

# mot auto-journal

E 5939 D

vereinigt mit motor-Rundschau + kritik

Belgien br 26,38, Dänemark skr 1,-, Finnland Fmk 2,-, Frankreich FF 2,-, Griechenland Gr 20,-, Island Isk 47,-, Italien Lit 350, Jugoslawien Din 5,-, Kanada Can 5,-,88, Korea KR 3,80, Luxemburg Fr 23,-, Niederlande fl 1,68, Norwegen skr 3,85 (inkl. moms.), Österreich ö 8 12,-, Portugal Esc 17,50, Spanien Ptas 40,-, Südafrika Rd -,-,33, Schweden skr 3,-, (inkl. moms.), Schweiz skr 1,86, Türkei TL 8,30, USA US \$ -,-,75. Printed in Germany

Nr. 15 29. 7. 1972 DM 1,50

Markenreport Datsun

# Neu: Fahrbericht Der kleine Audi

Alle Modelle  
1,3 Liter 55 PS  
1,5 Liter 75/85 PS



Geld:  
Was kostet  
Abschleppen?



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

VW 1302 Dauertest 40 000 km



Dauertest 40000 km

# VW 1302



Über die ersten 20 000 km mit VW 1302 berichteten wir in mot 7/72. Der Dauertest begann am 1. 10. 1971 mit 1 948 km auf dem Tacho und wurde am 6. 3. 1972 beim Kilometerstand 21 948 abgeschlossen. Ende des zweiten Testabschnitts am 27. 6. 1972 mit 41 948 km.

## Motor:

### Da hat doch einer dran gedreht

Fast im gesamten Bericht des ersten Dauertestabschnitts mußten wir uns mit den miserablen Eigenschaften des Motors beschäftigen (Beschleunigungsloch, lahm, absterben usw.). Am Ende der ersten 20 000 km stellten wir fest, daß die Werkstatt das Schlimmste gemildert hatte („es ging einigermaßen“). Doch schon nach weiteren 2000 km war alles wieder

beim alten. Inoffizieller Kommentar: 2000 km sind zu kurz, die Einstellung sollte wenigstens dreiviertel der Inspektionsintervalle halten!

Kurz und gut, Wolfsburg begann sich für unsere 1302-Misere zu interessieren. Der Motor sollte im Werk überprüft werden. Grundsätzlich geben wir Dauertestwagen nicht ins Werk, da dann eine exakte Kontrolle des Dauertests nicht mehr gewährleistet ist. Beim VW 1302 entschlossen wir uns doch dazu. Die Gründe dafür:

- Das Werk war selbst interessiert, einen so vermurksten VW 1302 mit diesem Kilometerstand untersuchen zu können. Die meisten Käfer dieser Serie hatten zu dieser Zeit noch keinen so hohen Kilometerstand. So konnten aufgrund unserer Erfahrungen eventuell auch schneller Hinweise an die Kundendienst-Organisation herausgegeben werden.

- Wir selbst hielten es im Interesse unserer Leser für erforderlich, die echten Ursachen des Motorärgers möglichst schnell und gründlich feststellen zu lassen, zumal eine Reihe von Lesern telefonisch und brieflich über die gleichen Mängel bei Käfern klagten.

- Das Werk sagte uns fest zu, daß wir zur Gegenkontrolle die gesamten Arbeiten während der ganzen Zeit beobachten können.

Der Wagen kam am 17. 5. 72 beim km-Stand 33 200 nach Wolfsburg. Die Zusagen wurden korrekt eingehalten. Das Protokoll unseres Mitarbeiters stimmt mit dem Abschlußbericht von VW überein.

□

Und dies war das Ergebnis der Überprüfung in Wolfsburg:

### Werkstattbericht

Motor – Kaltstart gut, Klappergeräusche, zu hohe Leerlaufdrehzahl; anfahren gut, nimmt nur bei geringer Teillast Gas an; Vollast nur nach langsamem Vergaseröffnen oder Pumpen; Verhalten im Warmzustand nicht verändert.

Verteiler – Bei Demontage festgestellt, daß ein Verteiler für Motor mit automatischem Getriebe eingebaut war (vermutlich seit km-Stand 24 000). Neuer Serienverteiler mit normaler Verstellkurve eingebaut.

### Kommentar

Es war ein Verteiler 113 905 205 AM montiert. Dieser Verteiler ist für die Automatik-Version vorgesehen und aufgrund seiner Kennlinie nicht für einen Schaltgetriebe-Motor geeignet. Bis zu 2 300 U/min liegt die (auf Wandler-Stallspeed ange-

Fortsetzung Seite 15

# Dauertest 40000 km VW 1302

## Abrechnung

### Werkstattkosten (Endsumme jeweils einschl. Mehrwertsteuer)

#### 16. 3. 1972 — 24 127 km

Vergaser aus- und einbauen (7,50 DM), Vergaser zerlegen und zusammenbauen (18 DM), Zündverteiler aus- und einbauen (12 DM), Temperaturregler ersetzt (9 DM), Blech (0,10 DM), Regler (7 DM), Klemme (0,60 DM), Dichtung (0,40 DM), Verteiler (81 DM) **150,52 DM**

#### 13. 4. 1972 — 26 964 km

5000 km Schmierdienst (4,80 DM), 2 Räder aus- und einbauen (10 DM), 2 Räder auswuchten (12 DM), Büchse (0,24 DM), 0,3 Liter Getriebeöl (1,13 DM), 2,5 Liter Castrol XL (16,35 DM) **49,42 DM**

#### 4. 5. 1972 — 30 029 km

VW-Computer-Diagnose gegen Gutscheine (-), 10 000 km Wartungspaket (5,70 DM), Luftfilter reinigen/füllen (4,80 DM), 2 Dichtungen für Zylinderkopfdeckel ersetzen (2,50 DM), Kraftstoffbehälter aus- und einbauen (27,50 DM), Ausdehnungsbehälter aus- und einbauen (5 DM), 1 Dichtung (0,70 DM), 2 Dichtungen (1,96 DM), 6 Klemmen (3,96 DM), Abscheider (2,35 DM), 0,2 Liter Bremsflüssigkeit (2 DM), 2 Dichtringe (2,78 DM), 2 Klemmen (1,32 DM), 0,3 Liter Filteröl (0,82 DM), 2,5 Liter Castrol XL (16,23 DM) **86,16 DM**

#### 10. 5. 1972 — 30 896 km

Druckentnahmeschlauch vom Reserverad einbauen (5 DM), 1 Schlauch (3,60 DM) **9,55 DM**

#### 17. 5. 1972 — 33 200 km

Durchsicht und Reparatur im VW-Werk (siehe ausführlichen Text) —

#### 21. 6. 1972 — 39 500 km

VW-Computer-Diagnose gegen Gutscheine (-), 10 000 km Wartungspaket (5,70 DM), Fußbremse Bremsbacke einstellen (3,80 DM), Handbremse Spiel einstellen (3,80 DM), Luftfilter reinigen/füllen (4,80 DM), Zündkerzen ersetzen (7,60 DM), 2 Dichtungen für Zylinderkopfdeckel ersetzen (2,70 DM), Frillo (2,48 DM), 2 Dichtungen (1,96 DM), Feder (0,19 DM), 0,3 Liter Filteröl (0,82 DM), 2,5 Liter Castrol XL (16,23 DM) **55,59 DM**

Werkstattkosten für den zweiten Dauertestabschnitt	351,24 DM
Werkstattkosten für die ersten 20 000 km	466,55 DM
Gesamtkosten	817,79 DM
Auf Kulanz rückerstattet wurden	113,— DM
	129,32 DM

Tatsächliche Werkstattkosten für 40 000 km **675,47 DM**  
Drei Dinge sind uns bei den Werkstattkosten für den VW besonders aufgefallen:

- Die Grundkosten (Wartungspaket usw.) sind nach wie vor billig.
- Auf den Rechnungen sind auch Kleinteile einzeln aufgeführt, das sonst übliche Spielchen mit Pauschalbeträgen für Kleinteile gibt es nicht.
- Die Rechnungsstellung ist äußerst exakt, Kulanzanträge werden auf der Rechnung vermerkt, Kulanz aber erst später durchgeführt.

Damit entfällt weitgehend der Verdacht, daß stille oder heimliche Kulanz zugunsten der Dauertestabrechnung geübt wird. Die Handhabung der Kulanz bei Ford zum Beispiel scheint uns weitaus großzügiger und schwerer kontrollierbar zu sein (siehe Dauertest mot 13/72).

### Preise

	Oktober 1971	März 1972
VW 1302 (44 PS)	6 190,— DM	6 490,— 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
	7 296,— DM	7 699,— DM

### Kosten

	I	II	I + II	1 Jahr
	1 948 km	21 948 km	40 000 km	15 000 km
	- 21 948 km	- 41 948 km	ca. 9 Monate	
Jahressteuer	—	—	—	187,20 DM
Haftpflichtversicherung	—	—	—	494,— DM

## 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 Schwappergeräusche, Heckraumventilation mit Rücksitzlagersicherung 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 temperamntlos, angepaßtes Verhalten des Fahrers vor allem beim Überholen nötig
- VW 1302 S: höhere Steuer, höhere Versicherung und um ca. ein 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 zum Teil überfordert (Anmeldefristen)
- Nach wie vor belästigendes Motorgeräusch nach außen, vor allem im Leerlauf (Nacht- und Frühstart in Wohngebieten)

## Dauertesterfahrungen

### Pluspunkte

- Winterfahrten ohne M+S-Reifen 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 Qualitätsgesamteindruck

### Minuspunkte

- Für Leistung und Raumangebot ein teures Auto
- Motor speziell bis zum mittleren Drehzahlbereich lahm
- 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 (Armaabstand zum Lenkrad)
- Mehr Klapperneigen als bei einem VW erwartet

Feste Jahreskosten ohne Nebenkosten und ohne Wertverlust 681,20 DM

Nebenkosten (ohne Überführung und Zulassung, mit 5% Versicherungssteuer in den Jahreskosten):  
Waschen und Pflege 68,40 DM 66,- DM 134,40 DM  
Frostschutz für Scheibenwascher 2,65 DM - 2,65 DM  
71,05 DM 66,- DM 137,05 DM 207,35 DM

Feste Jahreskosten mit Nebenkosten 888,55 DM

Wertverlust:  
DAT-Schätzung bei 42 000 km  
Schätzwert 4 200,- DM - - 3 499,- DM  
mot-Schätzung pro Jahr bei 15 000 Jahreskilometern und dreijährigem Besitz - - - 1 150,- DM  
Feste Jahreskosten mit Wertverlust - - - 2 038,55 DM

Laufende Kosten:  
Kraftstoff 1 304,95 DM 1 314,- DM 2 618,95 DM 982,05 DM

Öl (nur Nachfüllmengen)	2,30 DM	6,85 DM	9,15 DM	3,30 DM
Reifen (1 Reifen ersetzt + durchschnittlicher Verschleiß 50%)	-	-	297,37 DM	111,45 DM
Werkstatt (abzüglich Rückerstattung für Kulanz)	324,23 DM	351,24 DM	675,47 DM	253,20 DM
	1 631,48 DM	1 672,09 DM	3 600,94 DM	1 350,- DM
Laufende Kosten pro 100 km				9,- DM
Monatliche Gesamtkosten ohne Wertverlust				186,54 DM
Monatliche Gesamtkosten mit Wertverlust				282,37 DM
Kosten pro Kilometer ohne Wertverlust				14,9 Pf
Kosten pro Kilometer mit Wertverlust				22,6 Pf

### Kraftstoffverbrauch

Dauerfest-Abschnitt	km-Stand	Strecke km	Verbrauch		Kosten		
			Liter	Durchschn. km	DM	pro Liter Pf	
- 6. 3. 72	21 948						
- 17. 3. 72	24 916	2 968	318,35	10,72	201,65	63,34	
- 23. 4. 72	28 460	3 544	390,15	11,0	249,-	63,82	
- 14. 5. 72	31 974	3 514	334,85	9,52	208,50	62,26	
- 29. 5. 72	35 687	3 713	371,36	10,0	234,40	63,11	
- 23. 6. 72	39 780	4 093	447,60	10,93	276,30	61,72	
- 27. 6. 72	41 948	2 168	232,30	10,71	144,15	62,05	
		20 000	2 094,6	10,47	1 314,-	62,73	

Ölverbrauch: Wie schon im ersten Dauerfestabschnitt war auch im zweiten der Ölverbrauch nicht nennenswert. Auf 20 000 km wurden insgesamt lediglich 1 Liter Öl nachgefüllt (Preis 6,85 DM).

paßte) Fliehkraftverstellung bis zu 8° zu früh. Mit dem Verteiler dürfte häufig zwischen 1500 und 2000 U/min Beschleunigungsklingeln aufgetreten sein. Wir haben einen normalen Verteiler für die Schaltgetriebe-Motoren (113 905 205 AL) eingebaut, dessen Verstellkurven im Toleranzband liegen.

#### Werkstattbericht

Vergaser - Überprüfung im Vergaserversuch, Urzustand: Drosselklappenanschlag verstellt bis über 1. Bypass-Bohrung; Umluftschraube fast ganz eingedreht. Nach Einstellung kaum besseres Verhalten. Nach Vergaserdemontage auf Fließbank: Leerlaufsystem 1,5 Mischungsverhältnisse zu fett, Leerlaufsystem unterschiedlich funktionierend. Zerlegen zeigt: Dreck und Wasser im Vergaser, Luftkorrektur 130 (statt 110), Leerlaufdüse 65 (statt 60). Montage eines neuen Vergasers (laut Fließkurve in oberer Hälfte des Toleranzbands).

#### Kommentar

Der Vergaser war falsch einreguliert... Dadurch war das Leerlaufsystem, das im Übergang auch anreichernd wirkt, totgelegt. Außerdem war durch den reduzierten Weg der Beschleunigerpumpe, die ja mit der Drosselklappe verbunden ist, die Einspritzmenge zu gering. Diese Einstellung bewirkt einen unregelmäßigen, zu hohen Leerlauf über das Hauptsystem. Beim Öffnen der Drosselklappe tritt keine ausreichende Anreicherung ein, wodurch ein starkes Beschleunigungsloch verursacht wird.

Nach korrekter Leerlaufeinstellung konnten wir auf der Fließbank im unteren Teillastbereich eine Abweichung vom Toleranzband in Richtung „fett“ in der Größe von bis zu 1,5 Mischungsverhältnissen feststellen. Im Vollastbetrieb zeigte dieser Vergaser in der oberen Hälfte des Drehzahlbereichs eine um ca. 0,5 Mischungsverhältnisse zu magere Einstellung.

Durch die Bestückungsveränderung sollte wohl niedriger Kraftstoffverbrauch erzielt werden. Das hätte lediglich geringfügig im Vollastbereich realisiert werden können. Dabei wurde jedoch übersehen, daß durch das zu magere Gemisch dem Motor Innenkühlung fehlte, die zu ernsthaften Schäden hätte führen können. (Daß der Auspuff im Inneren an seinen Prallblechen durch Überhitzung Schaden genommen hat, kann noch als „glimpflich abgegangen“ bezeichnet werden. Wir haben deshalb einen neuen Auspuff eingebaut.) Die Anreicherung in der unteren Teillasthälfte bewirkt hohen Kraftstoffverbrauch, vor allem im Stadt- und Kolonnenverkehr.

#### Werkstattbericht

Motor - Fahr- und Übergangsverhalten nach Umbau normal, zur guten Seite hin; gute Fahrleistungen (subjektiver Eindruck).

Auspuff - Klappergeräusche durch losgebrannte Bleche. Erneuert.

Außerdem wurde bei gleicher Gelegenheit festgestellt und behoben: Tür links durch Einbruchversuch beschädigt, Tür verbogen, verkratzt; nachgerichtet, neue Dichtung eingebaut.

Heizungsausströmer (Heizklappen) schließen nicht mehr; erneuert.

Lenkung zuviel Spiel, nachgestellt.

Radio - Zündstörungen auf UKW, Entstöcker waren ausgebaut; wurden erneuert, Störungen beseitigt.

Mit Werkstatt ist hier immer die Werkstatt im Wolfsburger Werk gemeint. Der Kommentar stammt vom zuständigen Ingenieur.

Wer für diesen ganzen Schlamassel verantwortlich gemacht werden kann, läßt sich nachträglich natürlich nicht mit letzter Sicherheit feststellen. Wir können uns nur vorstellen, daß die - stets zuverlässige und hilfsbereite - Werkstatt in Stuttgart alles versucht hat, um den VW 1302 für uns in einen optimalen Zustand zu bringen. Dabei hat man möglicherweise zu althergebrachten Tricks und Kniffen Zuflucht genommen, die zumindest bei den neuen Abgasvergäsern nicht mehr möglich sind. Die Bemühungen führten zu einer Häufung von Fehlerquellen.

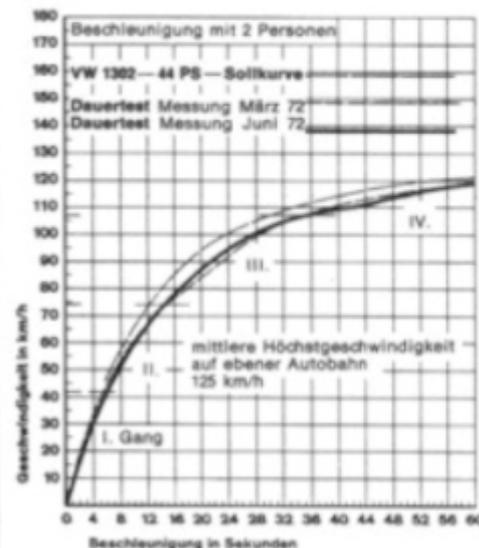
Zum Thema Wasser und Schmutz im Vergaser: Der Vergaser wurde in Stuttgart mehrfach zerlegt und gereinigt. Nachdem sich immer wieder Schmutz und Wasser ansammelten, wurde einmal auch der Tank ausgebaut und überprüft.

Seit der VW 1302 aus Wolfsburg zurück war, lief der Motor einwandfrei bis zum Ende der 40 000 Redaktions-Kilometer. Allerdings meinte ein Fahrer zum Schluß, an einem besonders heißen Tag, wieder eine starke Verzögerung beim Herausbeschleunigen, vor allem aus dem Stand, bemerkt zu haben. Auch das Absterben nach Schiebebetrieb trat dabei wieder auf. Die darauffolgenden kühleren, aber

# Dauertest 40000 km VW 1302



Der Motor machte nach dem Wolfsburger Eingriff keinen Kummer mehr. Dennoch liegt die Beschleunigungskurve unter der von uns ermittelten Sollkurve. Das Loch zwischen 75 und 100 km/h aus dem ersten Dauertestabschnitt wurde ausgebügelt, dafür zeigt die Kurve jetzt einen negativen Verlauf ab 110 km/h. Armaturen ausreichend, einfach, übersichtlich. Die Polsterbezüge sind schmutzempfindlich. Fahrersitz nach 40 000 km eingessessen.



feuchten Tage bestätigten diesen Eindruck nicht. Möglicherweise kam es unter extremen Verhältnissen zu Dampfblasenbildung.

Letzte Messungen ergaben eine Spitzengeschwindigkeit von 127,3 km/h (Werkangabe im Kraftfahrzeugschein 125 km/h). Siehe auch Diagramme unten links und in mot 7/72. Die Verbrauchswerte pegelten sich wieder ein. Auf zügig bis ruhig gefahrener Langstrecke wurden Werte knapp unter 9 Liter/100 km erzielt, bei schärferer Fahrweise 10,5 Liter. Im Kurzstreckenverkehr kletterte der Verbrauch auf bis zu 12,5 Liter, unter extremen Bedingungen auch einmal bis auf 12,7 bis 13 Liter. Durchschnitt zum Schluß bei 10,7 Liter, im gesamten Test 10,47 Liter/100 km. Immer Normalkraftstoff.

Bleibt als Fazit für den Motor: Trotz bester Werkseinstellung bleibt der Motor lahm bis ungefähr 2500 U/min. Bis zu diesem Punkt verlaufen Drehmoment- und PS-Kurven nahezu identisch mit dem 34 PS-Motor. Hier hilft nur häufiges Schalten, um im günstigen Drehzahlbereich zu bleiben. Sofern beim Beschleunigen kein deutlich spürbares Loch auftritt, hat es auch wenig Sinn, die Werkstatt zu drangsaliieren. Sie kann die Motorcharakteristik nicht verändern. Schlimmstenfalls verführt man die Werkstatt zu unangebrachten Bauteilen, die auf die Dauer zu Motorschäden führen können.

## Und was sonst?

Im übrigen hielten sich Positives und Negatives so einigermaßen die Waage, wenn auch oft im Dauertestbuch Enttäuschung mitklang, daß VW in manchem Detail seinem Ruf nicht mehr gerecht werden kann. Der I. Gang war hakig und gelegentlich ließ sich ein Kratzen beim Einlegen nicht ganz vermeiden. Mehrfach, besonders nach dem Tanken, störte hartnäckiger Benzingeruch im Wagen (Deckeldichtung ersetzt). Vorübergehend kam es zum bekannten Trommelbremsenrubbeln, das die Werkstatt beseitigen konnte.

Einmal wurde beim Entladen des vorderen Gepäckraums das Ventil vom Scheibenwascher zum Reserverad (das ja als Druckbehälter dient) abgerissen. Luft entweicht aus dem Reserverad, wenn man nicht gleich den Anschluß am Reserverad löst. Nach Werkstattauskunft kommt dieser Schaden öfters vor.

Der Gepäckraum reicht für mittlere Ansprüche aus. Vorn sind zwei Koffer unterzubringen, hinten einer; eventuelle Lücken kann man noch mit der einen oder anderen Tasche auffüllen. Bei beladenem vorderen Kofferraum nimmt die Seitenwindempfindlichkeit spürbar ab. Dort gehört also das meiste Gewicht hin.

Schwierig war es, die Reifen an der Federbeinvorderachse auf die Dauer ruhig zu bekommen. Sie reagiert (wie bei vielen anderen Wagen auch) äußerst empfindlich auf Unwuchten. Vibrationen bis zum Schütteln traten immer wieder auf.

An die Enge im Wagen und die hohe Gürtellinie muß man sich gewöhnen. Einen Vorteil hat es: Auch angeschnallt kann man die meisten Bedienungsorgane ohne

weiteres erreichen. Die Gurte lassen sich leicht mit einer Hand anlegen, allerdings muß man sie oft erst entwirren. Ein Fahrer empfiehlt das Anlegen der Gurte schon deswegen, weil man dann besser im Sitz gehalten wird.

Über die Sitze wird häufig geklagt. Fahrer und Beifahrer können Rückenschmerzen bekommen. Der Fahrersitz läßt sich nicht weit genug nach hinten verstellen. Die Position zum Lenkrad kann je nach Körpergröße ungünstig werden. Ermüdende Haltung bei zu stark angewinkelten Armen. Die Polster unseres Dauertestwagens (Wagenfarbe gelb, Polster braunbeige) erwiesen sich als sehr schmutzempfindlich. Außerdem ist der Fahrersitz schon eingessessen. Die Rückenlehne des unbelasteten Beifahrersitzes neigt zum Klappern.

Heizung und Lüftung erfordern viel Regulieren, je nach Fahrbetrieb und Motorbelastung. Bei voll geöffnetem Schiebedach kann es im Wagen zu einem Luftstau kommen, der sich als Dröhnen (Wummern) in den Ohren bemerkbar macht.

Gut im Griff Blinkerhebel und Wischer/Wascher-Hebel am Lenkrad. Die Wischer erwiesen sich auch bei starkem Regen als ausreichend. Auf reichlich Frostschutz im Scheibenwascherwasser muß beim Käfer besonders geachtet werden; die gesamte Anlage liegt im kältesten Bereich des Wagens – es fehlt die bei wassergekühlten Frontmotoren helfende Wärme. Einmal froren zwar die Türschlösser ein, doch sonst gab es auch nach der Wagenwäsche keinen Schloßkummer.

Die Benzinuhr an unserem Dauertestwagen ging ungenau. Sie täuschte einen relativ hohen Anfangsverbrauch vor. Das hatte allerdings auch den Vorteil, daß man stets rechtzeitig zur Tankstelle fuhr.

Abschließender Eindruck: Wer sich auf zügige bis ruhige Fahrweise und Tempo 100 einrichtet, kann sich mit dem Wagen zurechtfinden. Dann hält sich auch die Geräuschentwicklung (nach innen) in erträglichen Grenzen.

## Dauertest-Bilanz

Stärkstes Plus für den VW ist und bleibt die Kostenseite. Normale Inspektionen sind nach wie vor billig, die Rechnungslegung ist bis zum kleinsten Detail äußerst korrekt. Relativ geringe Leistung und große Räder sorgen für minimalen Reifenverschleiß. Die Michelin zX auf unserem Käfer hatten am Ende des Dauertests erst einen Verschleiß von durchschnittlich ca. 50%. Die Verbrauchskosten werden dadurch gemildert, daß der Käfer mit Normalkraftstoff zufrieden ist und praktisch keinen nennenswerten Ölverbrauch hat. Schließlich liegt der Wertverlust aufgrund der Schätzung immer noch spürbar unter der generell angenommenen Norm von 1% pro 1000 km. Antwort auf die Kardinalfrage: Wer mit dem Käfer-Gesamtkonzept zufrieden ist, wird in seiner Wahl meist auch durch die Kosten bestärkt.

Text: K. Freund Fotos: U. Schwab