

# Rogers Søgaard tester VW 1303

# OVER

**Tiden er for alvor løbet fra den lille VW. Det bliver vanskeligere og vanskeligere for Wolfsburg at sløre det faktum, at grundkonstruktionen i årevis har været forældet. Frugten er overmoden, mener Rogers Søgaard. VW 1303 er ellers rigtigt blevet pudset op til kapløb med prisklasse-konkurrenterne, men vi synes alligevel, den bliver mere og mere stakåndet.**

Tekst: ROGERS SØGAARD  
Fotos: ESTI EWERTS

■ ■ ■ Den lille VW kan sammenlignes på to måder: Med sin forgænger eller med sine nærmeste konkurrenter. Og det gør pokker til forskel!

Stiller vi den nye 1303, som vi prøvede med den lille motor, op mod sin forgænger VW 1302, så er den blevet klart bedre.

Konfronteres den derimod med dens halve snes medbejlere i 26.-29.000 kroners klassen, rækker de nyeste forbedringer derimod ikke til at bringe den frem til blot en gennemsnitlig jævnbyrdighed.

Tværtimod. Som årene går, bliver den lille VW med sin førkrigs grundkonstruktion en mere og mere stakåndet efterløner. Skemaet på side 21 giver nogle af de bedrovelige tal.

#### Antik pladsudnyttelse

Pladsmæssigt er den mindre end nogen anden vogn i klassen. Ja, der er sågar flere billigere biler, som slår den i kabinoplads. Endda er den gruppens goliat i ydermål. Bredmæssigt har man lov at forarges over den antikke pladsudnyttelse med uventede skærme og trinbrætter. Længdemæssigt skal det derimod

ikke kritiseres, at for- og bagkofangerne sluger nogle ekstra centimeter med deres rigelige og fornuftige afstand til karrosseriet.

VW 1303 har mange liter bagageplads, men det klarer ikke sagen. Den delte bagageplads giver nemlig ubekvemme laste- og losseforhold. Foran går det an, men vil man op bag bagsæderyglænet eller bruge hele bagvognen til lastrum (et i øvrigt godt arrangement), så er adgangsforholdene intet mindre end elendige.

Sammenlagt må vi altså fastslå, at *både plads- og indretningmæssigt er, den lille VW ringere end nogen anden bil i sin prisklasse.*

Motorkraften er heller ikke noget flatterende kapitel for model 1303. I sammenligningsgruppen er den gennemsnitlige motorkraft 54 DIN-hk (VW har 44), accelerationen fra 0-100 er på 19,4 sekunder (VW 23,9), mens den gennemsnitlige tophastighed er 136 km/t mod VW 1303s 124. Sammen med den endnu mere bovlamme Renault 4 gør VW 1303 altså yderligere en markant svag figur i kraft og ydelse.

Når dertil føjes, at dens ko-

reegenskaber ved større hastigheder i stærk sidevind er *lumskede, grænsende til det farlige*, er der nok grund til at undre sig over, at den lille VW er bestseller i Danmark.

#### De andre er blevet bedre

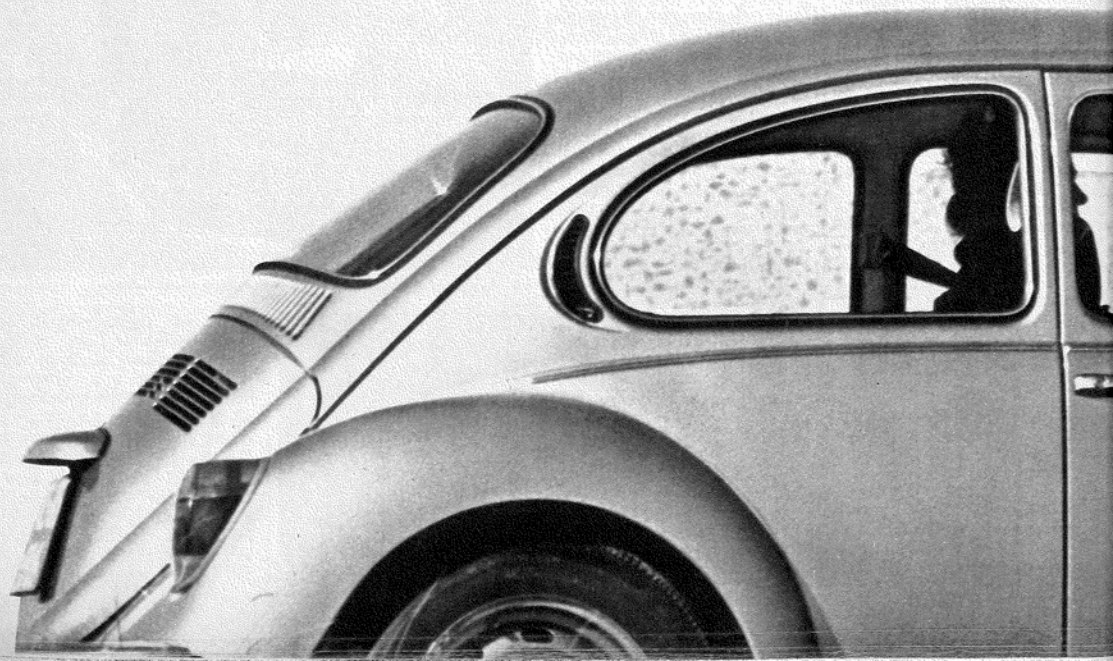
Hermed er vi kommet til det punkt, hvor alle VW-entusiaster (blandt hvilke jeg selv taltes i midten af halvtredserne) protesterer: »Jamen, det er kvaliteten, servicen og gen-salgsprisen, der gør det!«

Jeg anerkender, at jeg ikke ved af nogen anden bil i denne prisklasse, der er lige så fint og solidt lavet. Jeg ved, at en VW almindeligvis kører langt, før den skal have den store værkstedstur, og jeg bøjer mig i beundring for VW-service-organisationen... uden mindste tvivl bedre end noget andet mærkes.

Men når det er sagt, vil jeg advare mod, at man stirrer sig blind på VW-kvaliteten. Konkurrenterne til Wolfsburg har ikke sovet i de år, der er gået.

100.000 km uden hovedreparation var en gang en VW-eneret blandt små biler. Sådan er det ikke mere. Konkurrenter-

(Fortsættes side 20)



# MODEN



## Teknikken

**Prøvevilkår:** 1513 km tilbagelagt på 9 dage i det sædvanlige testområde i Danmark og Sverige samt under langturkørsel i Danmark. Vind indtil styrke 7, regnvåd i to dage. Kilometer-tælleren viste 1048 km ved prøvens begyndelse.

**Karosseri:** 2-dørs, 4-5-personers sedan med separate forsæder.

**Motor:** Placeret bag bagaksellinjen. 4 cylindre, boxetype. Luftpøling. Boring/slaglængde 77/69 mm, slagvolumen 1285 cm<sup>3</sup>. Kompressionsforhold 7,5:1. 4 hovedlejer. Topventiler med centralt placeret knastaksel og stødtænger. Enkelt faldstrømskarburator.

44 DIN-hk ved 4100 o/m. Største drejningsmoment 8,8 DIN-kgm ved 3000 o/m.

**Transmission:** Baghjulstræk. 4-trins fuldsynkroniseret gearkasse med bundgearskifte.

**Undervogn:** Foran McPherson fjederben, og krængningsstabilisator. Bag svingaksler, triangellarme og torsionsfjedre. Teleskopstøddæmpere. Tromlebremser. 2-kreds system. Håndbremsen virker på baghjulene.

**Dimensioner:** Længde 414,0 cm, bredde 158,5 cm, højde 150,0 cm. Frihøjde 15,0 cm. Egenvægt 800 kg.

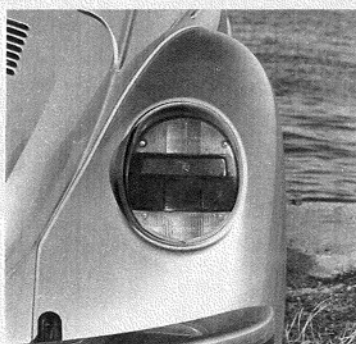
**Pris pr. 1. november 1972:** 27.965 kr.

**Producent:** Volkswagenwerk AG, 318 Wolfsburg, Vesttyskland.

**Importør:** Skandinavisk Motor Co. A/S, Østerbrogade 125, 2100 København Ø.

*Pladsudnyttelsen er antikveret med udvendige skærme og trinbrætter*

BILEN  
OG BÅDEN  
**TEST**



240 liter bagagevolumen lyder måske flot, men rummet er både ureelt og svært tilgængeligt. Risikoen for at gonge hovedet op i hjemlen er nærliggende, til gengæld er den selvparke-rende og slår altså ikke igen! Baglygterne har baklys, men det er blot ikke forbundet!

## Konkurrenterne er nu så gode, at VW-kvalitet måske købes for dyrt

ne er vokset i kvalitet. Så meget, at der for adskillige mærkers vedkommende er god grund til at overveje, om ikke forskellen omsider er blevet så lille, at kvaliteten købes for dyrt i den lille VW.

Prisen på reparationer, reservedele og service betyder selvfølgelig noget. Men er komfort og sikkerhed ikke også fordele, som er værd at betale for? Det er et spørgsmål, som køberen i dagens VW-klasse bør overveje nøje.

### En helt ny fornemmelse

Men som sagt: Den nye topmodel i VWs miniklasse er modnet endnu en gang, og den alt-dominerende forbedring er den nye forrude.

Ideen med en krum forrude er jo ikke netop af i dag, så den både kunne og burde have været indført for mange år siden! Og endnu er den ligesom de to-delte bagaksler forbedret 1303-serien.

Den klær vognen, men er først og fremmest til gavn og glæde i kabinen, hvor man er sluppet af med den indeklemt fornemmelse. Fra førersædet kan man strække armen helt frem, og den næsten 50 procent større rude øger udsynet frem/op. Derimod er der fortsat en irriterende stor blindvinkel set fra førerpladsen skråt mod venstre. Sammenfattende fandt jeg dog udsynet godt og med ikke alt for store blindvinkler skråt bagud.

Det større luftrum foran fjerner også genen ved det klassiske VW-forrudearrangements tætsiddende defrosteråbninger, der med tilsat varme udtørre både øjne og svælg.

### Kold og varm luft - på én gang

Varme- og friskluftsystemet er en anden af vognens forbedringer. I stedet for koncentreret luftdyseblæsning ved forruden, fordeles luften nu blidt gennem en række gitteråbninger langs forrudsens underkant. Og minsandten om det nu ikke er muligt at få kold luft foroven og varme forned. På én gang!

Som en af de få biler har den lille VW som bekendt direkte varmeledning til fodrummet bagi. Nøjes man med at køre varmluften den vej ind og tilsætter koldluft fra forruden, er det muligt at få et behageligt klima i vognen. Men da varmemængden som bekendt afhænger af motorens omdrejningstal, skal der jævnt ofte reguleres på varmegrebet mellem forruderne. Jeg savnede en blæsemotor, som kan øge varmetilgangen ved lave omdrejningstal, men den fås

da som ekstraudstyr. Luftgen-nemgangen i vognen var god. Trods lange strækninger i piskende regn havde vi aldrig dugproblemer.

Det nye frontpanel er også en klædelig nyskabelse. Stillet og enkelt. Fulgt op af en gennemtænkt omgruppering af betjeningsgrebene. Vinduesvisker/vaskerkontakten sidder nu perfekt på rattet, og to-trins viskerne kan bringes til at give en enkelt omgang blot ved at trykke let op på kontakten. På samme måde med blinklys/lys-kontakten på venstre ratside: For kortvarige overhalingsblink behøver man heller ikke her at trykke kontakten »i hak«.

Så vidt jeg kan skønne, er det nye speedometer kommet lidt højere op. Det er letaflyseligt, men glasset virker som et forskrækkeligt spejl.

### Treværelses handskerum

Aflæggepladsen består af en korttomme i førers side og et nyt, etage- og tredelt handskerum, hvor man virkelig kan komme til småsagerne. Men der savnes en bakke til hurtigaflægning på centraltunne-

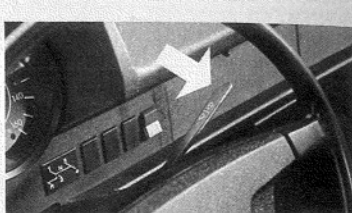
(Fortsættes side 65)



◀ Benpladsen bag er uhyre ringe, når forsæderne placeres gennemsnitligt bekvemt. Og for folk over 180 cm kniber det at holde håret fri af loftet.

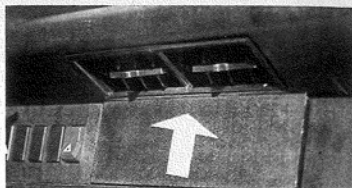
▶▶ Fin detalje: Etageopbygget handskerum, som holder alle småtingene ude fra hinanden.

▼▼ Nyt indstillingsystem gør, at man nu kan stille forsæderyglønet under kørselen.

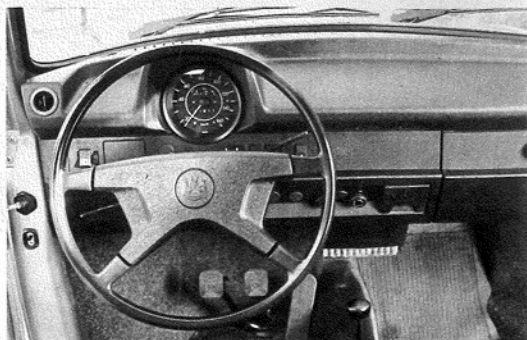
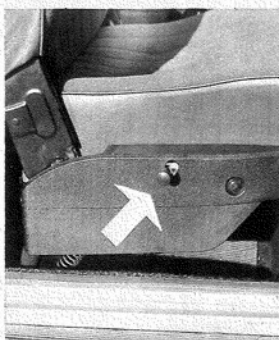
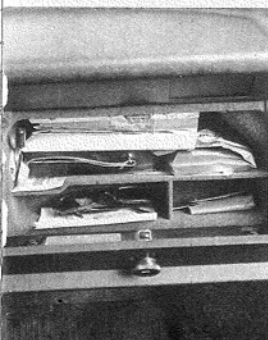


◀ Kontaktarrangementet er nær fuldendelse med fx kombikontaktarm for visker/vasker.

Friskluftdyserne i frontpanelet er derimod anbragt uheldigt. Man får hverken friskluft til hoved eller hænder. En blæsemotor ville hjælpe på kapaciteten.



▼ VW-frontpanelet domineres af det polstrede sikkerhedsrat.



## VW 1303 ansigt til ansigt med konkurrenterne

Model <sup>1)</sup>	Pris pr. 1.11.72	Længde/bredde/højde	Kabine-længde	Kabine-bredde for/bag	Aksel-af-stand	Sporvidde for/bag	cm <sup>3</sup>	DIN-hk	0-100 km/t	Top-fart
VW 1303	27.965	414/159/150	159	120/122	242	138/135	1285	44	23,9	124
BLMC 1300	28.923	373/153/135	164	123/120	237	130/129	1275	61	19,1	137
Datsun 1200	28.979	383/150/139	163	125/125	230	124/125	1171	55	14,8	143
Fiat 128	26.880	386/159/142	170	131/131	245	131/131	1116	55	18,2	143
Ford Escort 1300	29.143	398/157/135	168	128/133	240	125/127	1298	57	18,8	134
Mazda 1300	27.566	380/148/139	166	126/125	226	121/119	1272	62	15,0	148
Opel Kadett 1,1 liter	28.366	411/157/140	165	127/127	242	125/128	1078	50	18,8	126
Renault 5 TL	28.995	351/153/140	169	128/125	242	129/124	956	43	21,6	134
Renault 6 L	27.994	385/154/148	160	126/126	243	128/124	845	34	27,9	115
Simca 1100	26.423	394/159/146	164	129/127	252	137/131	1118	60	22,0	141
Sunbeam 1500 <sup>2)</sup>	27.358	410/159/142	163	134/133	249	130/131	1498	63	16,8	140
Vauxhall Viva Special	28.469	411/164/135	161	136/134	246	131/131	1256	53	20,8	135

<sup>1)</sup> 2-dørs, hvor intet andet er angivet <sup>2)</sup> 4-dørs

## OVERMODEN

(FRA SIDE 20)

len. Bagsædepassagererne kan enten benytte den fine tildækningshylde under bagruuden eller slå den ned og flutte sig med hele bageste bagagerum.

Sæderne har fået ændret polstring og mere skålumlutende, bedre støttende form. Det er gode sæder, og nu kan føreren komme på bedre afstand af rat og pedaler. Endelig er hele sædeskæmmen en nydannelse med lettere og flere trins ryglænsindstilling. Ryglæne læses fast, og frigøres med bekvemt anbragte greb, men af hensyn til indstigningen bagtil havde det uægtelig været en fordel, om hele sædet kunne vippe frem- og værd.

Håndbremsen sidder perfekt, men pedalerne med det alt for høje trin fra speeder til bremse, kommer jeg aldrig på fornavn med.

Det nye frontpanel har på nydelig vis gjort det af med den gamle fornemmelse af for meget blik. Interiøret virker velmøbleret og til mindste skruer velforarbejdet. Men begynder man at kikke mængden af udstyr efter, er VW 1303 i sammenligning med sine konkurrenter ganske magert bestykket med ting som el-ur, el-tænder, diverse belysninger, instrumenter etc.

### Byrder sig ikke om modvind

I denne rapport har jeg lagt vægt på at vurdere nyhederne i forhold til foregående model. For køreegenskabernes vedkommende er forskellen om man så må sige nærmest ens.

Motormæssigt arveg denne model dog fra den foregående testvogn, 1302 S, der havde 1,5 liter-motor. Når vi denne gang valgte 1303 med 1,3 liter motor, er det fordi den regnes som salgsvor favorit i 1303-klassen.

Som det fremgår af målingerne i skemaet, er den en ganske tam sag, og flere tal forbedrer ikke dette indtryk. 0-200 meter: 13,8 sek., 0-400 meter: 21,9 sek. Dens beskedenhed kommer også klart til udtryk i modvind. En dag vi kørte mod styrke 6-7 med tre personer i vognen, kunne speedometeret ikke drives over 90 km/t.

Det er imidlertid under alle forhold en veloplagt og utrættelig motor, der synes at befinde sig bedst ved at køre for fulde omdrejninger. Og den er vibrationsfri og velydende. Starten gik altid øjeblikkeligt, opvarmningen var kort og autotmatchokeren slap hurtigt.

### Brug gearene flittigt

Gearkassen er blevet endnu bedre, men der er også brug for et veloplagt gearskifte, for der er ikke megen kraft at hente under 70 km/t i 4. gear usænt, at den kan trække jævnt næsten til tomgang.

Ved normalt hurtigt acceleration skifter man ved 35, 60 og lige under 100 km/t. 3. gearret ebber uden ventildemonstrationer ud omkring 110 km/t.

I modsætning til 1302 S var denne helt fri for resonanser, og skønt vi målte lidt højere decibeltal (på grund af den mindre motor?), var lyden behageligere. Derimod er hjulstøjen stadig meget afhængig af underlaget. Ved overgang fra fin- til grovkornet asfalt steg støjen med 2 dB(A) ved 80 km/t. Og det er virkelig meget.

Vindstøjen bliver også ganske fremtrædende omkring 90 km/t, hvormod karrosseriets gedigenhed understreges ved, at den er helt raslefri selv under brutal kørsel på dårlig vej.

### Og den hader sidevind

Siden indførelsen af to-leddede drivaksler i den fine type 1-klasse, er vognen blevet anderledes tålelig i sving. Pendulakselhoppene er borte, og på tør vej kan man køre den friskt. Endnu har den ikke aflagt diagonaldækkene... men står dog solidt på de store hjul.

Den krænger moderat, styrer omkring neutralgrænsen, men når den passerer, kommer bagvognen først, og den kommer ganske hastigt, hvis man pludselig slipper speederen midt i et hårdt gennemkørt sving. Den er altså stadig vanskeligere at tumle i en kritisk situation end en frontmotorvogn. Og det gælder især i vådt/glat føre. En tung bagdel skal man altid passe på!

Under testen med VW 1302 S stod de stærkere vinde mig ikke bi. Det gjorde de derimod denne gang, og jeg fik sørgelig og definitivt bekræftelse på, at den ændrede undervogn ikke har nogen positiv indflydelse på retningssabiliteten.

Vi kørte i vinde mellem styrke 5 og 7, og hvor var det rædselsfuldt.

Dens slingrende opførsel ved hurtigkørsel i sidevind tangerer virkelig det lumsk farlige. Man fægter fortvivlet og desværre ofte forgæves i kampen om blot at holde den på sin egen vejhalvdel, og er der tale om langturkørsel, er den trættende at køre på tværs af vindene allerede fra omkring vindstyrke 4.

Tromlebremssystemet fungerer fint på testvognen, men med den vane, man har fået

med biler, der har skivebremser og/eller bremseforstærker, forekommer pedaltrykket for højt.

Dårlige veje tygger den lille VW i sig med glubende appetit, og faktisk finder jeg det skægt netop at køre terræntur i en Folkevogn. Skønt den langt fra har nogen prinsesseblød fjederkontakt med underlaget, gør den sine fjederbevægelser på - skal vi sige en sportskultiveret manér... Og himmel, hvor den står solidt fast, selv når man knalder med pisen og lader den smage prøvestrækningens mest uovne hul- og bulestrækning.

### Faldet af aldersgrænsen

Sammenfattende kan jeg ikke komme til andet resultat, end at tiden er løbet fra dr. Porcsches livsværk. I Danmark går salget ganske vist endnu strålende, men andre steder knirker det.

Over for bilkøberne bliver det vanskeligere og vanskeligere for Wolfsburg at sløre det faktum, at grundkonstruktionen i årevis har været forelådet.

Den lange modningsproces, som denne bil har gennemgået, er ligesom Fords T-model endt i overmodning. ■

## ER SIKKERHEDSSELEN SIKKER?

(FRA SIDE 22)

I dag har mindst 95 procent af samtlige personbiler sikkerhedssele. Mange af dem er gamle. Rådet for Større Færdselsikkerhed agiterer kraftigt for, at bilisterne skal anvende deres sele. Og der er endog røster fremme om at gøre brugen af sikkerhedssele lovbestemt. Derimod er det hidtil ingen, der har undersøgt, om selerne i det hele taget duer efter et par års slid.

Af de tre seler vi prøvede, var den ene farlig, fordi bilejeren havde benyttet to seler, som ikke passede sammen. Ingen har advaret ham imod dette. Selerne var af samme fabrikat, og bilejeren handlede i god tro.

Selen i Folkevognen havde en underdimensioneret lås, men den blev godkendt i 1965. Fabrikanten har siden søgt en fornyet godkendelse af sin trepunktssæle, men fik afslag. Topunktsselen fra Mercedesen fik inddraget sin godkendelse i 1969.

Hvem har fortalt bilejerne, som har disse seler, at de kø-

(Fortsættes næste side)

- EN BÅDLÆNGDE FORAN -

## MYRA 21 & 23

Priser fra kr. 43.500. MYRA 23 fås nu også uden agterkahyt.



## NIMBUS 26

Priser fra kr. 99.950



## LB 26 - Motorsejler

Pris kr. 118.500



Fine betalingsbetingelser.

Alle priser er incl. moms.

Aftal tid for en prøvetur eller ring efter katalog.

## BREDORF MARINE

Roskildevej 74 - 2620 Albertslund

TLF. (01) 64 71 91

## cubo-mobiler fremtidens møbler

Designet for at tilfredsstille moderne menneskers slap-af behov. Fremstillet af hård polyether. Aftageligt betræk af møbelstof i moderne farver.



## cubomøbler

Nørre Voldgade 6

salg til institutioner:

Fa. RABO. Tlf. (01) 63 05 11