent Mehrwertsteuer		1,88 DM
	Summe	<u>18,96 DM</u>

<b>10 000-km-Wartung</b>	ohne Berechnung	
Diagnose		
10 000-km-Wartungspaket		8,60 DM
Leistungsüberprüfung		5,00 DM
Summe Arbeitspreise		<u>27,60 DM</u>
2,5 Liter Motoröl		10,70 DM
0,25 Liter Luftfilteröl		1,10 DM
Unterbrecherkontakte, Zündkerzen		15,60 DM
Dichtungen, Kleinteile		3,43 DM
Frostschutz		1,10 DM
		<u>73,13 DM</u>
11 Prozent Mehrwertsteuer		8,04 DM
	Summe	<u>81,17 DM</u>

<b>15 000-km-Wartung</b>		
Schmierdienst		4,80 DM
2,5 Liter Motoröl		10,70 DM
2 Dichtungen		0,48 DM
		<u>15,98 DM</u>
11 Prozent Mehrwertsteuer		1,76 DM
	Summe	<u>17,74 DM</u>
Werkstattkosten über 15 000 km		<u>140,44 DM</u>

### 2. Benzinkosten

Bis 5000 km – 10,2 l/100 km (60,4 Pf/l) = 510 Liter	–	308,04 DM
5000 bis 10000 km – 10,3 l/100 km (60,4 Pf/l) = 515 Liter	–	311,06 DM
10000 bis 15000 km – 10,2 l/100 km (64,9 Pf/l) = 510 Liter	–	<u>330,99 DM</u>
Benzinkosten über 15000 km		<u>950,09 DM</u>

### 3. Feste Kosten

Haftpflichtversicherung (Deckungssumme 1 Million, Ortsklasse G 2) für ein halbes Jahr		275,00 DM
Steuer für ein halbes Jahr		96,40 DM
	Summe	<u>371,40 DM</u>

### 4. Gesamtkosten über 15000 km

Summe aus den Punkten 1, 2 und 3		<u>1461,93 DM</u>
----------------------------------	--	-------------------