

mot **auto-journal**

E 5939 D

vereinigt mit motor-Rundschau + kritik

Belgien bfr 26,50, Dänemark dkr 4,—, Finnland Fmk 1,80, Frankreich FF 3,—, Griechenland Dr 20,—, Island lKr 47,—, Italien Lit 350, Jugoslawien Din 9,—, Kanada can \$ —,60, Luxemburg lfr 23,—, Niederlande hfl 1,60, Norwegen nkr 3,65 (inkl. moms.), Österreich ö S 10,—, Portugal Esc 17,50, Spanien Ptas 40,—, Südafrika Rd —,53, Schweden skr 3,—, (inkl. moms.), Schweiz sfr 1,60, Türkei TL 9,50, USA US \$ —,75. Printed in Germany

Nr. 7 8. 4. 1972

DM 1,50

**Billigimporte: Kampf mit
harten Bandagen**

VW 1302 Dauertest 20000 km



Test: Fiat 128 Coupé

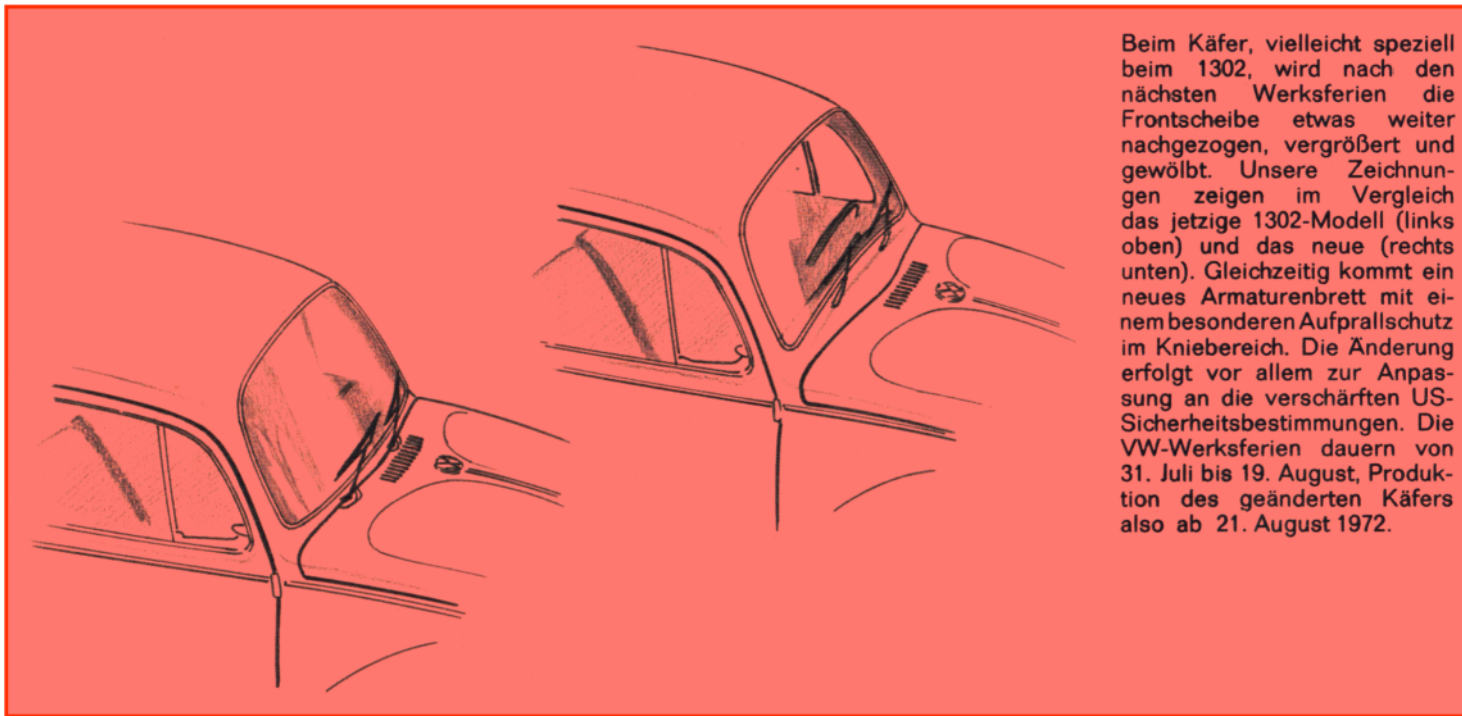
Automarkt

2. Teil. Obere Mittelklasse über 10 000 DM

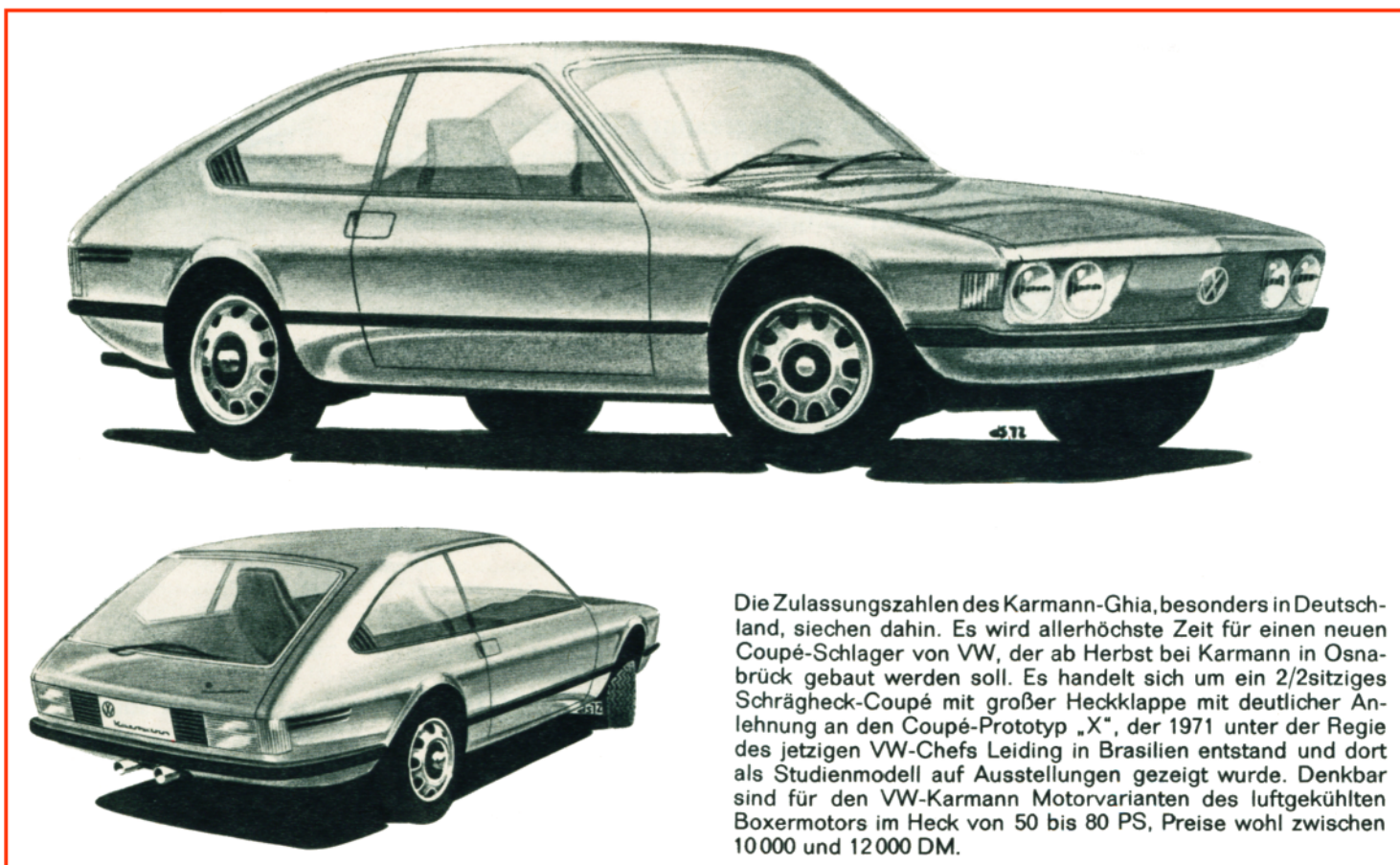
Des Deutschen liebstes
Käfer-Wunder hat sich
bei uns wundgelaufen.
Im Fahrtenbuch ist vom
„Neußer Loch“ die
Rede, wenn es um
Beschleunigung aus
mittleren Drehzahlen
geht. 20.000 km Dauer-
test mit dem VW 1302/
44 PS. Seite 48.



Lichtblicke



Beim Käfer, vielleicht speziell beim 1302, wird nach den nächsten Werksferien die Frontscheibe etwas weiter nachgezogen, vergrößert und gewölbt. Unsere Zeichnungen zeigen im Vergleich das jetzige 1302-Modell (links oben) und das neue (rechts unten). Gleichzeitig kommt ein neues Armaturenbrett mit einem besonderen Aufprallschutz im Kniebereich. Die Änderung erfolgt vor allem zur Anpassung an die verschärften US-Sicherheitsbestimmungen. Die VW-Werksferien dauern von 31. Juli bis 19. August, Produktion des geänderten Käfers also ab 21. August 1972.



Die Zulassungszahlen des Karmann-Ghia, besonders in Deutschland, siechen dahin. Es wird allerhöchste Zeit für einen neuen Coupé-Schlager von VW, der ab Herbst bei Karmann in Osnabrück gebaut werden soll. Es handelt sich um ein 2/2sitziges Schrägheck-Coupé mit großer Heckklappe mit deutlicher Anlehnung an den Coupé-Prototyp „X“, der 1971 unter der Regie des jetzigen VW-Chefs Leiding in Brasilien entstand und dort als Studienmodell auf Ausstellungen gezeigt wurde. Denkbar sind für den VW-Karmann Motorvarianten des luftgekühlten Boxermotors im Heck von 50 bis 80 PS, Preise wohl zwischen 10000 und 12000 DM.

20000 km Dauertest VW 1302



Mit fast 300 000 Neuzulassungen im vergangenen Jahr ist der Käfer nach wie vor der absolute Verkaufsschlager auf dem deutschen Automarkt. Wir prüfen in einem Dauertest, wie es um den legendären Käfer, Serie 72, bestellt ist. Einhelliges Testerurteil: Unten herum ein müder Bursche mit einem offensichtlich irreparablen Beschleunigungsloch.

Faulles Ei?

PLUSPUNKTE

aus Test 20/71

- Verbesserte Sicherheit (Lenkrad, Wischer/Wascher, Türschlösser, Tankverschluss, Verankerung der Rücksitzbank)
- Verbesserte Innengeräuschkämpfung: Gepolsterte Ablageplatte auf hinterem Gepäckraum, verbesserte elastische Lagerung Karosserie/Hinterachse, Dämpfungsmaterial auf den hinteren Radkästen
- Endlich wirksame Maßnahmen gegen hohen Kraftstoffverbrauch (Änderungen am Zündverteiler, Vorwärmung im Ansaugbereich)
- Detailverbesserungen: Motorraum besser belüftet mit vermehrten Luftschlitzen, im Tank Schlingerblech gegen Schwappgeräusche, Heckraumventilation mit Rückschlagsicherung gegen Wasser und Zugluft, geändertes Bordwerkzeug
- VW 1302 gegenüber 1300: größerer Gepäckraum vorn, bessere Federung, beträchtlich bessere Straßenlage, engerer Wendekreis
- VW 1302 S gegenüber 1302: Mehr Temperament für sicheres Überholen, höhere Spitze, kräftigeres Durchhalten der Geschwindigkeit an Steigungen
- Käfer-Vorteile allgemein: Sehr gute Verarbeitung (Fertigungskontrolle, Materialprüfung); sehr gut organisierter Service, fortschrittliche Service-Technik, zuverlässig berechenbare Betriebskosten, relativ billige Teile und Arbeiten bei Unfallschäden; gute Qualitäten für lange Betriebszeit in erster Hand (keine Klapperneigung, sehr gute Lackierung), konkurrenzlos geringer Gebrauchtwagen-Wertverlust; zuverlässiges Anfahren auf Glätte und im Gelände auch ohne M+S-Reifen; geringer Reifenverschleiß; für lange Leute besonders günstiger Sitzraum vorn (Beinfreiheit, Kopfhöhe); Karosserieform ohne Kanten günstig für Wagenpflege (besonders Schnellwaschanlagen!); Sorgfalt in Detailgestaltung (Sitzform u. a.), Normalkraftstoff

MINUSPUNKTE

aus Test 20/71

- Verbesserungen und Weiterentwicklung mit Verteuerungen verbunden: In einem Jahr um 445 DM
- Verteuernde Extras zum Teil für Sicherheit ratsam (gepolstertes Armaturenbrett, Scheibenbremsen vorn, Gürtelreifen u. a.)
- Motor 1300 ccm/44 PS (Normalausrüstung VW 1300 und 1302): Meist gekauft und meist empfehlenswert, aber trotz Verbesserungen (kein Klingeln mehr, sparsamer) recht temperamentlos, angepaßtes Verhalten des Fahrers vor allem beim Überholen nötig
- VW 1302 S: Höhere Steuer, höhere Versicherung und um ca. 1 Liter höherer Verbrauch nicht im rechten Verhältnis zur Mehrleistung, auch Leistungs-/Kostenvergleich zur Konkurrenz ungünstig
- Bekannte Käfer-Nachteile: Schlechte Übersichtlichkeit, knappe Ellenbogenfreiheit vorn, knapper Einstieg durch schmale Tür, besonders nach hinten hohe Gürtellinie, Sicherheitsgurte ratsam (hohes Stahl-Armaturenbrett dicht vor den Insassen), Fußraum vorn durch Radkästen eingeschränkt, hinten knappe Kniefreiheit, im Bug trotz 1302-Vergrößerung wenig Gepäckraum, Lademöglichkeit eingeschränkt durch hohe Stufe und Ladehöhe, hinter der Rücksitzlehne schwer zugänglicher schmaler Laderaum, bei vorgeklappter Rücksitzlehne nicht gegen Sicht von außen abgeschlossen
- Service örtlich z. T. überfordert (Anmeldefristen)
- Nach wie vor belästigendes Motorgeräusch nach außen, vor allem im Leerlauf (Nacht- und Frühstart in Wohngebieten)

DAUERTEST-ERFAHRUNGEN

Pluspunkte

- Winterfahrten ohne M+S Spikes möglich (hier Michelin zX), sicheres Anfahren auf Glätte
- Dichtes Servicenetz auch im Ausland, guter Kundendienst trotz gelegentlicher Überlastung
- Armaturen insgesamt gut angelegt, griffgerecht und übersichtlich
- Großes, leicht ablesbares Rundinstrument
- Werkstattpreise mit günstigem Niveau (bei vielen Reparaturen jedoch unerwartet hohe Kosten)
- Trotz Einschränkung immer noch recht guter Qualitäts Gesamteindruck

Minuspunkte

- Für Leistung und Raumangebot ein teures Auto
- Motor speziell bis zum mittleren Drehzahlbereich lahm und besonders anfällig gegen Störungen bei Vergaser und Zündung
- Je nach Motoreinstellung spürbare Schwankungen im Kraftstoffverbrauch möglich
- Heizung erfordert zu viel Aufmerksamkeit fürs Nachregulieren, Scheiben können bei Tiefsttemperaturen kaum beschlagfrei gehalten werden
- Lüftung bei voller Besetzung nur knapp ausreichend (Stahlkurbeldach wichtig)
- Sitzposition, besonders Lehnenverstellung, nicht für jeden ausreichend verstellbar (Armabstand zum Lenkrad)
- Mehr Klapperereien als bei einem VW erwartet

Der VW 1302 wurde am 1. 10. 1971 mit 1948 km auf dem Tacho übernommen. Nach fünf Monaten konnte der erste Testabschnitt abgeschlossen werden, der Käfer hatte 20000 km zurückgelegt. Wir wählten den 1302 wegen der moderneren Fahrwerkskonstruktion und die 44 PS-Maschine wegen der im Verkehr dringend benötigten Leistung. Den 1302 gibt es in Minderausstattung auch mit dem 34 PS-Motor. Der 34 PS-Motor erscheint uns heute in günstigerem Licht. Einmal liegt er in einer niedrigeren Versicherungsstufe (Grenze 40 PS) und zum anderen hat er sich doch bis in den mittleren Drehzahlbereich als elastischer erwiesen. Mehr noch möchten wir dem 40 PS-Motor nachtrauern, der vom August 1965 bis zum August 1970 lieferbar war. Er entsprach der Versicherungsstufe und bot eine solide Käfer-Leistung.

Motor

Bleiben wir gleich beim Motor, in diesem Fall speziell bei Zündung und Vergaser. Wie es um die Leistungscharakteristik bestellt ist, zeigen die Diagramme auf der nächsten Seite.

Mit Zündung und Vergaser gab es fast vom ersten Tag an Ärger, der sich durch den ganzen Test zog und offensichtlich irreparabel bleiben wird. Trotz nahezu rührender Bemühungen der Werkstatt bei ungewöhnlich vielen Werkstattaufenthalten gab es keine grundsätzliche Abhilfe. Der Vergaser wurde mehrfach zerlegt, gereinigt (Rückstände von Kraftstoffzusätzen), überprüft, einreguliert und was sonst noch möglich ist. Ein zweiter und schließlich dritter Vergaser (Tausch auf Kulanz) änderten wenig; Mängel und Werkstattaufwand hielten sich hartnäckig. Auch Zündspule und Verteiler (Verteilernocken, Zündverstellung) der Erstausrüstung mußten getauscht werden.

Mit abwechselnder Intensität gab es folgenden Kummer:

- Zögernder Kaltstart, dann wieder gute Bewährung speziell bei einer Winterfahrt in Schweden mit Tiefsttemperaturen unter 20°.
- Absterben des Motors nach Schiebebetrieb, aber auch bei normalem Halt, selbst wenn der Motor bereits warm war.
- Vergaservereisung bis +5° bei entsprechender Luftfeuchtigkeit.
- Mühseliges Beschleunigen selbst aus mittleren Drehzahlen heraus. („Man

muß den 1302/44 PS am Laufen halten wie einen Diesel.“) Eifriges Schalten kann das Größte mildern.

- Am schlimmsten war – und ist! – jedoch ein immer wieder auftretendes Beschleunigungsloch, das beim Überholen böse überraschen kann.

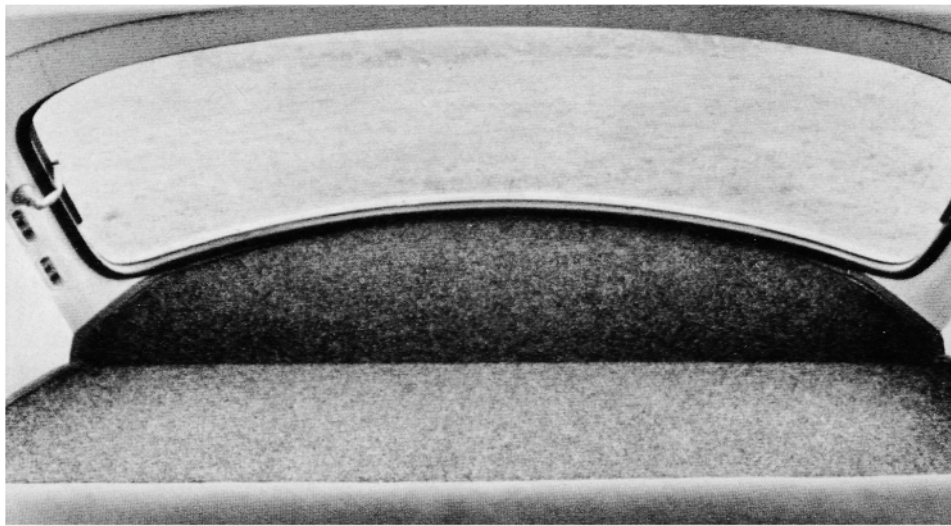
Zum Schluß der ersten 20000 km ging es einigermaßen. Geblieben ist das zögernde Beschleunigen aus mittleren Drehzahlen. Dazu kam nach offensichtlich bester Einregulierung ein Leistungsverlust in der Spitze. Bei 2850 km: 128,6 km/h, bei 20656 km: 126,7 km/h. Die Leistung nach oben liegt damit allerdings noch immer über der vorsichtigen Angabe des Werks.

Je nach Reparaturzustand und Fahrbetrieb schwankte auch der Kraftstoffverbrauch, Übersicht über größere Dauertestabschnitte auf Seite 52. Bei ruhiger Fahrweise in Schweden (Geschwindigkeitsbegrenzung) wurde der niedrigste Langstreckendurchschnitt mit 9,58 Liter/100 km erzielt, bei anderen Langstreckenfahrten mußten bis 11,2 Liter/100 km registriert werden, bei scharfer Autobahnfahrt 12,1 Liter/100 km. Im Kurzstreckenverkehr stieg der Verbrauch auf 14,1 Liter/100 km.

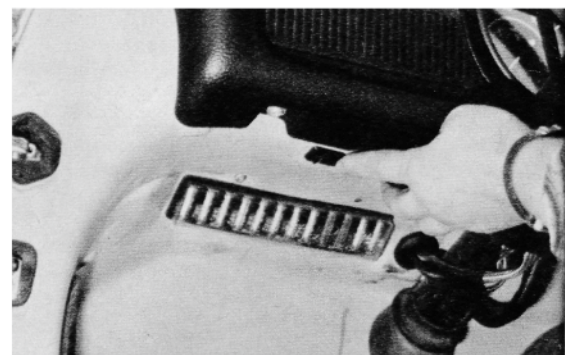
Nach wechselnden Temperaturen, einer kalten Nacht bis ca. -10° und Schneefall,



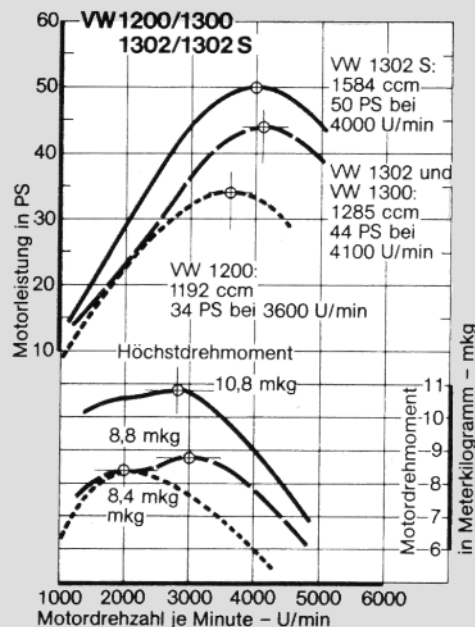
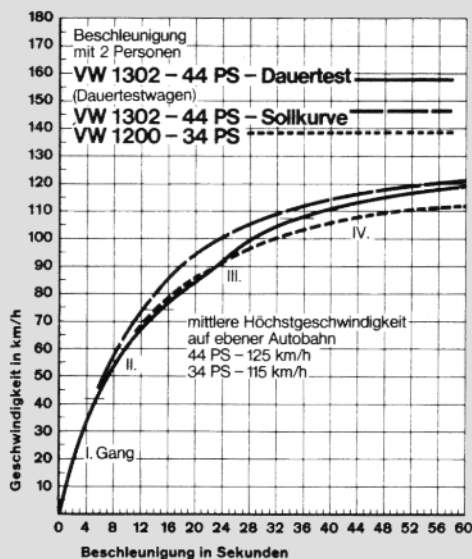
Scheibenwischerfeld mit einer relativ großen ungewischten Fläche auf der Beifahrerseite. Wascherdüse exponiert, staub- und frostgefährdet.



Die Ablagefläche unter dem Heckfenster – früher nur als Zubehör – versperrt die Sicht auf Gepäck hinter der Rücksitzlehne.



Lob für den endlich an der Lenksäule montierten Wischerhebel. Schalter für Heckscheibenheizung sehr versteckt.

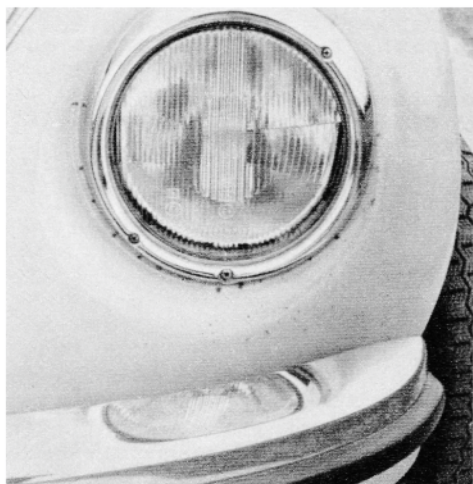


Die Diagramme für Leistung (PS) und Drehmoment (mkg) der drei Käfermotoren (1192 ccm und 34 PS, 1285 ccm und 44 PS, 1584 ccm und 50 PS) zeigen mehr als viele Worte, wo der Kern des ganzen Kummers beim 44 PS-Motor liegt. Bis zu 2500 U/min sind die Leistungskurven des 34 PS- und 44 PS-Motors nahezu identisch. Erst bei 3000 U/min machen sich geringe Leistungsvorteile des stärkeren Motors bemerkbar, er hat dann ca. 37 PS erreicht gegenüber 32 PS des schwächeren.

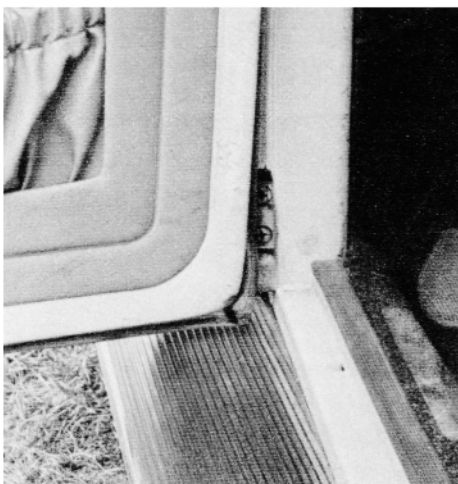
Auch der Verlauf der Drehmomentkurve zeigt einen fast gleichen Anstieg der beiden Kurven (immer 34 PS und 44 PS im Vergleich) bis an die 2500 U/min. Erst über 2500 U/min kommt der 44 PS-Motor aus der sich nach 2000 U/min verflachenden Kurve heraus.

Kommen zu diesen Gegebenheiten nur noch kleine Schwierigkeiten mit dem Vergaser (Übergangsloch) und der Zündung (unkontrolliertes Auswandern der Fliehkraftverstellung) hinzu, dann hat man diese üble Verzögerung beim Herausdrehen des Motors aus unteren Drehzahlbereichen und überhaupt einen generellen Schwächezustand bis in den mittleren Drehzahlbereich hinein. Diese Schwäche ist uns nicht nur von unserem 1302 bekannt.

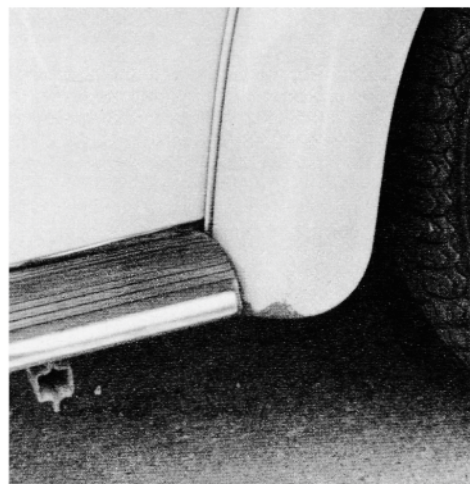
Dazu die Beschleunigungskurve, gemessen bei 21500 km, im Vergleich zur Sollkurve, im Test (20/71) ermittelt, und zur 34 PS-Kurve.



Altes VW-Leiden: Steinschlagschäden und Rost rund um die Scheinwerferpartien.



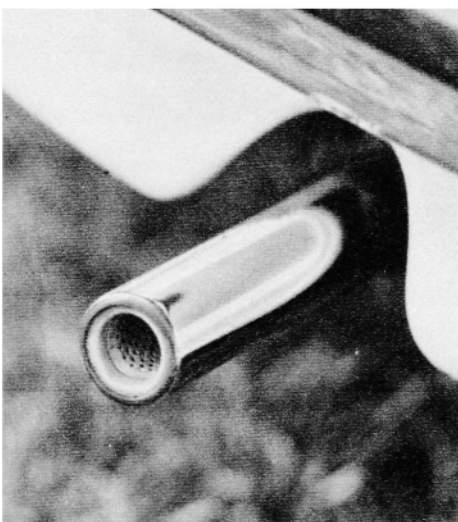
Schmutz-, Kratz- und Verschleißspuren am Einstieg. Läßt sich seit des Käfers Geburt kaum vermeiden.



Auch der Ansatz der hinteren Kotflügel ist altgedienten VW-Fahrern als rostgefährdet bekannt.



Bezugsstoff sehr angenehm auch bei warmem Wetter, jedoch zog er im Dauertest recht früh Falten.



Auch nicht gerade neu beim VW Käfer: die Siebeinsätze machen sich gelegentlich selbständig.



Die Michelin zX machen noch einen hervorragenden Eindruck. Sie werden den ganzen Dauertest überstehen.

Abrechnung

Werkstatt (Rechnungssumme jeweils einschließlich Mehrwertsteuer.)

27. 10. 1971 – 4700 km	
Schmierdienst und Gewährleistungsarbeiten (3,50 DM), 2,5 Liter Castrol XL (16,22 DM)	21,89 DM
10. 11. 1971 – 6228 km	
Als Gewährleistungsarbeit Vergaser überprüft	—
15. 11. 1971 – 6586 km	
Als Gewährleistungsarbeit Vergaser überprüft	—
23. 11. 1971 – 9551 km	
10 000 km-Kundendienst in Schweden, umgerechnet	40,50 DM
3. 12. 1971 – 12 760 km	
Als Gewährleistungsarbeit Vergaser überprüft	—
7. 12. 1971 – 13 044 km	
Vergaser überprüft, auf Kulanz getauscht	—
23. 12. 1971 – 15 108 km	
Schmierdienst und Gewährleistungsarbeiten (3,50 DM), Lack (5,30 DM), D-Schild (0,85 DM), 2,5 Liter Castrol XL	28,72 DM
14. 1. 1972 – 16 373 km	
Bremsbacken/Beläge hinten nacharbeiten (57,80 DM), Radbremszylinder rechts hinten aus- und einbauen (3 DM), Bremse entlüften (18 DM), zwei Splinte, (1,76 DM), Bremszylinder (19,55 DM), 0,2 Liter Bremsflüssigkeit (1,70 DM)	113,01 DM*

Weiter auf Seite 52

fror der Gaszug ein, er war durch nichts mehr zu bewegen. Selbst aushängen und Motor laufenlassen im Stand (reguliert durch Leerlaufschräube) und reichliche Verwendung von Auftausprühmitteln brachten keine Hilfe. Da ohnedies gerade wieder eine Vergaserüberprüfung fällig war, kam der Wagen zum Auftauen in die Werkstatt. Dies war übrigens auch das einzige Mal, daß ein sonst zuverlässiges VW-Schloß streikte. Die Fahrertür ließ sich zwar mit den üblichen Tricks entriegeln und öffnen, doch das Schloß hing in geöffnetem Zustand fest. Die Tür konnte nicht mehr geschlossen werden. Sprühmittel und Wärme mußten helfen.

Wiederholt erhielt der Motor die Prädikate lahm und laut im Dauertestbuch, doch bei der meist recht subjektiv beurteilten Geräusentwicklung gingen die Meinungen zum Teil auseinander. VW-gewohnte Ohren empfanden den Motor auch als laut, aber für die Verhältnisse noch erträglich, andere klagten speziell im Stadt/Kurzstreckenbetrieb über die Geräusche. Manche empfanden

20000 km Dauertest VW 1302

Fortsetzung von Seite 51

21. 1. 1972 – 17 947 km

Austrittsrohr für Auspuff aus- und einbauen (7,50 DM), Zündspule aus- und einbauen (7,50 DM), Zug für Tankklappe instandsetzen (9 DM), Heckscheibe instandsetzen (39 DM), Vergaser zerlegen und zusammenbauen (45 DM), Befestigungsteile (1,40 DM), Austrittsrohr (6 DM), Zündspule (16 DM)

145,85 DM*

31. 1. 1972 – 19 161 km

Vergaser ein- und ausbauen

16,65 DM

14. 2. 1972 – 20 184 km

VW-Diagnose gegen Gutschein, 10 000 km-Wartungspaket (4,20 DM), Handbremse Spiel eingest. (2,80 DM), Unterbrecherkontakte ersetzt (5,60 DM), zwei Dichtungen für Zylinderkopfdeckel ersetzt (2,50 DM), Lenkungsämpfer aus- und eingebaut (10 DM), Hinterachse abgedichtet (7,50 DM), Bremse mit Rollenprüfstandtest (10 DM), Gewährleistungsarbeiten, Kontakte (3,60 DM), Dichtung (—,70 DM), zwei Dichtungen (1,96 DM), 2,5 Liter Castrol XL (16,22 DM), Siget für Waschanlage (—,85 DM), 0,3 Liter Filteröl (—,80 DM), Dämpfer (23,10 DM)

99,93 DM*

Werkstattkosten für 20 000 km

466,55 DM

*) Für diese Rechnungen oder Teilbeträge wurde von der Werkstatt beim Werk Kulanzantrag gestellt.

Nicht enthalten sind eine Reihe von kleineren Werkstattaufenthalten, die vom Prüfmeister sozusagen im Schnellverfahren erledigt wurden: Vergaser einregulieren, Abgastest, fertig. Zusätzlich zu den vorgesehenen vier Kundendiensten mußte der VW 1302 noch sieben größere Werkstattaufenthalte (normalerweise ein Tag, aber auch gelegentlich zwei und einmal drei Tage) auf sein Konto nehmen. Das entspricht einem durchschnittlichen Werkstattbesuch bei ungefähr jeweils 1800 km. Damit hat er den Rekord des bisher in unserem Dauertestbetrieb an der Spitze liegenden Ford Capri 1700 GT gebrochen.

Auch im Hinblick auf die Werkstattkosten (mögliche Kulanz nicht eingerechnet) hat der VW 1302 die Spitzengruppe erreicht. Teurer waren bisher: Ford Capri 1700 GT mit 478,93 DM, der Fiat 128 mit 531,07 DM und der BMW 1602 mit 575,53 DM jeweils während der ersten 20 000 km.

Der Kundendienst, das muß der Ehre halber hinzugefügt werden, gab sich auch unterwegs und in Schweden alle Mühe, flott und zügig mit den Problemen fertig zu werden. Verzögerungen ergaben sich bei der Teilebeschaffung (Stichwort wiederum Vergaser).

Preise

(Preise zur Zeit der Wagenübernahme und heute. Immer einschließlich Mehrwertsteuer, aber ohne Überführungs- und Zulassungskosten.)

	Okt. 71	März 72
VW 1302 (44 PS)	6190,— DM	6490,— DM
L-Ausstattung	214,— DM	249,— DM
Heizbare Heckscheibe	59,— DM	65,— DM
Stahlkurbeldach	295,— DM	325,— DM
Stahlgürtelreifen	148,— DM	157,— DM
Radio Ingolstadt	390,— DM	413,— DM
	7296,— DM	7699,— DM

Kosten

	ca. 4 Monate 20 000 km	1 Jahr 15 000 km
Jahressteuer	—	187,20 DM
Haftpflichtversicherung	—	494,— DM
Feste Jahreskosten ohne Nebenkosten	—	681,20 DM

Nebenkosten (im Jahresbetrag mit

5 % Versicherungssteuer):

Waschen und Pflege

68,40 DM

Frostschutz für Scheibenwascher

2,65 DM

71,05 DM

237,85 DM

Feste Jahreskosten mit Nebenkosten ohne Werkstatt

919,05 DM

Laufende Kosten:

Kraftstoff (2123,5 Liter Normalbenzin)

1304,95 DM

Öl (mit Nachfüllmengen)

2,30 DM

Reifen Michelin zX 155 SR 15

(4 × 100,79 DM = 403,16 DM) ca. 35 % Verschleiß

141,10 DM

Werkstatt

466,55 DM

1914,90 DM

1435,50 DM

Laufende Kosten pro 100 km

9,57 DM

Gesamtsumme ohne Wertverlust

2354,55 DM

Monatliche Kosten ohne Wertverlust

196,21 DM

Kosten pro Kilometer

15,70 Pf

Verbrauch

1. 10. 71 – 30. 10. 71	=	3158 km:	366,5 Liter	=	11,6 l/100 km
– 24. 11. 71	=	4657 km:	442,85 Liter	=	9,5 l/100 km
– 11. 12. 71	=	3502 km:	367,45 Liter	=	10,5 l/100 km
– 22. 1. 72	=	4837 km:	551,0 Liter	=	11,4 l/100 km
– 6. 3. 72	=	3846 km:	395,7 Liter	=	10,3 l/100 km
		20000 km:	2123,5 Liter		= 10,62 l/100 km

Durchschnittspreis pro Liter 61,45 Pf

den das bohrende Gebrumm auf schneller Langstrecke als ausgesprochen ermüdend. Bleibt der Schluß, daß unser Dauertest-VW sicher nicht zu den leisesten Exemplaren seiner Gattung gehört.

Noch zu vermerken ist, daß Pfeifen vom Lüfterrad und auf grobem Pflaster Klirrgeräusche vom Schaltgestänge notiert wurden. Die Schaltung ging zunächst, wie häufig beim Käfer, recht stramm und erforderte Kraft. Das gab sich nach den ersten Einfahrkilometern, geblieben ist dagegen das gelegentliche Haken des 1. Gangs.

Ist es da noch ein Trost, daß der Motor im übrigen zuverlässig seinen Dienst tat? Daß der Ölverbrauch äußerst gering ist? Daß der Wagen, wenn er einmal richtig in Schwung ist, auch an Steigungen durchhält, dann sogar gute Durchschnitte erzielt (118 km/h auf längerer Autobahnstrecke)?

Und sonst?

Der Lauf der Dinge macht es diesmal erforderlich, der Motorcharakteristik und den Kümmernissen mehr Raum zu widmen als sonst. Die Kapitel Karosserie, Fahrwerk, Ausstattung und Reifen treten daher ausnahmsweise in den Hintergrund, zumal hier vorwiegend prinzipielle Anmerkungen erforderlich wären und Mängel sich im Rahmen halten.

Da sich nach dem Stand der Dinge am Motor wohl wenig ändern wird, werden wir das Motorenkapitel beim Abschluß der Dauertests nach 40 000 km kurz halten können und dafür den anderen Punkten mehr Raum einräumen.

Folgende Dauertestnotizen seien jetzt noch erwähnt:

- Mehr als bei VW gewohnt treten Klappergeräusche auf, bei Verwindung ist ein Knistern in der Karosserie nicht zu überhören.
- Lack im allgemeinen gut, aber Rostspuren an den typisch gefährdeten Stellen des VW.
- Ungleichmäßiges Ziehen der Bremsen bei Nässe nur in Ausnahmefällen. Trommelbremsen rubbeln.
- Die Heizung erfordert viel Regulierarbeit, bei tiefen Temperaturen und voller Besetzung sind die Scheiben kaum beschlagfrei zu halten.

Zwischenbilanz

Unser VW 1302-Dauertestwagen war eine herbe Enttäuschung, an der auch die zahlreichen Bemühungen des Kundendienstes wenig ändern konnten. Und dies alles bei einem Auto, das inzwischen über 7000 DM kostet. Bieten einige prinzipielle Vorteile hier noch genügend Ausgleich? Wir werden abwarten, was nach 40 000 km unter dem Strich steht.

Text: K. Freund
Fotos: U. Schwab