

# mot auto-journal

E 4977 D

vereinigt mit motor-Rundschau + kritik  
**Ausgabe A Vom Jungfachmann zum  
Kfz-Meister Tankwart - Elektrik**

Nr. **10** 20. 5. 1972



**Vierertest:** Schlußwertung  
Fiat 127 + Opel Kadett 1100  
+ Renault 6 + VW 1302



Neu in der Mittelklasse  
**Test Fiat 132**



**Vergleichstest:**  
VW Variant 1600 mit 411E



**Markenreport  
Toyota**

Wie unsicher sind Urlaubsautos?

# Packesel



Beispiel: Reisewagen mit Frontantrieb und großem Gepäckraum. Dieser Audi 100 LS-Viertürer wog leer 1100 kg. Zu den vier Testpersonen mit zusammen 270 kg kommen noch 160 kg fürs Gepäck. Das Audi 100-Heck sackt sehr tief ein.



Beispiel: Kleiner Viersitzer mit Frontantrieb und kleinem Gepäckraum. Leergewicht dieses Fiat 127 = 720 kg. Die vier Testpersonen können noch 120 kg für Gepäck mitnehmen, 70 kg im Heckgepäckraum und 50 kg auf dem Dach. Die Bodenfahrfreiheit unter der Hinterachse reduziert sich von leer etwa 16 auf voll belastet etwa 8 Zentimeter.

Beispiel: Reisewagen mit Motor vorn / Antrieb auf Hinterräder, durchschnittlich großer Gepäckraum. Dieser Ford Taunus GXL 2300 S-Viertürer wog leer 1120 kg, erlaubte Gepäck-Zuladung also nur 115 kg (sogar 5 kg weniger als beim Fiat 127). Die stramme Taunus-Federung verhindert tiefes Einsacken des Hecks, keine Ladeprobleme.

Beispiel: Großer Kombi mit Motor vorn / Antrieb auf Hinterräder, sehr großer Laderaum. Dieser Rekord Caravan L 1900 Automatic wog leer 1175 kg; er verkräftete durch die harte Kombi-Hinterradfederung die maximale Gepäck-Zuladung von 250 kg für vier Personen mühelos – ein Lastesel. Für Langstrecke ist beim Kombi trotzdem ein Dachträger empfehlenswert.

Beispiel: Heckmotorwagen mit Buggepäckraum und Ablageraum hinter dem Rücksitz. Dieser VW 1302 L wog leer 905 kg. Gepäck-Zuladung für die vier Testpersonen 95 kg, davon 50 kg auf dem Dachträger. Durch die Aufteilung des Gepäcks ist beim Käfer eine ausgewogene Gewichtsverteilung möglich, die Hecklastigkeit verschwindet.

# Wie unsicher sind Urlaubsautos?

Viele Fahrer lernen nur einmal im Jahr ihr Auto als voll beladenen Transporter kennen – auf der Urlaubsfahrt. Manche Fahrer werden dabei böß überrascht, speziell bei der ersten Urlaubsfahrt mit einem neuen Wagen, der bei dieser Gelegenheit zum ersten Male bis zum Stehkragen vollgestopft wird. Dann zeigen sich erst die negativen Seiten, die man zu Hause im Alltagsverkehr und mit nur geringer Beladung gar nicht kennenlernt.

Urlaubsfahrer werden überrascht, weil

- ihr Auto viel mehr Kraftstoff als normal verbraucht
- das Reifenprofil schneller verschleißt
- viel längere Bremswege erschrecken und beim scharfen Bremsen auch viel mehr Konzentration erforderlich ist
- schlechtere Beschleunigung beim Überholen einkalkuliert werden muß
- das Fahrwerk in Kurven meist giftiger reagiert und
- Seitenwind viel nachdrücklicher mit Lenkradbewegungen ausgeglichen werden muß.

## Erprobung mit typischen Autos

mot hat fünf Wagen mit voller Beladung gefahren, um für Urlaubsautos Tips und Praxishilfen zu geben. Dazu gehören der

● Fiat 127 als kleiner Frontantriebswagen, dessen Heckgepäckraum dem Vollpacken schon vom Volumen (ca. 320 dm<sup>3</sup>) her Grenzen setzt und fürs Urlaubsgepäck zum Ausweichen auf einen Dachträger zwingt.

● Audi 100 als großer Frontantriebswagen mit sehr großem Heckgepäckraum (ca. 590 dm<sup>3</sup>) und weicher Federung; kein Dachträger notwendig, weil vier Personen und Gepäck in unserem Fall schon die zulässigen Gewichtsgrenzen ausschöpfen.

● der Ford Taunus mit Motor vorn/Antrieb auf die Hinterräder; harte Federung, durchschnittlich großer Gepäckraum (ca. 480 dm<sup>3</sup>) – auch hier kein Dachträger notwendig.

● der Opel Rekord Caravan mit Motor vorn/Antrieb auf die Hinterräder; sehr viel Gepäckraum im Kombi-Heck (ca. 900 dm<sup>3</sup>), auch wenn man darauf achtet, daß die Rücksicht durch das Heckfenster freibleibt; hohe Zuladung, aber auch härtere Kombi-Hinterradfederung – selbstverständlich auch hier mit vier Personen kein Dachträger erforderlich.

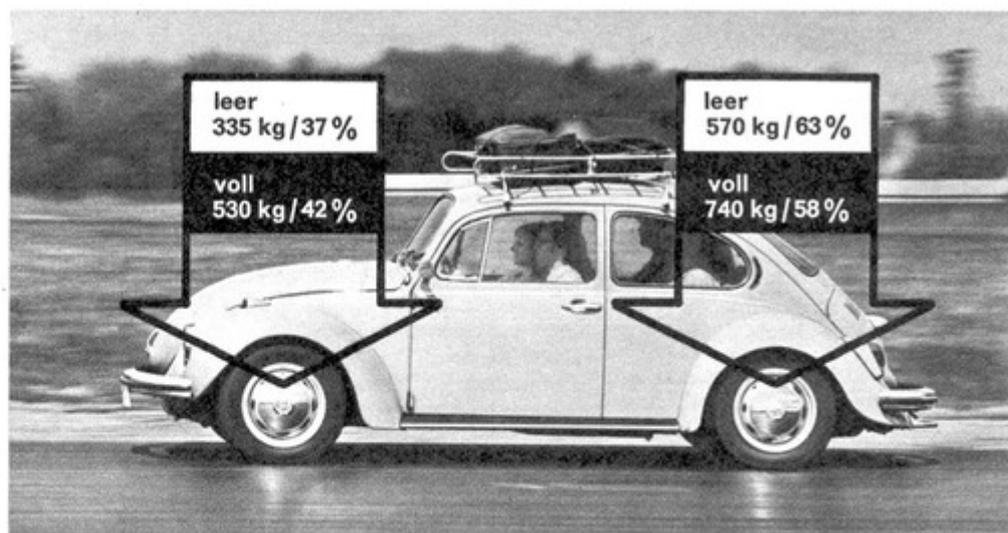
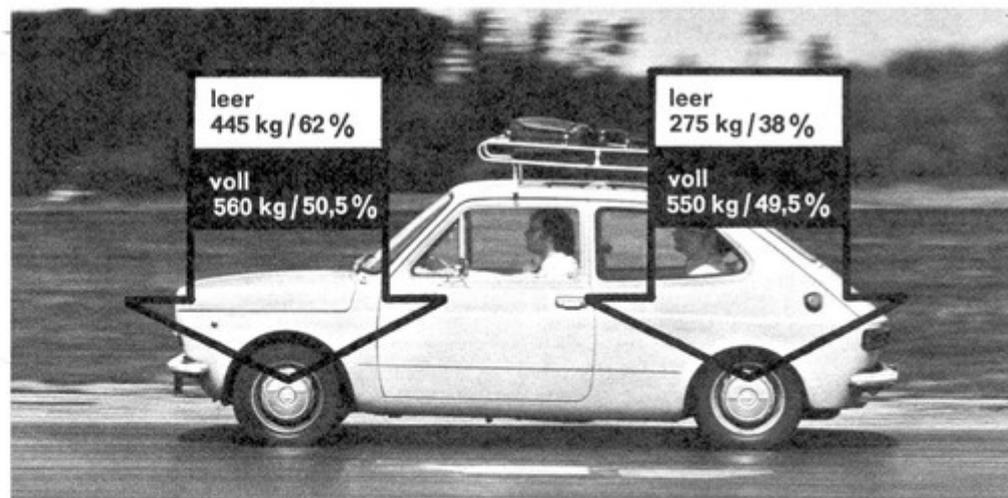
● der VW 1302 als Heckmotorwagen mit der Trennung in Buggepäckraum (ca. 220 dm<sup>3</sup>) und Ablage hinter den Rücksitzen (ca. 140 dm<sup>3</sup>). Auch beim VW 1302 mußten wir einen Dachträger montieren, um das zulässige Gesamtgewicht ausnützen zu können.

Parallel zu diesen speziellen Urlaubsautos liefen noch Fahrten mit voller Beladung beim Renault 6 und Opel Kadett – siehe dazu den zweiten Teil des Vierertests in diesem Heft ab Seite 59.

## Achslasten sehr wichtig

Wer mehr über sein Auto in kritischen Last- und Fahrsituationen wissen will, muß zunächst einmal die Achslastverhältnisse studieren. Dazu ist es gar nicht notwendig, daß man sein Auto zu einer öffentlichen Waage bringt und mehrfach (Gesamt-

Oben der Fiat 127 als Beispiel für einen Frontantriebswagen, bei dem sich das Achslastverhältnis von leer 62 zu 38% in voll beladen 50,5 zu 49,5% ändert. In der Mitte als Beispiel für Motor vorn/Antrieb auf die Hinterräder der Opel Rekord Caravan mit leer 49 zu 51% und voll beladen 42 zu 58% (die Caravan-Hinterradfederung verkraftet das mühelos!). Unten der VW 1302 als Heckmotorwagen mit leer 37 zu 63% und voll beladen 42 zu 58%. Dachlast beim Fiat und VW jeweils 50 kg.



# Wie unsicher sind Urlaubsautos?

gewicht leer, Gewicht auf der Vorder- und Hinterachse) wiegen läßt.

In den Kfz-Papieren ist in jedem Fall die maximal zulässige Achslast vorn und hinten vermerkt. Aber Vorsicht: bei vielen Wagen ergibt sich aus dem Zusammenzählen dieser Angaben eine höhere Gesamtbelastung als sie nach dem „zulässigen Gesamtgewicht“ erlaubt ist.

Studium der Achslasten – nähere Angaben meist in den Betriebsanleitungen – läßt zunächst theoretisch erscheinende Prozentrechnereien durchaus praxisbezogen erscheinen. Wir haben deshalb in den drei Fotos auf dieser Seite für drei Urlaubsautos die Achslastverhältnisse gewogen, errechnet und eingetragen.

Der Fiat 127 war trotz maximaler Belastung in den Achslasten fast aufs Prozent ausgeglichen. Freilich war dieser Ausgleich nur durch den Dachträger möglich. Schwere Last allein im Gepäckraum macht auch den Fiat 127 leicht hecklastig. Die Bodenfreiheit unter der Hinterachse verringert sich dann von normal 14 auf etwa 8 cm. Da muß man beim Überfahren und möglichen Berühren von Hindernissen (Steinen, Mittelfurche von Feldwegen etc.) schon sehr aufpassen, daß der Wagen nicht aufsetzt.

Auch der voll beladene Audi 100 bleibt frontlastig, Achslastverhältnisse etwa 60 zu 40%. Aber die weiche Hinterradfederung sackt tief ein – siehe das große Fahrfoto Seite 41. Die Bodenfreiheit unter der Hinterachse verringert sich dann von 16,5 auf etwa 10 cm.

**Deshalb gilt für alle weich gefederten Frontantriebswagen – also außer dem Audi vor allem für französische Wagen (Renault, Peugeot, nicht ganz so für den Simca 1100) –, daß man möglichst einen Dachträger zum Gewichtsausgleich verwenden soll, auch wenn das Urlaubsgepäck gerade so hineinpassen würde. Last auf dem Dach ergibt gleichmäßigere Verteilung auf Vorder- und Hinterräder.**

Gerade in der Urlaubszeit fallen die vielen schwer beladenen Audi (der 100 noch mehr als der 60/75) unangenehm auf, weil der hinten tief eingesackte Wagen nachts stark blendet und bei Lenkbewegungen träger als sonst reagiert. Hier muß man dem Werk zwei Versäumnisse ankreiden: es gibt leider keine Möglichkeit zur Regulierung der Scheinwerfer in Fahrt je nach Belastung; speziell beim Audi 100 fehlt längst eine als Extra lieferbare Niveauregulierung der Hinterachse.

**Bei Heckmotorwagen – VW Käfer, 1600 und 411 E, aber auch Simca 1000, Fiat 850 – gilt grundsätzlich: erst Last nach vorn in den Bug, dann aufs Dach und dann erst ins Heck (Ablage hinter oder auf den Rücksitzen).**

Damit kann man die empfindliche Reaktion auf Seitenwind ebenso abbauen wie die Übersteuerneigung des Hecks. Unser Foto-beispiel VW 1302 zeigt die Verbesserung der Achslastverhältnisse; der voll beladene Wagen läßt sich ohne Kunststücke fahren und die Bodenfreiheit verringert sich an der tiefsten Stelle nur von ca. 15 auf 12 cm.

**Bei Wagen in Standardbauweise – Motor vorn/Antrieb auf die Hinterräder – muß**

**man sich je nach Hecküberhang des einzelnen Wagens und Federungscharakter richten.**

Viel Hecküberhang, beispielsweise beim Opel Rekord, verschlechtert unter voller Last die Fahreigenschaften eindeutig: ausgeprägtere Reaktion auf Seitenwind, labileres Verhalten in Kurven, Lenkradbewegungen führen eher zu Instabilität (obwohl die Lenkung selbst durch die Entlastung der Vorderräder etwas leichter geht, dafür weniger Gefühlskontakt zur Fahrbahn) – auch hier raten wir dringend zum Dachträger, selbst wenn der Heckgepäckraum alle Urlaubsutensilien faßt.

Was die Federung in diesem Zusammenhang ausmacht, zeigt unser Probebeispiel Rekord Caravan, dessen harter Kombi-Hinterradfederung die erstaunliche Last von 250 kg fürs Gepäck von vier Personen wenig ausmacht – Lastenkombis sind eben dafür gebaut (Bodenfreiheit nur unwesentlich von 18 auf 15 cm verringert).

Auch beim weiteren Beispiel Ford Taunus waren die Nachteile voller Beladung nicht wesentlich zu spüren – auch hier ist der Ausweg über den Dachträger eher vom Volumen als vom Gewicht des Urlaubsgepäckes her ratsam.

Einen Sonderfall bilden Wagen mit Luftfederung oder Niveauregulierung der Hinterachse.

Die Luftfederung – beim Citroen GS und den D-Modellen, beim Mercedes 300 SEL – schluckt auch die maximale Belastung mühelos, selbst dann, wenn es sich um Gewichtskonzentration im Heck handelt. Wir haben den 300 SEL schon mit 200 kg Last allein im Heck gefahren – praktisch nicht zu spüren. Der Citroen GS Break (Kombi) hat auch bei maximaler Zuladung wie die GS Limousine einen konstanten Abstand der Karosserie von 15 cm zur Fahrbahn, den man in diesem Fall mit dem Verstellhebel zwischen den Vordersitzen in zwei Stufen bis auf 25 cm erhöhen kann. Spätestens bei einer längeren Urlaubsfahrt lernt man die Vorteile der Luftfederung eindeutig kennen und würde ihr – nach dem Beispiel des Citroen GS – mehr Verbreitung auch in gängigen Preisklassen wünschen.

Mit Niveauregulierung der Hinterachse wird fast der gleiche Effekt erreicht. Sie ist auf Wunsch lieferbar beim Mercedes 200 bis 250 (und jetzt bis zum neuen 280), serienmäßig beim 280 S/SE. Nachträglicher Einbau ist allerdings mit ca. 1200 DM fast zweieinhalbmal so teuer wie Montage im neuen Wagen ab Werk.

Niveauregulierung gab es bisher auf Wunsch beim Opel Rekord/Commodore (bei den neuen Modellen leider nicht oder noch nicht) und gibt es beim Admiral/Diplomat. Der BMW 2800 hatte sie früher serienmäßig; jetzt ist das Gegenmittel gegen überfüllten Gepäckraum oder wichtiges Hilfsmittel beim Anhängerbetrieb bei allen BMW-Sechszylindern nur noch gegen Aufpreis zu haben.

## Spielraum schrumpft

Urlaubsautos beanspruchen deutlich längere Bremswege; dabei ergeben sich Unter-

schiede zwischen den vielen auf dem Markt befindlichen Wagen, auch die schon besprochenen Achslastverhältnisse spielen eine Rolle.

Aber als Faustregel kann man sagen, daß ein voll beladener Wagen etwa 10 bis 15% mehr Bremsweg braucht. Das entspricht einem Anhalteweg (ohne Schrecksekunde) aus 100 km/h bis zum Stillstand bei voll beladenem Wagen von etwa 60 bis 65 m statt 48 bis 54 m beim leeren Wagen – jeweils optimales Bremsen und griffige Fahrbahn für diese Werte vorausgesetzt. Bei ungünstigeren Bedingungen verlängern sich die Bremswege, aber die Relation zwischen wenig und voll beladen bleibt erhalten.

**Der Anhaltspunkt Sicherheitsabstand = halbe Tachogeschwindigkeit in Metern stimmt also weit eher für Alltagsfahrten, weniger für Urlaubsautos.**

Urlaubsautos beschleunigen selbstverständlich auch erheblich schlechter. Als Beispiele berücksichtigen wir einen schwächeren und einen spurtstarken Wagen.

Der nur mit dem Fahrer besetzte VW 1302 mit 44 PS braucht etwa 470 Meter Überholweg (entsprechend 17,7 sec), um einen mit 80 km/h dahinrollenden Lastzug zu passieren. Beim gleichen Sicherheitsspielraum muß man beim voll beladenen VW 1302 einschließlich Dachträger, der schon ab 80 km/h spürbar bremst, mit etwa 590 Meter oder 21,7 sec rechnen.

Beim Opel Rekord 1900 SH mit 97 PS beträgt fürs gleiche Beispiel der Überholweg mit geringer Belastung etwa 360 Meter (= 13,0 sec), der voll beladene Wagen braucht aber 420 Meter (= 15,7 sec).

**Fazit: Was bei Alltagsfahrten an Brems- und Überholmanövern gerade noch reicht, ist mit dem voll beladenen Urlaubswagen schon lebensgefährlich.**

## Kurven werden eckiger

Kurven mit voller Last sind der Offenbarungseid für die Fahrwerks- und Lenkqualitäten. In der Regel führen schon gefühlvolle Lenkradbewegungen zu stärkeren Schwankungen der Karosserie, wobei hier ein Dachträger zusätzlich negativ wirkt (Schwerpunkt liegt höher). Weiches Lenken ist dabei eine Grundregel für Urlaubsautos; sonst werden die nahezu unvermeidlichen „Ecken“ beim Kurvenfahren leicht zu Schlangenlinien.

Selbstverständlich spürt man stark wellige Kurven auch stärker, obwohl trampelige Hinterachsen zunächst einmal durch Belastung fest auf die Fahrbahn gedrückt (= stabilisiert) werden. Aber wenn eine voll beladene Hinterachse (beispielsweise beim Kadett oder Escort) wegtrampelt, dann geschieht dies eben heftiger.

Das gleiche Verstärken von Fahrwerksreaktionen gilt selbstverständlich auch fürs Unter- und Übersteuern. Ein voll beladener Audi 100 beispielsweise bleibt im Grenzfall untersteuernd (= Überschieben der eingeschlagenen Vorderräder), aber stärkere Lenkenschläge führen zum Pendeln der Karosserie, so daß man krasses Überschieben in Bergabkurven auf weniger griffige Fahrbahn einkalkulieren muß. EM



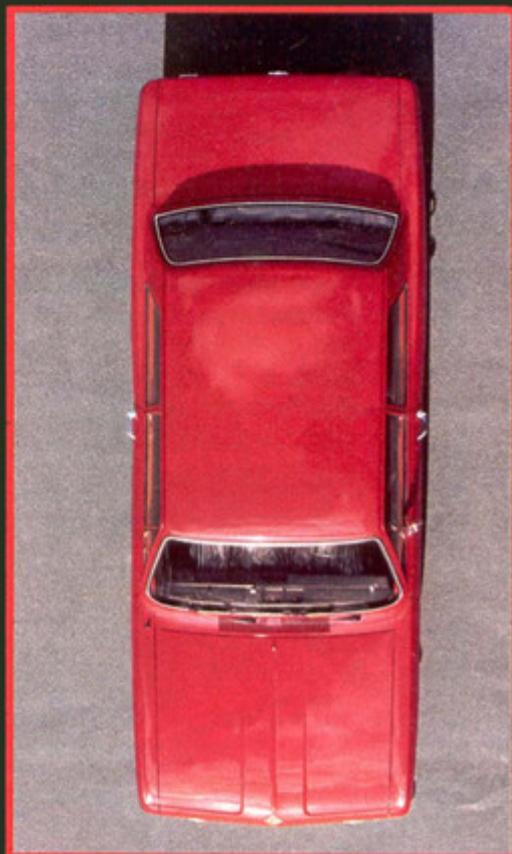


## Vierer- Test 2

# Käfer im

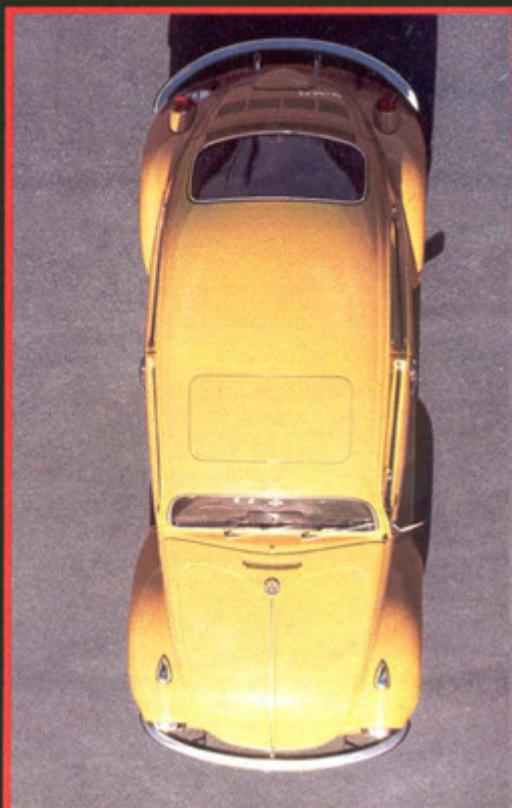
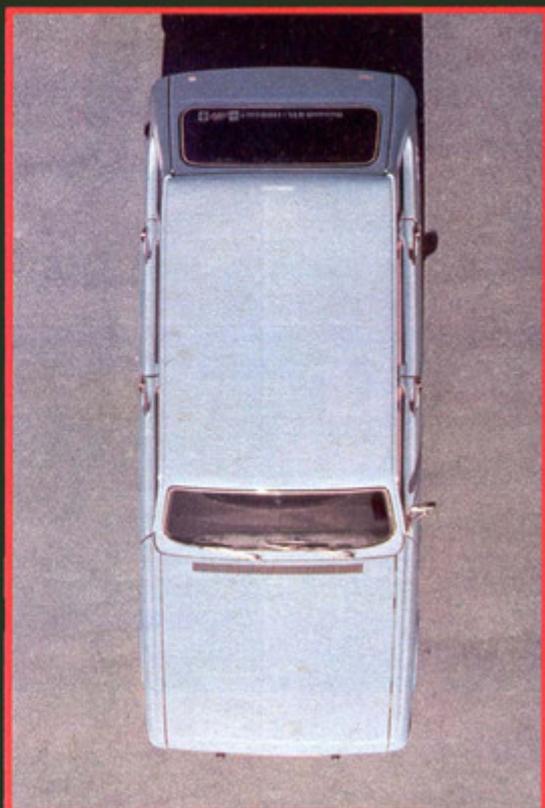
## Fiat 127

Die Ansicht genau von oben zeigt den geringen Karosserieüberhang des Fiat 127 vorn und hinten: viel Radstand (222,5 cm) im Verhältnis zur Außenlänge (359,5 cm). Das ergibt zusammen mit der Ausnutzung der Spurbreite tadellose Voraussetzungen für gute Fahreigenschaften, die der Fiat 127 auch dann bietet, wenn er voll belastet ist — siehe Fahrfotos in diesem Heft.



## Renault 6

Beim R 6 ist der hintere Karosserieüberhang fürs Kombiheck beträchtlich, der Radstand (links 240,1 cm, rechts 244,9 cm) im Verhältnis zur Außenlänge (385,9 cm) aber nicht zu kurz. Beim Volladen des R 6 muß man aufpassen, daß schwere Last möglichst vor der Hinterachse verstaut wird; bei vollbeladenem Heck verschlechtern sich die Fahreigenschaften deutlich — Einzelheiten im Text.



# n der Zange

## Opel Kadett 1100

Schon optisch das einzige „Normalauto“ in dieser Vierergruppe, mit großem Gepäckraum im Stufenheck. Der Kadett ist der längste Wagen, ohne Stoßstangenhörner (wie auf dem Foto) beträgt die Gesamtlänge 410,5 cm, mit Stoßstangenhörnern beim Kadett L dagegen 418,2 cm, aber der Radstand (241,6 cm) ist nicht länger als beim R6 und VW 1302. Bei vollem Gepäckraum muß man beim Kadett erhebliche Hecklast einkalkulieren.

## VW 1302

Das Foto direkt von oben zeigt die wuchtige Nase des VW 1302, den man heute als Käfer-Normalmodell bezeichnen kann. Aber die Proportionen der Karosserie stimmen, auch das Verhältnis von Radstand (242,0 cm) im Verhältnis zur Außenlänge (408,0 cm) paßt. Volle Belastung hat keinen nachteiligen Einfluß auf die Fahreigenschaften — siehe Fahrfotos Seite 41 in diesem Heft.

Im ersten Teil dieses Vierertests im vorigen Heft ging es um das Raumangebot, um Preise und Aufpreise und um die Bedienung. Wie die vier Kandidaten in den einzelnen Bewertungspunkten abgeschnitten haben, wurde in den Tabellen auf den Seiten 62/63 in diesem Heft zusammengefaßt.

Im zweiten Teil des Vierertests werden nun Fahrsicherheit und Fahrkomfort, die Ausreifung und die Qualität beurteilt. Daraus resultiert die Schlußbewertung.

### Fiat 127

#### Gutmütig sicher

Frontantrieb, langer Radstand (Achsabstand) im Verhältnis zur Außenlänge, breite Spur, serienmäßig Gürtelreifen, weitgehend neutrale Reaktionen des Fahrwerks auf kritische Bedingungen — alle diese Faktoren ergeben noch nicht zwangsläufig ein besonders fahrsicheres Auto. Es kommt sehr auf die Abstimmung aller Einzelheiten an; trotz aller Computer- und Meßtechnik entscheidet buchstäblich das Fingerspitzengefühl der Ingenieure.

Wir fahren seit Monaten den 127 im Dauertest, zuerst in den — allerdings harmlosen — Wintermonaten, jetzt im Frühjahr unter allen Fahr- und Lastbedingungen. Alle motorfahrer loben die Fahrsicherheit, deshalb auch die Bestnoten Seite 62. Dieses positive Urteil bezieht sich auch auf den voll belasteten Wagen, siehe die Fahrfotos Seite 41 in diesem Heft. Dabei wurde der Fiat 127 maximal belastet, einschließlich der erlaubten 50 kg auf dem Dachträger.

Natürlich sinkt das 127-Heck unter voller Belastung tief ein; bei kleineren Unebenheiten schlägt dann die Hinterradfederung bis auf die Gummipuffer durch. Kritisch wird das für die Fahrsicherheit auch auf sehr welligen Strecken nicht, aber Rücksicht auf die Mitfahrer hinten erfordert dann eine langsamere Gangart, vor allem auf ausgestampften Autobahnen.

Dafür muß man weder eine deutlich erhöhte Reaktion auf Seitenwind noch eine teigig ansprechende Lenkung hinnehmen. Der Fiat 127 mit maximaler Belastung (die übrigens höher als bei den drei Konkurrenten ist!) erfordert zwar mehr Aufmerksamkeit vom Fahrer, aber er strapaziert ihn nicht.

Einkalkulieren muß man jedoch bei voll beladenem Wagen eine etwas brüsker einsetzende Neigung, in schnell gefahrenen Kurven, vom gleichmäßigen gut berechenbaren Untersteuern bei zu starkem Lenkradeinschlag in ein Herumschwenken des Hecks (= Übersteuern) überzuleiten. Dieser plötzliche Übergang zum Übersteuern läßt sich aber — auch über Bodenwellen in Kurven — durch Gegenlenken parieren.

Im übrigen bietet der Fiat 127 bei mittlerer Belastung (ein bis zwei Personen und etwas Gepäck) ein absolut gutmütiges Fahrverhalten. In Kurven genügt stures Festhalten des Lenkrads. Die leichte Untersteuerneigung (= Überschieben der eingeschlagenen Vorderräder) entspricht dabei vollkommen dem sicheren Alltagsfahren, weil sich die Vorderräder von selbst etwas abbremsen.

Diese Fahrsicherheit bleibt — wie wir im Dauertest trotz der kurzen Dauer des letzten Winters erprobten — auch auf verschneiten und glatten Straßen erhalten. Böses Wegrutschen der Vorderräder ist auch in Bergabkurven kaum zu provozieren. Auf spezielle Winterbereifung konnten wir gut verzichten; die Michelin zX sorgten für gutes Durchkommen im Schnee und Spursicherheit auch auf ausgefurchten Straßen. Natürlich muß man sich auf die verstärkte Neigung der Vorderräder zum Durchdrehen einstellen, wenn das Heck belastet ist.

Auch auf griffiger Fahrbahn erfordert scharfes Anfahren etwas Gefühl, weil man sonst die Umwelt nur durch schrille Reifengeräusche belästigt, was außer erhöhtem Verschleiß der Vorderreifen beim Ampelsprint gar nichts einbringt.

Über das Thema Reifenverschleiß braucht man sich beim Fiat 127 ohnehin nicht zu erregen. Nach den Erfahrungen mit unserem Dauertestwagen trauen wir ihm mit den Michelin zX-Stahlgürtelreifen (die überwiegend ab Werk montiert werden) durchschnittlich 30000 km für alle Reifen zu, wenn man — wie bei Frontantriebswagen üblich — alle 10000 km die Vorder- gegen die weit weniger beanspruchten Hinterreifen austauscht. Ab Werk werden außerdem noch Gürtelreifen von Pirelli und Ceat montiert, für die wir mit durchschnittlich 25000 km Profillebensdauer rechnen. Gegen die Michelin zX gibt es auch zum Fahrkomfort keine Einwendungen; die Ablaufhärte wird gut absorbiert, keine Neigung zum Karosseriedröhnen. So kommen die Gürtelreifen-Pluspunkte uneingeschränkt zur Geltung, so daß man mit dem Fahrkomfort beim Fiat 127 zufrieden sein kann. Französisch-bequemes Dahinrollen wie beim Renault 6 bietet er natürlich nicht, auch der VW 1302 ist viel komfortabler ge-



Kurvenfahren unter Idealbedingungen: trockene Fahrbahn — nur der Fahrer im Wagen — leerer Gepäckraum. Alle vier Wagen zeigen in dieser engen und langsamen Kurve eine Untersteuerneigung (= Überschieben der eingeschlagenen Vorderräder): schwach beim Fiat 127 (links oben), deutlich beim Kadett (rechts oben) und Renault 6 (links unten), erstaunlicherweise auch beim VW 1302 (rechts unten).



federt — die karg gepolsterten Sitze des 127 vertuschen nichts.

Starke Bodenwellen zeigen schon bei mittlerer Belastung die Grenzen des Federwegs, aber knallhart gefedert (wie den Kadett) kann man den Fiat 127 nicht bezeichnen. Die straffe Stoßdämpfung unterdrückt auch die Neigung zum Karosserienicken. Die Stoßdämpfer sind offensichtlich auch dauerhaft.

Der Hauptminuspunkt beim 127 ist das Motorgeräusch, das von den mot-Fahrern von noch erträglich bis äußerst lästig bei langen Autobahn-Vollgasfahrten eingestuft wird. So extrem lästig wie bei der ersten 127-Serie für Deutschland (siehe Test in Heft 21/71) sind die späteren Wagen nicht mehr; aber wir sind keineswegs zufrieden.

Lästig wird das Motorgeräusch jenseits 5000 U/min, das sind 110 km/h im vierten Gang (Tachoanzeige 118 km/h). Also belästigt besonders das Autobahnfahren im Dauerbereich zwischen 120 und 140 km/h, während bei Vollgas — das sind 140 km/h = ca. 6300 U/min, Tachoanzeige 153 km/h — die Reizschwelle offenbar überschritten ist; der Fiat 127 erscheint dann wieder etwas leiser.

## Opel Kadett Strammer Geselle

Seit dem Erscheinen des ersten Kadett B mit hinteren Blattfedern (im August 1965) ist an Fahrsicherheit und -komfort viel Kri-

tik geübt worden, die auch nach dem Erscheinen der zweiten, heutigen Kadett B-Version mit hinteren Schraubenfedern (im August 1967) nicht verstumte.

Diese Kritik stammte natürlich in erster Linie von Testern, nicht nur von mot und auch nicht nur von Fachzeitschriften. Den Verkaufserfolg des Kadett hat dies nicht hemmen können — die meisten Fahrer nehmen es gleichgültig hin, fahren entsprechend langsam, wenn der Kadett voll belastet, die Straße schlecht ist oder Seitenwind besonders heftig bläst.

Dabei muß man zur Einstufung des Kadett die Straßengüte berücksichtigen. Auf ebener Fahrbahn liegt er gut; man kann hohe Kurvengeschwindigkeiten wagen, weil die exakte Lenkung stets das Gefühl für den richtigen Radeinschlag vermittelt und Ge-

genlenken keine Probleme bringt. Die deutliche Untersteuerneigung ist auch hier ein positiver Faktor für sicheres Alltagsfahren – keine Gefahr, daß der Kadett mit dem Heck zuerst ausbricht.

Die Kadett-Schwierigkeiten ergeben sich erst bei welligen Straßen und verstärken sich noch bei voller Belastung und Seitenwind. Bodenwellen offenbaren deutlich, wie hart der Kadett gefedert ist. In Verbindung mit der stoßigen Lenkung, die Fahrbahnstöße bis in die Handgelenke überträgt, spürt auch der Fahrer schlechte Autobahnstücke überdeutlich.

Mit Gürtelreifen, die wir für den Kadett rundweg empfehlen, verbessert sich der Fahrkomfort etwas; die Eigenfederung der Gürtelreifen absorbiert schon einen Teil der Fahrbahnstöße. Der Wagen für den Vergleichstest hatte Michelin zX, die man beim Kadett zwar sehr teuer (mit 202 DM Aufpreis) bezahlen muß, die sich aber fürs Fahren wie für die Wirtschaftlichkeit gleichermaßen rentieren. Für den gleichen Aufpreis werden auch Textilgürtelreifen ab Werk montiert, wobei man keine Wünsche nach einem bestimmten Fabrikat äußern kann – Umrüstung beim Händler.

Serienmäßig hat der Kadett mit 50 PS-Motor die mageren Normalreifen 6,00-12 – eine Zumutung für ein Auto des Jahrgangs 1972, das selbst in der einfachsten Ausführung schon deutlich über 6000 DM kostet. Zwar kann man Normalreifen 155-13 extra bestellen, aber wir würden uns diesen Umweg ersparen und gleich Gürtelreifen nehmen; aber mit dringend notwendigen Scheibenbremsen vorn einschließlich Bremskraftverstärker kostet der Kadett-Zweitürer dann schon knapp über 7000 DM. Die Normal-Ausrüstung des Kadett mit Trommelbremsen ist ebenfalls eine Zumutung; sie greifen ziemlich schroff und erfordern sehr viel Pedalkraft, wobei eine deutliche Neigung zum Bremsenrubbeln den Kadett B schon seit sieben Jahren in der Trommelbremsen-Version begleitet.

Starke Bodenwellen schütteln vor allem die Rücksitz-Mitfahrer kräftig durch; schnelles Fahren auf schlechten Autobahnen wird zur Qual – da kann man schon Verständnis dafür finden, daß so hart gefederte Wagen zum Dauerlinksfahren animieren. Dabei gerät der Kadett auch in heftige Nickbewegungen, weil die lasche Stoßdämpfung die Federungsbewegungen nicht mehr bändigen kann.

Für die 6,00-12-Normalreifen rechnen wir mit einer durchschnittlichen Profillebensdauer von 20000 km, ebenso für 155-13. Bei den Gürtelreifen 155 SR 13 kann man dagegen rund 30000 km ansetzen.

Ein spezielles Kapitel ist das Fahren mit vollem Kadett-Gepäckraum. Der geräumige Gepäckraum verführt natürlich zum Vollpacken, auch wenn man dann in gefährliche Nähe des zulässigen Gesamtgewichts

kommt und Überladen riskiert. Bei voller Heckbelastung reduziert sich der ohnehin knappe Federweg auf ein Minimum; die Hinterradfederung schlägt auf kleinen Bodenwellen bis zum Anschlag durch. Auch beim Einlenken in Kurven muß man beim voll beladenen Kadett erheblich mehr aufpassen; der Hebelarm vom Heckgewicht entlastet die Vorderräder; man kann den Gefühlskontakt zur Fahrbahn etwas verlieren – ausgleichen von Bodenwellen in Kurven verlangt dann Feingefühl, weil bruske Lenkradausschläge nur zu Schlingelinien und heftigen Kurskorrekturen führen. Ebenso verhält sich der Kadett bei der Reaktion auf Seitenwind; wir haben es seinerzeit schon im 40000 km-Dauertest eines Kadett LS (siehe Heft 19/69) erlebt, daß man bei widrigen Windbedingungen verhalten fahren und im Windschatten von Lastzügen konzentriert alle Spurmängel ausgleichen muß.

## Renault 6

### Doppelter Charakter

Mehr als jeder der drei anderen Wagen in dieser Gruppe zeigt der Renault 6 zwei Gesichter, je nachdem, ob man ihn mit geringer bis mittlerer oder ob man ihn mit voller Beladung fährt. Die volle Beladung muß man dabei wiederum unterteilen in maximale Besetzung mit vier bis fünf Personen ohne Gepäck (ohne deutliche Hecklast) und volles Ausnutzen der Kombilademöglichkeiten bei entsprechender Gewichtskonzentration im Heck.

Nur mit Fahrer und Beifahrer besetzt, ist der Renault 6 ein braves Auto. Die deutliche Seitenneigung der Karosserie, das Pfeifen der Reifen in schnell gefahrenen Kurven, verleitet dabei ebensowenig zu fahrerischen Abenteuer wie die recht indirekte und schwergängige Lenkung. Auch spezifische R 6-Eigenarten wie das steil stehende Lenkrad und die starke Rückstellneigung der Lenkung bremsen forsche Fahrer. Versucht man in einer Kurve wirklich mutwillig etwas zuviel, so dreht eher das kurveninnere Vorderrad ohne Kraftschluß zur Fahrbahn durch, als daß der R 6 mit zu deutlicher Untersteuerneigung über die eingeschlagenen Vorderräder geradeaus weiterschiebt.

Bei geringer Belastung spürt man auch Seitenwindeinflüsse nicht; der R 6 ist dann selbst bei hohem Tempo auf welligen Straßen sehr spurstabil und sicher zu fahren. Man kann sich uneingeschränkt über die komfortable Federung freuen, die böse Bodenwellen wegschluckt; die bequemen R 6-Sitze machen ihn zu einem angenehmen Reisewagen.

Einen zweiten, gewissermaßen gegenteiligen Charakter zeigt der Renault 6 bei voller Beladung, wohlgernekt innerhalb der papiermäßig zulässigen Grenzen. Dann wird er deutlich hecklastig; der lange Federweg verkürzt sich hinten auf ein Drittel – der Ansprechweg bis auf die Endanschläge schrumpft dahin. Man spürt schon auf mittleren Bodenwellen – erst recht auf schlechten Autobahnstücken – hartes Anschlagen. Die guten Sitze täuschen hier die Insassen über die wahren Fahrbahnstöße hinweg – jedenfalls erfordert schnelles

Autobahnfahren im voll beladenen Renault 6 mehr Aufmerksamkeit. Auch bei milden Lenkkorrekturen beginnt die Karosserie stärker zu schwanken; scharfe Lenkaus-schläge führen unweigerlich zum Schlingern, im Extremfall zu Schleuderbewegungen, die nur mit viel Geschick und schnellen Reaktionen aufzufangen sind.

Die Verlagerung der Achslasten hat auch Einfluß auf das Bremsverhalten; der voll beladene und dann hecklastige Renault 6 erfordert mehr Lenkkorrekturen beim scharfen Bremsen, aber die Bremswirkung reicht vollkommen aus. Trotzdem wäre für die Beanspruchung schon ein Bremskraftverstärker zu wünschen, der auch als Extra nicht lieferbar ist.

Serienmäßig Gürtelreifen, wie bei jedem anderen Renault. Wahlmöglichkeit des Fabrikats besteht nicht, neuerdings bemerken wir eine verstärkte Tendenz zur Montage von Stahlgürtelreifen (Michelin zX und Uniroyal Rallye 180) ab Werk. Wir haben vor einigen Wochen einen R 6 TL-Dauertest mit Michelin zX begonnen, deren Ablaufhärte gut absorbiert wird. Zur Profillebensdauer werden wir in einigen Monaten Exaktes mitteilen können; wir rechnen bei Textilgürtelreifen mit durchschnittlich 35000 km, bei Stahlgürtelreifen mit 40000 km, wobei hier selbstverständlich neben der Fahrweise auch die Belastung eine entscheidende Rolle spielt. Häufiges forsches Anfahren oder gar Ampelsprints mit dem voll beladenen R 6, bei dem dann die Vorderräder viel leichter durchdrehen, treiben den Verschleiß natürlich in die Höhe.

Feingefühl erfordert das Anfahren auf winterlich-glatten Steigungen, mehr jedenfalls als beim Fiat 127. Auch hier spielt Entlastung der Vorderräder eine entscheidende Rolle; mit viel Hecklast wird das Wegkommen schwieriger, vor allem dann, wenn diese hinter den Hinterrädern konzentriert ist – bei normalem Gepäckraum also; beim Kombiladeraum sollte man gerade auch im Winter schwere Last vor der Hinterachse unterbringen, notfalls von den hinteren seitlichen Türen her beladen.

Hecklast behindert das Renault 6-Fahren im Winter also deutlich, während man umgekehrt beim Kadett feststellen muß, daß er ohne Last oder Ballast im Gepäckraum (mindestens 30 kg, besser 50 kg) schon an mittleren Steigungen trotz Winterbereifung nicht mehr loskommt, weil die Antriebsräder nicht genügend Bodendruck haben. Lästig finden wir beim Renault 6 das Motorgeräusch beim vollen Ausdrehen und die Dröhnneigung der Karosserie.

## VW 1302

### Viel besser als sein Ruf

Auch ein schlechter Ruf haftet lange; beim VW Käfer gilt dies speziell für die Fahreigenschaften, die seit Einführung des VW 1302 mit Federbein-Vorderachse und Schräglenker-Hinterachse zwei Klassen besser als früher sind, auch wenn sich das noch nicht herumgesprochen hat. Seitenwindempfindlichkeit ist auch beim VW 1302 als ein prinzipieller Heckmotor-Nachteil haften geblieben, aber er ist gemildert; an böigen Tagen muß man mit dem VW 1302 bei weitem nicht so konzentriert



ordentlich, es besteht kein Anlaß gezielt zu Textildgürtelreifen zu- und von Stahlgürtelreifen abzuraten. Allerdings haben die Praxiserfahrungen mit der – recht empfindlichen – Federbein-Vorderachse des VW 1302 in jetzt eineinhalb Jahren gezeigt, daß offenbar mit Stahlgürtelreifen die Schwingungen im Aufbau von der Vorderachse her (Schütteln und Zittern im Lenkrad) stärker auftreten.

Selbst sehr flottes Kurvenfahren treibt dem VW 1302-Fahrer nicht den Angstschweiß

Stoßdämpfung ist einwandfrei; bei unserem 1302-Dauertestwagen hat sie auch nach jetzt 30 000 km nicht gelitten.

Gute Wintereigenschaften gehören beim 1302 seit eh und je zu den VW-Tugenden; wir kamen im letzten Winter (der allerdings diesen Namen kaum verdiente) gut mit den Michelin zX aus. Es bedarf auch keiner Tricks mit Be- und Entladen; selbst Vollpacken des Buggepäckraums verschlechtert das Anfahren nicht spürbar – mit Heckmotor gelingt Anfahren im Schnee

## mot-Bewertung am Maßstab der Preisklasse

Die Noten: 1 = vorbildlich, 2 = gut (über dem Durchschnitt), 3 = befriedigend (Durchschnitt), 4 = ausreichend (unter dem Durchschnitt), 5 = mangelhaft.

Bewertungsreihenfolge:

- 1) Dr. P. Simsa    5) W. Hecht  
2) K. Freund    6) P. Magnus  
3) E. Männer    7) L. Richter  
4) R. Traub

Form als subjektive Bewertung ist in der Endrechnung nicht mitgezählt.

So bewerteten die einzelnen Tester:

Dr. P. Simsa: 1. Fiat — 2. Renault — 3. Opel — 4. VW

K. Freund: 1. Opel — 2. Fiat und Renault — 4. VW

E. Männer: 1. Fiat — 2. Opel — 3. Renault — 4. VW

R. Traub: 1. Fiat — 2. Opel — 3. Renault — 4. VW

W. Hecht: 1. Fiat — 2. Opel — 3. Renault und VW

P. Magnus: 1. Fiat — 2. Renault — 3. Opel — 4. VW

L. Richter: 1. Fiat — 2. Opel — 3. Renault — 4. VW

wie mit dem Kadett fahren, wobei außerdem noch erwähnenswert ist, daß der voll beladene Käfer dann sogar deutlich spurstabiler als der Renault 6 ist.

Mit der Kurvensicherheit kann man sehr zufrieden sein, vorausgesetzt die Montage von Gürtelreifen, die wir auch beim Käfer als einzig zeitgemäß betrachten. Das Werk montiert zu gleichem Aufpreis entweder Stahlgürtelreifen (Michelin zX, Uniroyal Rallye, Conti TS) oder Textildgürtelreifen. Mit Gürtelreifen steigern sich die ohnehin sehr langen Reifenlaufzeiten dank 15 Zoll-Rädern nochmals deutlich. Mit den schmalbrüstigen 5,60-15-Normalreifen rechnen wir mit durchschnittlich 25 000 km pro Reifensatz, mit Gürtelreifen 155 SR 15 mindestens mit 35 000 km. Die Erfahrungen mit unserem 1302-Dauertestwagen beweisen, daß dieser Mittelwert sogar deutlich überschritten wird. Der 1302 wird wohl die gesamte Dauertestdistanz von 40 000 km (+ 2000 km Einfahrzeit beim Werk) mit den Michelin zX der Erstausrüstung absolvieren. Absorbierung der Gürtelreifen-Ablaufhärte

auf die Stirn; der unter dem Blech sehr moderne Käfer verträgt scharfes Hineinziehen in Kurven auch dann, wenn Bodenwellen für kräftige Beanspruchung der Federwege sorgen. In engen Kurven zeigt sich eher leichtes Untersteuern, während man im Extremfall natürlich das heckmotortypische Übersteuern provozieren kann. Dieses gutmütige Kurvenverhalten bleibt auch weitgehend erhalten, wenn man den VW 1302 bis zum maximal zulässigen Gewicht einschließlich 50 kg Dachlast vollpackt – siehe Fahrfotos Seite 41. Dann kommt es natürlich sehr auf den Gewichtsungleich im Bug an, während Gepäck nur hinter den Rücksitzen die Übersteuerneigung verstärkt.

Der VW 1302 bleibt auch mit voller Belastung komfortabel, die langen Federwege werden weder vorn noch hinten ganz aufgezehrt. Deshalb kann man unter allen Lastbedingungen, auch auf schlechter Straße, komfortabel fahren oder sich fahren lassen – keine übertriebene Körperertüchtigung der Insassen durch Härte. Auch die

notfalls auch ohne jegliches Feingefühl im Gasfuß, im Grenzfall auch viel eher ohne Schiebehilfe.

Während man beim Opel Kadett über das Geräuschniveau keine Worte verlieren muß (so angenehm, wie man es in dieser Preis- und Hubraumklasse erwarten kann), scheiden sich hier beim VW 1302 die Geister. Die Bewertungen im Dauertest – siehe 20 000 km-Zwischenbericht in Heft 7/72 – schwanken zwischen erträglich und entschieden zu laut.

Beim VW 1302 ist viel Aufwand für Geräuschdämpfung zu spüren, das Werk spart hier nicht wesentlich. Also liegt es am spezifischen Klang des luftgekühlten Motors, den man hinnimmt oder nicht – siehe auch die Bewertung Seite 63, die zwischen befriedigend und ausreichend hin- und herpendelt. Objektiv lästig auch nach außen bleibt das Leerlaufgeräusch; das Rasseln des kalten Motors mit eingeschalteter Startautomatik ist vom vergleichsweise dezenten Geräusch selbst des Fiat 127 und erst recht des Renault 6 und Opel Kadett weit entfernt.

		Fiat 127						
	Form	3	2	3	2	3	3	2
Karosserie	Raumausnutzung	1	2	1	1	1	1	1
	Gepäck	4	3	4	2	2	3	3
	Ausstattung	3	3	3	3	2	2	3
	Übersichtlichkeit	1	2	1	2	1	3	2
1. Zwischenwertung		9	10	9	8	6	9	9
Fahren	Bedienung	1	2	2	2	2	2	1
	Motorleistung	1	2	1	2	1	1	1
	Fahreigenschaften	1	2	1	2	1	1	1
	Fahrkomfort	3	3	4	3	2	3	3
	Geräusche	5	3	4	3	4	4	3
	Bremsen	2	3	1	2	2	2	2
	Heizung	3	3	4	2	2	3	2
Lüftung	4	3	3	2	3	4	2	
2. Zwischenwertung		20	21	20	18	17	20	15
Wirtschaftlichkeit	Verbrauch	1	2	1	2	2	1	2
	Kundendienstversorgung	3	3	3	3	3	3	2
	Wiederverkaufschancen	3	4	3	3	2	3	2
	Verarbeitung	3	3	2	3	3	3	3
	Preiswürdigkeit	1	2	1	2	2	1	1
3. Zwischenwertung		11	14	10	13	12	11	12
Gesamtpunkte		40	45	39	39	35	40	36
<b>Gesamtnote im Mittel</b>		<b>2,3</b>						

# Qualität

## Urteile und Vorurteile

Bei neuen Modellen hat Fiat bisher in den Anfangsserien qualitativ viel gesündigt; der dadurch angeknackste Modellruf stabilisiert sich dann erst nach Jahren (wie beim 128 und 124) oder gar nicht (wie beim 125) mehr. Der Fiat 127 hat in dieser Be-

Beim Renault 6 haben wir – wie erwähnt – vor wenigen Wochen einen 40000 km-Dauertest begonnen; ein Renault-Dauerkummer der letzten Jahre – die mangelnde Haltbarkeit der Antriebswellen – hat den R 6 nicht mehr betroffen, bis jetzt haben wir jedenfalls keine Leserklagen gehört. Unser Dauertest wird in einigen Monaten auch dazu näheren Aufschluß bzw. die endgültige Bestätigung für die Werksaussagen bringen, daß dieses Problem endlich beseitigt ist. Es hätte – vom R4 und R16 her – auch für

selbst mehrmaliger Tausch von Vergaser und Verteiler, vielfaches Einstellen und ständige Werkstattbetreuung hat beim Dauertestwagen zu keinem dauerhaften Erfolg geführt. Der problemlose Volkswagen von einst ist dieser Käfer längst nicht mehr. Deshalb sanken die entsprechenden Benotungen in der Tabelle beim VW1302 erstmals unter das Niveau des Opel Kadett, der viel ausgereifter und zuverlässiger ist – auch wenn es bei diesem auch mal Ärger im Einzelfall geben kann.

Opel Kadett 1100								Renault 6								VW 1302							
4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	2	3	4	3	4	3	4	4		
3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	2	3	3	2	5	4	4	5	4	4	4		
1	2	1	1	2	2	1		3	2	2	3	2	2	3	5	4	3	4	3	5	4		
4	4	4	3	2	3	3		3	3	2	3	3	3	2	3	4	3	3	2	3	3		
3	3	4	3	2	3	2		1	3	2	2	1	2	1	5	4	4	4	3	5	4		
11	12	12	10	9	11	8		9	10	9	10	9	10	8	18	16	14	16	12	17	15		
1	2	2	3	2	2	2		2	3	3	3	4	3	3	1	2	2	2	1	3	2		
2	2	1	2	2	2	3		3	2	2	3	2	2	3	5	3	4	3	3	4	4		
4	4	4	3	3	3	3		2	2	3	2	2	3	2	3	3	2	3	3	3	4		
5	4	4	3	3	4	3		1	2	3	2	1	2	2	2	3	2	3	2	3	3		
4	2	2	2	2	3	2		4	3	3	3	3	3	2	3	4	4	3	3	4	3		
4	3	4	3	3	3	3		2	2	2	2	2	2	2	3	3	4	3	2	2	2		
1	2	1	2	2	2	1		2	3	3	3	3	3	2	3	4	4	3	4	4	4		
4	2	3	2	2	4	3		4	2	1	2	2	2	2	4	4	4	3	3	4	5		
25	21	21	20	19	25	20		20	19	20	20	19	20	18	24	26	26	23	21	27	27		
1	2	2	3	2	2	3		1	3	2	3	3	3	3	4	4	4	4	3	4	4		
2	2	1	2	1	2	2		2	3	3	3	3	3	3	2	2	1	1	1	2	2		
2	2	2	2	1	2	2		3	3	3	3	3	3	3	2	2	1	1	2	2	2		
2	2	1	2	1	2	2		3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	2	1	2	3		
1	3	1	2	3	3	3		4	4	2	3	3	4	3	4	3	3	2	3	3	4		
8	11	7	11	8	11	12		13	16	13	15	15	16	15	14	13	12	10	10	13	15		
44	44	40	41	36	47	40		42	45	42	45	43	46	41	56	55	52	49	43	57	57		
<b>2,45</b>								<b>2,55</b>								<b>3,1</b>							

ziehung sehr angenehm überrascht; auf jetzt 17000 Dauertestkilometern hat er sich als äußerst zuverlässig erwiesen. Bis jetzt war in fünf Monaten nur ein außerplanmäßiger Werkstattaufenthalt wegen des Chokes notwendig, der sich nicht ganz einschleichen ließ – man hätte auch bis zum fälligen Kundendienst warten können. Der Qualitätsruf des Opel Kadett ist seit vielen Jahren gefestigt, siehe den 40000 km-Dauertest in Heft 19/69 (damals von einem 1100 LS mit 55 PS, der heute nicht mehr im Programm ist). Einen zu recht besonders guten Ruf genießt Opel für die Rostvorsorgen der Karosserie; auch ein leidiges Problem früherer Kadett-Serien – die Anfälligkeit der Zündanlage, speziell des Verteilers, gegen Feuchtigkeit – ist offensichtlich behoben; wir hatten mit unseren jüngeren Kadett-Testwagen keinen diesbezüglichen Ärger mehr und auch in der Leserpost taucht dieses Übel kaum mehr auf. Die guten Wiederverkaufschancen des Kadett beruhen zweifellos auch auf diesem untadeligen Modellruf.

den R 6 eine starke Belastung werden können, weil Renault damit den Ruf der eigenen Modelle und des Frontantriebs überhaupt gefährdete. Seit einigen Wochen sind alle Renault, die nach Deutschland geliefert werden, hohlraumversiegelt. Widersprüchlichste Meinungen hört und liest man zur Bewährung des VW 1302. Dazu können wir durch den bei mot laufenden Dauertestwagen aus eigenen – meist negativen – Erfahrungen einiges beisteuern. Im 20000 km-Zwischenbericht in mot 7/72 haben wir ausführlich von dem beinahe chronischen Ärger mit Vergaser und Zündung bei unserem VW1302 berichtet, der leider kein besonders krasser Ausreißer in der Serie ist. Dieser Ärger hält an; wir haben in der Zwischenzeit schon wieder Probleme mit schlechtem Leerlauf und Vergaservereisung gehabt. Sicherlich ist unser Dauertestwagen durch die Tatsache gehandikapt, daß im September 1971 (Produktion dieses Wagens) das VW-Werk noch voll mit den Problemen der Abgasvorschriften zu kämpfen hatte. Aber

Zur Motorlebensdauer sind im Rahmen eines Vierertests nur Anhaltspunkte möglich, wobei man diese für den Fiat 127 und auch noch für den Renault 6 wegen der kurzen Beobachtungszeit nur mit Vorbehalt geben kann. Aber weder beim Fiat noch beim Renault ist der Motor neu; der 900 ccm-Motor des 127 stammt von den – höher beanspruchten – 850 Coupé/Spider und hat sich dort als langlebig erwiesen, trotz furchterregend hoher Drehzahlen. Der 1100 ccm-Motor des Renault 6 ist ein altbewährter Bekannter seit den Tagen des R 8 Major. Als Faustregel würden wir dem Kadett- wie dem R 6-Motor jeweils 100000 km geben; beim Fiat 127 und beim VW 1302 dagegen eher mit 80000 km bis zum Einbau eines Austauschmotors rechnen – jedenfalls ist die extreme Langlebigkeit der VW-Motoren längst Legende aus der Zeit, als sie noch weniger beansprucht waren (gilt heute noch für den 1200 ccm/34 PS-Motor, der als Minderausstattung für 100 DM weniger auch im VW 1302 geliefert wird). ■