

AUTO

ZEITUNG

8.472 Nr. 8 1.50 DM C21444D

Tourenwagen-Duell:

**Kann BMW die
Ford Capri nie mehr
besiegen?**

VW-Vergleichstest:

**2-Liter-Käfer mit 105 PS,
Vorkriegs-Käfer und Käfer 1972**

DER KÄFER LEBT!

Die günstigste Auto-Finanzierung:

**Kaufen Sie Ihren Wagen
auf Pump!**



Günter Netzers gefährlichstes Spiel:

Mit jedem Auto ein Unfall?



Drei Generationen im Test: 72er Käfer mit 50, KdF-Wagen mit 25, Super-Käfer mit 105 PS. Der Endstand der Entwicklung ist noch fern

Vom KdF-Wagen zum Super-Käfer

Drei Generationen im Leistungsvergleich

Er folgt der Lenkung höchst unwillig, er schwingt sich nach jeder Bodenwelle behende auf und beruhigt sich dann – ebenso wie der Fahrer – nur mühsam. Der KdF von 1938 – Urgroßvater des Käfer – vermittelt ein Fahrerlebnis besonderer Art. Wie sich die technische Entwicklung vom Basis-Produkt bis zum Weltmeister unserer Tage verschoben hat und welche Reserven frisierte Super-Käfer ausnutzen, untersucht dieser Bericht

Auto Zeitung fuhr, ehe dieser Vergleichsreport zwischen Großvater und Enkel möglich war, drei KdF-Wagen. Den ältesten noch lebenden Vertreter der Familie besitzt das VW-Werk. Er wird neuerdings auf Weltmeister-Ausstellungen herumgereicht und kann sich tatsächlich sehen lassen. Es ist das dritte Auto von über 15 Millionen, trägt die Produktionsziffer 3803 und führt einen prominenten Erstbesitzer im Kfz-Brief: Ferdinand Porsche.

Der Konstrukteur fuhr den KdF als Dienstwagen, und nach häufigerem Besitzerwechsel absolvierte das Auto in Händen verschiedenster Fahrer insgesamt 480 000 Kilometer. – Und es läuft immer noch. Scheppernd zwar, in allen Tonlagen singend und heulend, jedoch keineswegs verendend.

Weil jedoch eine zünftige Meßfahrt diesem Wagen alle Patina aus dem 985-



Die Mode hat sich stärker geändert als die Linienführung des Käfers. Auch in der Konzeption ist der Enkel von 1972 dem 1938er

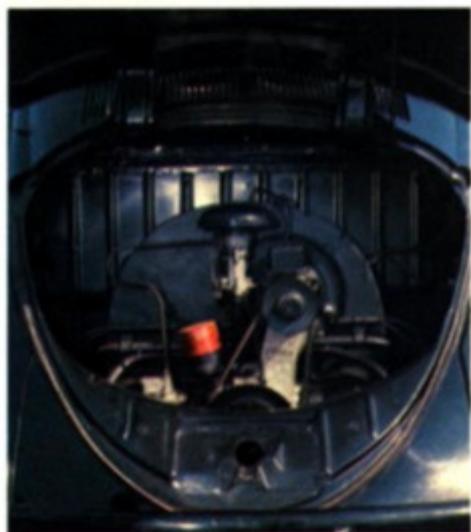
ccm-Motor mit 23,5 PS geblasen und vielleicht auch einen Infarkt zur Folge gehabt hätte, schloß sich eine erbarungslose Suche nach rüstigeren Vertretern der KdF-Serie an. Da fand sich die Produktionsnummer 506 aus dem Kriegsjahr 1943, die heute dem VW- und Porsche-Händler Auto-Magner in Wuppertal gehört. Erstbesitzer dieses Automobils war die Reichspost, und nachdem das Schicksal diesen Käfer in viele Hände spielte, unternahm ein Tscheche damit eine Reise durch die Bundesrepublik, die in Magners VW-Betrieb endete. Denn hier erkannte man schlagartig einen wertvollen Fund und entschädigte den östlichen Nachbarn angemessen für sein 430 000 Kilometer altes Auto, das seitdem Ausstellungs- und Werbezwecken dient und nur noch von erlesenem Personal bewegt werden darf.



Heute undenkbar: Der 38er KdF-Wagen läuft nach 480 000 km noch mit dem ersten Motor



Urahn treu geblieben. Dennoch unterscheiden sich die beiden Modelle enorm, wenn es um Leistung und Fahreigenschaften geht



1938: 23,5 PS aus 985 ccm Hubraum



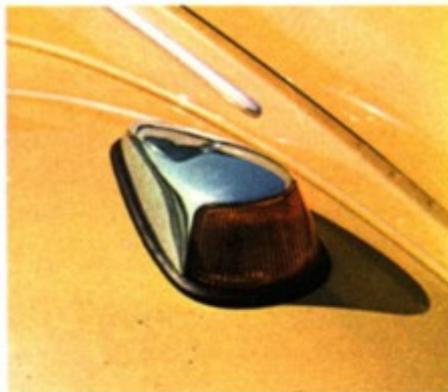
1972: 50 PS aus 1584 ccm Hubraum

Der dritte KdF, der ohne Hemmungen dann auch die Meßfahrten absolvierte, ist ein Exemplar aus dem Jahre 1939. Er gehört der Hamburger Firma Raffay, und der Besitzer fand das Exemplar nach systematischer Suche recht plattgedrückt unter einer eingestürzten Gebäudewand in Berlin. Im Zuge der Restauration dieses Autos erhielt der KdF den 1,2-Liter-Motor, der eigentlich erst ab Baujahr 1943 serienmäßig eingebaut wurde. Dieser Boxer, der statt 23,5 PS über 25 PS verfügt, klang noch hinreichend gesund und absolvierte Sprint- und Höchstgeschwindigkeitsmessungen verhältnismäßig souverän.

Während man sich fragt, ob die Lebensgeschichten der einzelnen Autos, die Krieg, unzählige Besitzer und alle Arten von Benzin erlitten haben, nicht wichtiger sind als das Verhältnis von Bohrung zu Hub, Lage der Nockenwelle



1938: Winker ragt aus dem Türholm



1972: Blinker auf den Kotflügeln



Armaturen in der Mitte, Lenkrad mit Hupknopf und zwei Ablagefächer im KdF-Wagen



Armaturen vor dem Sicherheitslenkrad mit Pralltopf, ein Ablagefach im 72er Käfer



1938: Schaltmarken auf der Tacho-Skala



1972: Übersichtlichkeit steht vornan

und Bauart des Bremssystems, zieht der KdF seine Insassen mit einfachsten Hilfsmitteln in seinen Bann: Mit Krach, heftigen Vertikalschwingungen und Geruch.

Während von außen allzu große Unterschiede zwischen einem KdF-Wagen von 1939 und einem 1302 L heutiger Tage auf den ersten Blick nicht auszumachen sind, gewinnt mit dem Betätigen der Zündung schlagartig das automobiler Mittelalter Gestalt. Als Billigst-Auto geplant, stellt der KdF nämlich kaum mehr dar als eine motorgetriebene Blechschachtel. Dämm-Material zum Schutze von Ohren und Nerven oder gar zur Förderung jedweder Konversation im Innenraum wäre pure Verschwendung gewesen. Dennoch muß man Porsches Volkswagen hoch anrechnen, daß bereits serienmäßig eine Art Heizung – zuerst nur im Fond, später auch im Frontscheibenbereich wirkend – vorhanden war.

Was früher, zu Zeiten reinerer Atmosphäre, wohl automobilen Besitzerstolz gefördert haben mag, nämlich öl-, benzin- und abgasgeschwängerte Luft, kann von Autofahrern im Jahre 1972 nur noch als stinkender Mief bezeichnet werden. Diesen schaufelt der KdF bei geöffneten Heizungsklappen unerbittlich in den Innenraum, und eine Stunde Fahrt in der Stadt von heute wirkt sich in jedem Fall gesundheitsschädigend aus: bei heruntergekurbeltem Fenster in Form einer Erkältung, bei geschlossenem in Form einer Vergiftung. Wer demgegenüber bei einem 72er Käfer, dessen Front-Tank von außen gefüllt wird, immer noch etwas Benzindunst in der Nase verspüren sollte, darf dies als vergleichsweise angenehmes historisches Überbleibsel werten.

Zur Bedienung: Choke und Heizungsknopf befinden sich bei Käfers Großvater auf dem steil aus der Bodenplatte ragenden Mittelunnel, während der Enkel über die weitaus feiner zu regulierenden Hebel für Frisch- und Warmluft verfügt.

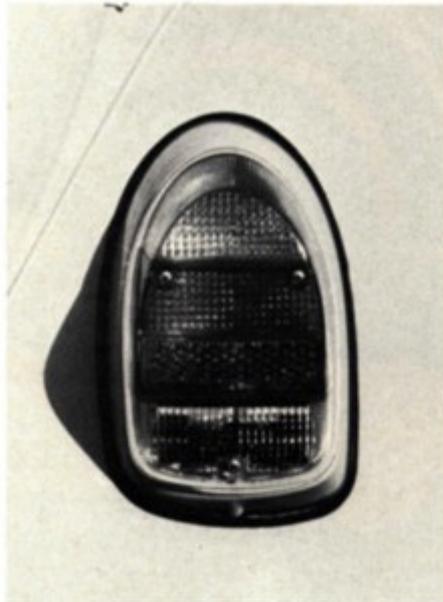
Obwohl beim KdF äußerst primitiv ausgeführt, erfreut die Armaturentafel des 38er Käfers bereits durch Übersichtlichkeit und bestechend schlichte Ausführung. Nur die allerwichtigsten Dinge sind vorhanden, von Blickfängern oder gar Styling kann keine Rede sein. In dieser Hinsicht hat sich bis zum heutigen Tage recht wenig geändert, wenn gleich die Armaturengestaltung den gestiegenen Sicherheitsansprüchen angeglichen ist und auch weitaus gefälliger wirkt: großflächige Prall-Speichen am Lenkrad des 72er Käfer, ein spartanisches Dreispeichen-Ruder im Vorkriegs-VW. Dafür verfügt der Oldtimer über zwei geschlossene Ablagefächer, ein Vorteil, der noch heutzutage in einem Test etliche Pluspunkte bringen würde.

Damit es auch keine Irrtümer über die Ordnung im Getriebe gibt, zielt eine

Seite fehlt



1938: Rückleuchte mit Rückstrahler



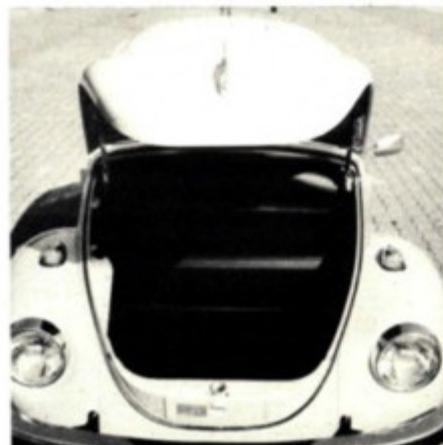
1972: Großzügige Signaleinheit



Die Sitzposition im Käfer hat sich in 34 Jahren Bauzeit nur wenig geändert



1938: Raum für Reserverad und Tank



1972: Glattflächiger Kofferraum

Abenteuer. 90 km/h mit dem Großvater sind ganz ohne Frage unvergleichlich belebender als 150 in einem K 70, BMW oder Alfa.

Beim Beschleunigen verzichtet der KdF-Boxermotor mit 1185 ccm vollends auf Teillastbereiche. Es gibt nur Vollgas. Und wenn die richtigen Gänge gefunden sind, weisen die Meßgeräte für die Familienmitglieder beider Generationen folgende Werte aus:

	KdF (25 PS)	1302 L (44 PS)
0- 40 km/h . . .	7,9 sec	4,6 sec
0- 60 km/h . . .	14,5 sec	8,4 sec
0- 80 km/h . . .	26,4 sec	14,7 sec
0-100 km/h . . .	—	25,2 sec
1000 m mit steh. Start . . .	66,4 sec	43,0 sec
Höchstgeschw.	96,5 km/h	126,5 km/h

Bis 80 km/h vergehen beim Ur-Käfer also mehr Sekunden als beim Citroen 2 CV 6, der es rund zehn Sekunden schneller schafft.

Selbst die Höchstgeschwindigkeit, die von den Geburtshelfern des KdF mit 100 km/h beziffert wurde, erreicht der Veteran allenfalls bergab.

Geheul, Gerüche, Getöse kennzeichnen die Käfer der Ur-Serie. Der heutige Wagen, bis auf einen einzigen Falz in allen seinen Teilen geändert, modifiziert, verbessert und perfektioniert, erscheint im Vergleich zu seinem Großvater als ein sattes Luxus-Mobil.

Zeit für ein Weltwunder

Es fiel nicht nur dem Test-Team schwer, die KdF-Wagen der Vorkriegs- und Kriegszeit als schonungsbedürftige Oldtimer zu behandeln, sondern auch Monteuren. – Hätten Kenner der VW-Historie ihn nicht beherzt gestoppt, hätte ein Mechaniker ohne mit der Wimper zu zucken ein Loch in die Stoßstange des Veteranen-KdF Nummer drei gebohrt. – Lediglich zu dem profanen Zweck, ein Nummernschild daran aufzuhängen. Dabei könnte jeder, der echtdeutsch denkt, solche Handlung einer Denkmalschändung gleichsetzen.

Auf jeden Fall ist es nicht einfach, den Käfer-Großvater ausschließlich mit den kühlen Augen des Technikers zu sehen, denn zuviel Erleben, Politik und Historie verbinden sich mit diesem Automobil. Das hat dazu geführt, daß über den Käfer vergangener Tage fast immer nur sinniert, fabuliert, geschwärmt, kurz: mit Emotion berichtet wurde.

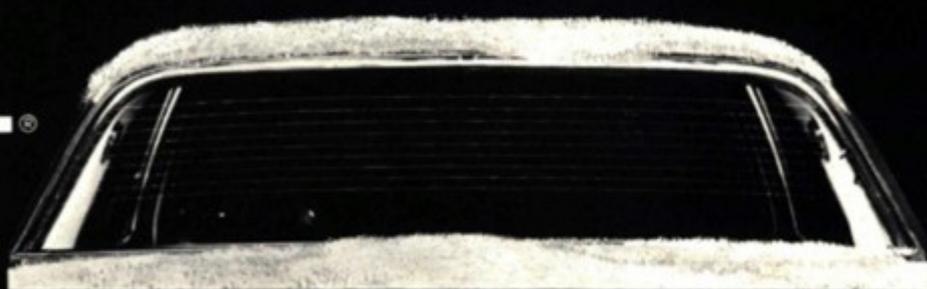
Die Tatsache, daß der Käfer am 17. Februar dieses Jahres in 15 007 033 Einheiten gebaut wurde und damit das bis dahin am häufigsten vervielfältigte Automobil, Henry Fords Tin Lizzy, schlug, verleiht zudem jedem Wort, an der Wiege des Volkswagens gesprochen, historisches Gewicht. Obwohl damals, vor rund 35 Jahren, viel Unsinniges, mit zeitgemäßem Größenwahn Gewürztes,

33 Jahre Fortschritt	1939 KdF-Wagen	1972 VW 1302	33 Jahre Fortschritt	1939 KdF-Wagen	1972 VW 1302
MOTOR	luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor im Heck		KAROSSERIE	Ganzstahlkarosserie, mit Plattformrahmen verschraubt, 2 Türen	
Hubraum (ccm)	985	1285	ABMESSUNGEN, GEWICHTE		
Bohrung x Hub (mm)	75 x 64	77 x 69	Außenmaße (mm)	4200 x 1550 x 1550	4080 x 1585 x 1500
Verdichtungsverhältnis	5,8 : 1	7,5 : 1	Radstand (mm)	2400	2420
PS bei U/min	23,5 (3300)	44 (4100)	Spur v/h (mm)	1250/1250	1379/1350
max. Drehm. (mkp/U/min)	6,8 (1900)	8,8 (3000)	Tankinhalt (l)	25	42
Batterie	6 Volt	12 Volt	Eigengewicht (kg)	745	895
Lichtmaschine	130 Watt	200 Watt	zul. Ges.-Gewicht (kg)	1175	1270
KRAFTÜBERTRAGUNG	Antrieb auf Hinterräder, Mittelschaltung, Einscheiben-Trockenkupplung		Zuladung (kg)	430	375
Getriebe	4 Gänge	4 Gänge	LEISTUNGSDATEN		
	unsynchronisiert	synchronisiert	Höchstgeschw. (km/h)	96,5	126,5
Übersetzungen: 1. Gang	3,60 : 1	3,80 : 1	Beschleunigung (sec)		
2. Gang	2,07 : 1	2,06 : 1	0-40 km/h	7,9	4,6
3. Gang	1,25 : 1	1,26 : 1	0-60 km/h	14,5	8,4
4. Gang	0,80 : 1	0,89 : 1	0-80 km/h	26,4	14,7
R.-Gang	3,60 : 1	3,61 : 1	0-100 km/h	-	25,2
FAHRWERK	Plattformrahmen mit Mittelunnel und unabhängiger Radaufhängung vorn u. hinten		0-1000 m (sec)	66,4	43,0
Aufhängung vorn	Kurbellenker	Querlenker	Leistungsgewicht		
Federung vorn	Drehstabfederung	Federbeine	(kg/PS)	29,8	20,3
Aufhängung hinten	Pendelachse	Schräglenkerachse	Literleistung (PS/l)	23,8	34,2
Federung hinten	Drehstäbe	Drehstäbe	Verbrauch (l/100 km)	8,0	11,3
Bremsen	Seilzug, Trommel	hydraulisch, Trommel	Fahrgestell-Nr.	1-00003	-
Reifen	5.00-16	5.60-15	Motor-Nr.	TP 18-5386/A	-
Stoßdämpfer	v. Teleskop, h. Hebel, alle einfachwirkend	v./h. Teleskop, doppelwirkend	Eigentümer	Raffay & Co., Hamburg	

Ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit:



Heizbare SEKURIT® Heckscheiben



Freie und klare Sicht nach allen Seiten braucht der Autofahrer bei Tag und Nacht, bei jeder Wetterlage, bei Eis und Schnee. Freie und klare Sicht nach hinten auf den rückwärtigen Verkehr! Die SEKURIT®-Heizscheibe löst das Problem der „blinden“ Heckscheibe, bequem, technisch elegant, ohne Zugluft, ohne Wischtücher, ohne

Eisschaber. Ein Schalterdruck genügt, und der Scheibenbelag taut ab. Hauchdünne metallische Heizfäden überziehen die Heckscheibe und erwärmen sie bei Stromdurchfluß. Sicherheit durch freie Sicht nach hinten, bei allen Wetterlagen! Sicherheit durch SEKURIT®-Heizscheiben für das Heckfenster!



Je nach Getriebeübersetzung kann der Renn-Käfer die ganze Skala des Tachos ausnutzen

Für den Renneinsatz mit dem VW-Käfer: 9 Zoll Alu-Felgen und 21 cm breite Reifen



Das Cockpit des Renn-Käfers mit Schalensitz, Sportlenkrad und Zusatzinstrumenten. Im Blickpunkt des Fahrers liegt der große Drehzahlmesser aus dem VW-Porsche

PS Motorleistung akzeptiert, sind in Kürze aber immerhin offiziell 2-Liter-Motoren mit rund 105 PS zu erwarten, bei deren Verwendung allerdings noch einige technische Änderungen erforderlich sind.

VW-Werk und TÜV reglementieren das Tuning eines 1302:

- Leistungssteigerung bis 75 PS;
- kein Einbau von Motoren anderer Marken (z. B. Porsche); die gegenwärtig von Tunern erprobten 2-Liter sind vergrößerte VW-Motoren;
- kein negativer Sturz;
- minimaler Lenkraddurchmesser von 340 mm;
- Reifen der Größen 155 SR × 15, 165 SR × 15 und 185/70 SR × 15 auf 4½ und 5½ Zoll breiten und 15 Zoll hohen Felgen.

Solche Reglementierungen – vor allem auf dem Reifensektor – waren noch vor kurzer Zeit undenkbar. Selbst die Bestückung mit Gütereifen machte vor wenigen Jahren Schwierigkeiten. Durch seinen hohen technischen Fahrwerksstandard – Federbein-Vorderachse, Schräglenker-Achse hinten – gilt der Käfer als recht dankbares Ausgangsprodukt für Leistungssteigerungen. Erste Eindrücke mit dem 2-Liter-105-PS-Autoder Firma Decker offenbarten, daß der Wagen noch lange nicht am Ende seiner Möglichkeiten ist.

Der Käfer lebt – wenn ihn das VW-Werk nur leben läßt. □

Fiat 128 Coupé

Italienischer Schick für deutsche Straßen

Heiße Motoren und eine gut geformte Karosserie sind die Hauptwaffen der neuen Fiat-128-Versionen

Für die Liebhaber sportlicher Coupés vergrößert sich ab sofort das Angebot auf dem deutschen Markt um zwei weitere Modelle. Seit Beginn dieses Monats bieten nämlich die Fiat-Händler das neue 128 Coupé an, das Auto Zeitung schon im Spätherbst letzten Jahres in Italien gefahren hat (Fahrbericht in Heft 25/71).

Der Käufer kann zwischen zwei Ausstattungsvarianten und zwei unterschiedlich starken Motoren wählen. Das normale Coupé trägt am Heck neben dem Modell-Schriftzug ein „S“, die Luxus-Version ist durch die Buchstaben „SL“ gekennzeichnet. Die Karosserie ist bei beiden Fahrzeugen gleich. Die SL-Version hat aber im Gegensatz zum 128 Coupé S Doppelscheinwerfer, ver-

Vom KdF zum Superkäfer	KdF-Wagen	VW 1200	VW 1302	TDE-VW
Hubraum (ccm)	985	1192	1584	1995
PS bei U/min	23,5 (3100)	34 (3600)	50 (4000)	105 (4700)
Max. Drehmoment bei U/min	6,8 (1900)	8,4 (2000)	10,8 (2800)	16,2 (3100)
Verdichtungsverhältnis	5,8 : 1	8,4 : 1	7,5 : 1	8,0 : 1
0 bis 80 km/h (sec)	26,4**	16,4	12,8	6,7
0 bis 1000 m (sec)	66,4**	43,9	39,6	31,4
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	96,5**	118,4	135,8	168,0
Leistungsgewicht (kg/PS)	31,7	22,6	18,2	8,2
Literleistung (PS/l)	23,8	28,5	31,5	53,1
Verbrauch (l/100 km)	8,0	10,9	11,8	12,6
Preis	990 RM	5290 DM	6690 DM	ca. 17 500 DM

*) Frisierter Käfer der Firma Theo Decker, Essen **) Meßwert mit dem 25-PS-KdF-Motor ermittelt