

# auto motor und sport

Australien a \$ -80, Belgien bfr 32.-, Dänemark dkr 5.25, Finnland Fmk 3.50, Frankreich FF 3.50, Griechenland Dr 30.-, Großbritannien £ -35, Israel i \$ 3.40, Island i Kr 80.-, Italien L it 500, Jugoslawien Din 13.-, Kanada can \$ 1.-, Korsika FF 4.50, Luxemburg lfr 32.-, Niederlande hfl 2.40, Norwegen nkr 5.- (inkl. moms.), Österreich öS 17.- (inkl. MwSt.), Portugal Esc 22.50, Spanien Ptas 65.-, Schweden skr 4.25 (inkl. moms.) Schweiz sfr 2.50, Südafrika Rd -80, Tunesien din -50, Türkei TL 12.-, USA US\$ 1.-  
Printed in Germany

E 1418 D

Heft 13 22. Juni 1974 DM 2.-  
**Test Ford Mustang II**



BMW

**100 000 km mit dem VW-Käfer: Immer noch der Zuverlässigste?**



Ford

Noch geheim:  
**Neue Autos 74/75**



Opel

**100 000 Käfer-Kilometer: Dauertest VW 1302**  
auto motor und sport, 13/1974

Die schon legendäre Zuverlässigkeit des Wolfsburger Heckmotor-Veteranen soll ein Dauertestkäfer unter Beweis stellen, den auto motor und sport seit gut zweieinhalb Jahren vor allem im strapaziösen Kurzstreckenbetrieb einsetzt. Im Gegensatz zu den übrigen Dauertestwagen, die 50 000 km zurücklegen, ist bei diesem VW die Testdistanz nicht begrenzt - er wird so lange weiterlaufen, bis ein schwerwiegender Defekt auftritt. Die Kosten liegen bis jetzt mit 2,8 Pf/km ungewöhnlich niedrig.

Der Käfer erwies sich als günstig im Unterhalt und wurde seinem Ruf gerecht

**Ungerechtes neues Punktsystem: Führerschein-Entzug für Bagatellen?**

Mercedes

Ist der VW-Käfer  
solider und  
zuverlässiger  
als andere Autos?

100 000

# Käfer-Kilometer



**D**aß der VW-Käfer zum meistgebauten Automobil der Welt wurde, ist kein Zufall. Wirtschaftlichkeit und lange Lebensdauer sind ganz offensichtlich Argumente, die über konzeptionsbedingte Schwächen hinwegsehen lassen. Die beinahe schon legendäre Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit des Wolfsburger Heckmotor-Veteranen soll ein Dauertestkäfer unter Beweis stellen, den auto motor und sport seit gut

zweieinhalb Jahren vor allem im strapaziösen Kurzstreckenbetrieb einsetzt. Im Gegensatz zu den übrigen Dauertestwagen, die 50 000 Kilometer zurücklegen, ist bei diesem VW 1302 die Testdistanz nicht begrenzt — er wird so lange weiterlaufen, bis ein schwerwiegender technischer Defekt auftritt. Schon als nach 70 000 Kilometern das erste Mal eine Zwischenbilanz gezogen wurde (siehe Heft 23/1973), war

klar, daß damit nicht so schnell zu rechnen sein würde. Der VW erfreute sich zu diesem Zeitpunkt noch bester Gesundheit und hatte seinen Fahrer nie im Stich gelassen — außer dem Auswechseln von Verschleißteilen wie Stoßdämpfern (km-Stand 56 300), Kupplungs-Mitnehmerscheibe (km-Stand 63 405) und Auspufftopf (km-Stand 66 086) waren keine nennenswerten Reparaturen notwendig geworden; die Kosten für War-

tung und Instandsetzung lagen mit 2,95 Pfennig pro Kilometer ungewöhnlich niedrig. Für die übliche Dauertestdistanz von 50 000 Kilometern ergaben sich sogar nur 1,34 Pfennig pro Kilometer — ein Wert, den bisher noch kein anderer Dauertestwagen von auto motor und sport unterbieten konnte.

In der Zwischenzeit hat dieses Auto die 100 000 Kilometer-Grenze überschritten und damit eine Distanz zurückge-

# Störungen

km 14 694	Startautomatik bleibt hängen
km 16 024	Hupe defekt
km 17 179	Wirkung der Handbremse schlecht
km 19 693	Bremspedalweg zu lang
km 27 205	Handschuhkastenschloß defekt
km 27 962	Bremsen ziehen schief
km 37 609	Abblendlicht vorn rechts defekt
km 38 099	Auspuffendrohr verloren
km 39 132	Bremsen ziehen schief
km 42 900	Startautomatik bleibt hängen
km 46 218	Ventildeckel undicht
km 47 421	Standlicht defekt
km 48 800	Wischerblätter abgenutzt
km 49 413	Heizbare Heckscheibe funktioniert nicht
km 49 682	Biluxbirne links defekt
km 49 950	Motor verliert Öl
km 56 165	Leerlauf zu niedrig, Motor bleibt stehen
km 56 205	Handschuhkastenschloß defekt
km 56 300	Stoßdämpfer weitgehend verschlissen
km 58 359	Motor springt schlecht an und hat keinen Leerlauf
km 59 483	Motorleistung läßt nach
km 62 726	Kupplung rutscht
km 63 291	Bremspedal hat langen Weg, Bremsen ziehen schief
km 65 836	Auspuff undicht
km 66 355	Kennzeichenbeleuchtung defekt
km 67 219	Handbremse hat wenig Wirkung
km 69 101	Zylinderdeckeldichtung links undicht
km 75 682	Fensterkurbel links defekt
km 79 503	Handschuhkastenschloß defekt
km 79 661	Wagen zieht beim Bremsen nach links
km 79 683	Zylinderdeckeldichtung links undicht
km 90 917	Radlager hinten rechts verursacht lautes Laufgeräusch
km 94 624	Tachometerwelle defekt
km 97 947	Unwucht in den Vorderrädern
km 99 518	Türe rechts sehr schwergängig
km 99 936	Bremspedalweg zu lang

FOTOS: SEUFERT

legt, für die der durchschnittliche bundesdeutsche Automobilist rund sieben Jahre benötigt. So alt ist der Test-1302 allerdings nicht, und das merkt man auch seiner Karosserie an: Die Klappergeräusche auf schlechten Straßen halten sich in Grenzen, die Schlösser von Türen und Hauben funktionieren nach wie vor einwandfrei, Lackierung und Chromteile befinden sich trotz sparsamer Pflege in gutem Zustand.

Kleinere Roststellen erschienen nur auf dem Kofferraumdeckel, wo Steinschlag für stellenweisen Lack-Durchbruch gesorgt hat. Repariert werden mußte gegen Ende der 100 000 Kilometer-Distanz die ziemlich selten benutzte Beifahrertür, die mit der Zeit nur noch mit hohem Kraftaufwand bewegt werden konnte, weil automatische Waschanlagen und Witterungseinflüsse der Fettfüllung der außenliegenden Scharniere stark

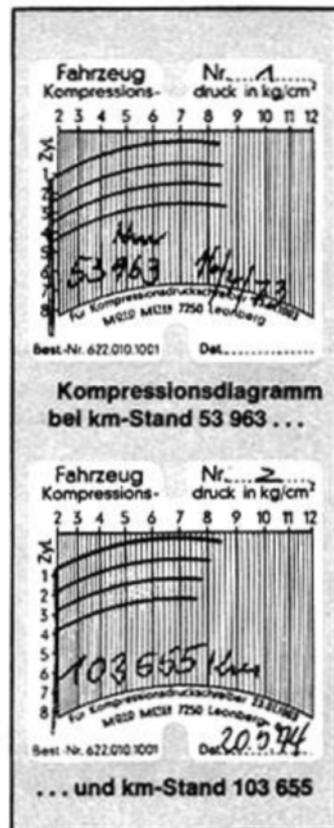
zugesetzt hatten. Nach dem Erneuern zweier Scharnierstifte und gründlicher Schmierung ließ sich die Tür wieder so leicht wie gewohnt öffnen. Sparsame Alterungserscheinungen zeigt ebenfalls die Ausstattung. Bis auf das Auswecheln des Handschuhkastenschlosses und der Tachometerwelle waren in diesem Bereich keine Reparaturen notwendig; selbst die Stoffbezüge der Sitze hatten kaum gelitten.

Ähnlich unbeeindruckt von der langen Testdistanz blieben ebenfalls die mechanischen Bestandteile des Käfers. Der luftgekühlte Boxermotor – im 1302 mit 1,3 Liter Hubraum und 44 PS – versagte ebenso wie schon auf den ersten 70 000 Kilometern niemals seinen Dienst; als Dauer-Störquelle erwiesen sich allerdings die teilweise

**U**ngewöhnlich preisgünstig war der Käfer im **Unterhalt:** Die **Wartungs- und Reparaturkosten über eine Strecke von 100 000 Kilometern betragen 2 801 Mark – entsprechend 2,80 Pfennig pro Kilometer.**

sehr schlechten Übergänge beim Gasgeben, denen die Werkstatt im Verlauf der letzten 30 000 Kilometer durch Reinigen und Neueinstellen des Vergasers zu Leibe rückte, was freilich nur kurzfristig Abhilfe brachte. Von erwähnenswertem Motorverschleiß kann selbst nach 100 000 Kilometern noch keine Rede sein. Das bei km-Stand 102 680 angefertigte Kompressionsdiagramm unterscheidet sich nahezu überhaupt nicht von dem, das 50 000 Kilometer vorher aufgenommen wurde und bescheinigt zusammen mit dem nach wie vor geringen Ölverbrauch (0,19 Liter/1000 km) Kolben, Zylindern und Ventilführungen guten Zustand. Auch die letzten Leistungsmessungen zeigten, daß sich das Käfer-Triebwerk noch bei vollen Kräften befindet. Die Höchstgeschwindigkeit wurde mit 128,1 km/h er-

# 100000 Käfer-Kilometer



mittelt und lag damit auf gleicher Höhe wie bei 70 000 Kilometern. Außerplanmäßige Arbeiten am Triebwerk fielen selten an: Die Dichtungen der Zylinderkopfdeckel wurden ersetzt, bei km-Stand 102 680 machte merkbarer Ölverlust das Abdichten der Trennfuge am Kurbelwellengehäuse notwendig.

Die ziemlich dürrigen Fahrleistungen des VW 1302 wirken sich natürlich auf den Reifenverschleiß günstig aus: Mit dem ersten Satz (Michelin zX) lief der Käfer immerhin 63 400 Kilometer weit, und auch die danach montierten Semperit M 401 Stahlgürtelpneus weisen nach nunmehr rund 37 000 Kilometern Laufleistung noch eine stattliche Profiltiefe auf. Was für die Reifen gilt, trifft auch auf die Trommelbremsen des Dauerstagens zu: Aufgrund geringer Motorleistung haben sie relativ wenig zu tun und büßen deshalb nur zögernd an Belagstärke ein: Nach 100 000 Kilometern besitzt der Dauerst-Käfer immer noch die erste Garnitur. Abgesehen vom geringen Verschleiß kann man den Bremsen allerdings nicht viel Gutes nachsagen. Die Bremswirkung läßt sich mit der moderner Scheibenbremsen nicht vergleichen, bei hoher Beanspruchung tritt frühzeitig Fading auf, Schiefziehen der vorderen Bremsen ist an der Tagesordnung, und schließlich mußten die Bremsbacken bei fast jeder Inspektion nachgestellt werden.



Mit einem Käfer fährt man ungewöhnlich billig – das bewies schon die erste Zwischenbilanz nach 70 000 Kilometern. Auch nach Ablauf von 100 000 Kilometern hat sich daran nichts geändert: Für Wartung und Reparaturen mußten auf der zweiten Etappe zwischen 70 000 und 100 000 Kilometern nur 2,21 Pfennig pro Kilometer aufgewendet werden. An den Gesamtkosten (abzüglich Benzin und Öl) von DM 678,10 ist allein die besonders gründliche 100 000 Kilometer-Inspektion mit DM 379,30 beteiligt, bei der unter anderem die Bremsflüssigkeit erneuert und sämtliche Radlager gereinigt und gefettet wurden. Götz Leyrer

## Wartung und Reparaturen

km 77 082	
Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 21,10
km 79 690	
Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 66,81
Handschuhkastenschloß erneuert	DM 16,10
Bremsen eingestellt	DM 9,99
Zylinderdeckeldichtungen erneuert	DM 5,98
Vergaser zerlegt und gereinigt	DM 26,59
km 85 000	
Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 25,41
Umluftabschaltventil erneuert	DM 39,62
Radlager hinten rechts erneuert	DM 88,20
km 91 000	
Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 26,29
km 94 730	
Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 42,84
Tachometerwelle erneuert	DM 28,97
km 102 680	
Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 165,52
Vorderräder ausgewuchtet	DM 34,14
Türe rechts gangbar gemacht	DM 32,84
Radlager vorn und hinten geschmiert	DM 102,23
Bremsen eingestellt und Bremsflüssigkeit erneuert	DM 44,57
Gesamtkosten	DM 777,20
Gesamtkosten abzüglich Öl	DM 678,10
entsprechend 2,21 Pf/km für Wartung und Reparaturen.	
Benzinverbrauch über eine Strecke von 30 733 km 10,9 Liter/100 km (Normalbenzin). Ölverbrauch 0,19 Liter/1000 km.	