

Käfer/Kadett/Fiat 850/Trabant/R4: Classic Cars Die Baby Boomer



von Ingo Eiberg 31.05.2021

[Teilen](#)



Käfer/Kadett/Fiat 850/Trabant/R4

Zum Vergleich treten fünf erfolgreiche und familientaugliche Fahrzeuge der 60er-Jahre an. [>> Mehr zum Thema Classic Cars](#)

Inhalt

1. [Käfer/Kadett/Fiat 850/Trabant/R4: Classic Cars](#)
2. [Opel Kadett zeugt vom American Way of Drive](#)
3. [Raumangebot im Kadett verleitet zum Vollstopfen](#)
4. [R4 als flexibelste Transportmöglichkeit seiner Klasse](#)
5. [Renault 4 mit fortschrittlicher Technik](#)
6. [Der Trabant lässt es gemütlich angehen](#)
7. [Das Raumangebot im Trabant ist beengt](#)
8. [Der VW Käfer übertrifft alle](#)
9. [Wartungsfreundlicher, aber durstiger Käfer-Motor](#)
10. [Bunte Auto-Mischung in den 1960er-Jahren](#)
11. [Technische Daten von Käfer, Kadett, Fiat 850, Trabant und R4](#)

Die Familienautos VW Käfer 1200, Fiat 850, Opel Kadett A, Renault 4 und Sachsenring Trabant 500 begleiteten den geburtenreichsten Jahrgang in den Kindergarten, die Schule und in den Urlaub – und wurden selbst zu einem Millionen-Erfolg der 60er-Jahre. Classic Cars-Vergleich.

Der Jahrgang 1964 ist der geburtenreichste Jahrgang der deutschen Nachkriegsgeschichte. Mädchen hießen Sabine, Susanne, Martina oder Andrea, Jungen Thomas, Michael, Andreas, Stefan oder in der katholischen Variante Stephan. Das westdeutsche Wirtschaftswunder füllte das Portemonnaie und so auch den Kühlschrank, die Wohnstube und in vielen Fällen auch die Einfahrt. Trotz Mauerbau, Kuba-Krise und der permanenten Gefahr eines Atom-Krieges stellten sich, zumindest in den eigenen vier Wänden, Zufriedenheit und finanzielle Sicherheit ein. Immer mehr junge Familien konnten sich dank des anhaltenden wirtschaftlichen Aufschwungs das Luxusgut Automobil leisten. Wir werfen einen Blick auf die automobilen Kinderstube der Baby-Boomer.

Käfer/Kadett/Fiat 850/Trabant/R4: Classic Cars

Mit insgesamt 2,3 Millionen Fahrzeugen befand sich unter den Produktionsspitzenreitern auch ein kompakter Italiener. Der Fiat 850, die größere Variante des 600, war als Limousine, Coupé, Spider und sogar als Kleinbus erhältlich. Unter den ab 1964 fast zehn Jahre gebauten Modellen war die Limousine mit Abstand die meistverkaufte Version. Dem kleinen Auto mit selbsttragender Karosserie und charakteristischem Stummelheck sieht man sein Alter wahrlich nicht an. In unserem Vergleich führen wir den ab März 1968 erhältlichen Special mit sportlichen 47 statt der 34- respektive 37-PS-Version. Die Kraft entwickelt ein im Heck eingebauter 843 Kubikzentimeter großer Reihen-Vierzylinder. Der drehzahlteste Kurzhuber ist eine Weiterentwicklung des ab 1955 verwendeten Fiat 600-Motors gewesen und gehörte zum Zeitpunkt der Präsentation des 850ers eigentlich schon zum alten Eisen. Dass dies kein Hinderungsgrund für einen langlebigen und agilen Motor sein muss, bescheinigen die Langstreckenqualitäten des wendigen Fiat 850. Auch das sauber zu schaltende, vollsynchronisierte Viergang-Getriebe harmonisiert hervorragend mit dem quiriligen ohv-Motor. Das Fahrwerk, bestehend aus Querlenkern und Querblattfeder vorne sowie der hinten montierten Pendelachse mit Schräglenkern, unterstreicht den sportiven Gesamteindruck. Sauber lassen sich die 700 Kilo um zügig gefahrene Ecken zirkeln. Wank- oder Nickbewegungen zeigt der Fiat nicht. Bei forscherer Gangart macht sich ein Heckmotortypisches Übersteuern bemerkbar. Die Bremsen des über 140 km/h schnellen Mini-Sportlers überzeugen, denn er ist der einzige Wagen im Vergleich, der vorne mittels Scheibenbremsen verzögert. Einzig die indirekte Lenkung trübt den Fahrspaß etwas. Anders als erwartet gibt sich der kleine Turiner im Innenraum nicht beengt. Die Kopffreiheit ist trotz hoher Sitzposition überraschend üppig, und auch das Platzangebot im Fond ist mehr als ausreichend. Außerdem lässt sich praktischerweise die Rückenlehne umklappen.

Opel Kadett zeugt vom American Way of Drive

Zu viert mit dem Fiat 850 in Urlaub? Problemlos vorstellbar, denn auch der Kofferraum ist in Anbetracht der Gesamtlänge von etwas über 3,5 Metern groß genug. Noch besser, weil knapp einen halben Meter länger und mit deutlich größerem Gepäckabteil ausgestattet, ist die Reisetauglichkeit des Opel Kadett. Die zwischen 1962 und 1965 in Bochum gebaute erste Generation der Limousine ist das genaue Gegenteil des knackigen Fiat 850. Das modernere, kantigere Design mit angedeuteten Heckflossen spiegelt den Zeitgeist auf andere Art und Weise, nämlich dem "American Way of Drive", wieder. Der gesamte Innenraum präsentiert sich dementsprechend luftig und üppig und sollte so den erfolgreichen Käfer in die Schranken

weisen. Der Versuch gelang nur bedingt. In vier Jahren produzierte Opel rund 650.000 Fahrzeuge des A-Kadett. Er war nur als Vier-, der in dieser Zeit über 3,7 Millionen Mal gebaute Käfer als Fünfsitzer zugelassen. Außerdem durchbrach der Kadett als einziger in unserem Vergleich die von vielen jungen Familien als Schmerzgrenze festgelegte 5000-Mark-Hürde. Hierfür gab es eine perfekte Rundumsicht, sehr bequeme Polster und eine gut funktionierende Heizung. Die Raumnutzung wäre durch ein weniger weit in den Fahrgastraum ragendes Lenkrad erheblich besser.

Raumangebot im Kadett verleitet zum Vollstopfen

Die Hinterbänkler:innen kommen in den Genuss großzügiger Kniefreiheit. Das erleichtert den Ein- und Ausstieg. Seine Stärke ist aber gleichzeitig auch die Schwäche des Kadett: Die Geräumigkeit verleitete dazu, den vorhandenen Platz auch zu nutzen. So verwandelt sich die gutmütige Limousine mit vier Personen plus Gepäck in eine behäbige Fuhre. Schnell haben die 40 PS des wassergekühlten ohv-Kurzhubers ordentlich zu kämpfen. Voll beladen liegt die Belastung bei knapp 26 Kilogramm pro PS. Auch das Fahrwerk stößt mit der spärlichen dimensionierten Blattfeder-Konstruktion in Kombination mit den schmalen 12-Zoll-Rädern schnell an seine Grenzen. Eine sportliche Gangart ist nicht die Welt des A-Kadett. Das verhindern auch die vier Trommelbremsen, die mit ordentlich Pedaldruck betätigt werden müssen. Gemütliche Fahrten im mittleren Drehzahlbereich liegen dem bis in die 90er genutzten, nur 96 Kilogramm schweren Aggregat eher. Dann kann auch das leicht zu schaltende und exakt geführte Viergang-Schaltgetriebe in H-Anordnung seine Vorteile ausspielen. Insgesamt präsentiert sich der Kadett sowohl im Leerlauf als auch während der Fahrt sehr vibrationsarm. Hierfür verantwortlich ist das von Opel erstmals verwendete Zentralgelenk, ein dritter Punkt der die Kardanwelle teilt. Dies führt dazu, dass im Innenraum kaum Motorvibrationen zu spüren sind. Das macht sich auch im Fall des von uns gefahrenen Fahrzeugs positiv bemerkbar.

R4 als flexibelste Transportmöglichkeit seiner Klasse

Nichts klappert oder knarzt zudem im Innenraum. Dort ist alles leicht zu bedienen und – mit Ausnahme des zu nahe am Schalthebel platzierten Aschenbechers – logisch angeordnet. Die Verarbeitung ist insgesamt solide und ohne Tadel. Anders verhält es sich mit unserem französischen Kandidaten. Hinter dem dünnen Volant des Renault 4 Platz genommen, beginnt die Zeitreise. Die Gestaltung des Innenraums lässt sich mit den Worten sachlich, zweckmäßig und praktisch am besten beschreiben. Hier geht alles mit deutlich mehr "Laissez-faire" als in den (west-)deutschen Konkurrenten zu. Die Anordnung der Bedienelemente ist typisch französisch verspielt, besitzt dadurch aber ihren ganz eigenen Charme. Anders als die Verarbeitungsgüte ist sein erfolgreiches Raumkonzept die große Stärke des mehr als 30 Jahre lang gebauten Weltenbummlers. Mit vier Türen und einer großen Heckklappe bot der französische Dauerbrenner die flexibelste Transportmöglichkeit seiner Klasse in den 60er-Jahren. Und das Ganze zu einem unschlagbar günstigen Preis. Hierfür sitzt man sowohl vorne wie hinten bequem und mit genügend Platz. Die Lehnen der Vordersitze lassen sich im R4 als einzigem Fahrzeug im Vergleich stufenlos verstellen. Dennoch fürchteten die Renault-Händler, dem übermächtigen Käfer mit dem R4 nicht annähernd gefährlich werden zu

können. Sie irrten sich: 1970 wurden mehr Renault mit 34 PS als gleich stark motorisierte Basis-Käfer verkauft.

Renault 4 mit fortschrittlicher Technik

So vielseitig und praktisch wie der Innenraum gibt sich die Technik des über acht Millionen Mal gebauten und überall auf der Welt beheimateten kantigen Avantgardisten. Der Renault 4 war nicht nur das erste Großserienfahrzeug mit praktischem Fahrzeug-Layout, sondern konnte auch mit technischen Neuerungen punkten. So verfügte der Renault – übrigens genau wie der Kadett – über ein wartungsfreies Fahrwerk ohne Schmierstellen und erstmals über ein geschlossenes Kühlsystem. Angetrieben wurde der R4 ausschließlich durch Vierzylinder-Benzinmotoren mit maximal 34 PS. Das vor dem Motor montierte Drei-, ab 1967 Viergang-Getriebe wird über die charakteristische Revolverschaltung bedient. Aufgrund des breit nutzbaren Drehzahlbandes macht der Motor des R4 richtig Laune, einzig die deutlichen Vibrationen stören. Dynamik kommt bei 34 PS zwar nicht auf, dennoch sind 20,5 Kilogramm pro PS ein guter Wert. Das reicht für bis zu 120 km/h Spitze. Theoretisch, denn unter Vollbeladung müssen nicht nur die 34 PS, sondern auch das weiche Fahrwerk alles geben. Vorne ruht die Karosserie auf Querlenkern mit längs liegenden Drehstäben, hinten auf Längslenkern mit quer liegenden Drehstäben. Aus Komfortgründen durften diese nicht zu kurz geraten. Deshalb entschieden sich die Ingenieure für eine parallele Anordnung, bei der sich die Drehstäbe nicht in die Quere kommen konnten. So liegt der Montagepunkt auf der rechten Seite fünf Zentimeter hinter dem der linken Seite, und das linke Hinterrad steht fünf Zentimeter weiter vorn als das rechte. Für die Fahr- und Federeigenschaften des halsbrecherisch weich wirkenden R4 sind die unterschiedlichen Radstände nicht von Belang.

Der Trabant lässt es gemütlich angehen

Deutlich riskanter gibt sich in zügig gefahrenen Kurven der in Zwickau gefertigte Sachsenring Trabant 500. Das hintere kurveninnere Rad verliert in schnellen Kurven leicht den Fahrbahnkontakt. Der von 1958 bis 1964 gebaute Vorgänger des anschließend millionenfach produzierten 601 ist ohnehin der Gemächlichste im gesamten Vergleichsfeld. Mit stoischer Gelassenheit und fernab der Sportlichkeit eines Fiat 850, ohne die Eleganz des Kadett und ohne den Esprit des R4 ist er ein gelungenes Beispiel für Einstiegsmobilität in den 1960er-Jahren. Was wenige wissen: Ein Hamburger Importeur bot den Trabant auch für Käufer in der Bundesrepublik an. So bestand zusätzlich die Möglichkeit, den Wagen an Verwandte in Ostdeutschland liefern zu lassen, damit die nötige Wartezeit für das eigene Auto umgangen werden konnte. Diese war unvermeidlich, da die Produktionskapazitäten des ehemaligen Horch-Werkes nicht ausreichten, um die Nachfrage zu bedienen. So ist auch der Leichtbau des Fahrzeugs zu erklären. Unter der Duroplast-Außenhaut, einer stabilen Mischung aus Harz und Baumwolle, trägt der intern P 50/1 genannte Trabant unter den Kotflügeln Füllleisten aus Buchenholz. Die Mischbauweise aus Duroplast, Holz und Metallskelett macht den engen Trabant von innen auch ziemlich laut. Dennoch reicht der Platz für einen gemütlichen Wochenendausflug, aber auch für einen Urlaub an der Ostsee, das Zelt auf dem Dach und den Kofferraum mit Bedacht gepackt.

Das Raumangebot im Trabant ist beengt

In unserem Vergleich wird überdeutlich, dass der Trabant der kleinste Wagen ist. Selbst der Fiat 850 ist dagegen vor allem im Innenraum deutlich größer. Das beengte Platzangebot geht im Trabant besonders zu Lasten der Hinterbänker:innen. Für sie ist weniger Platz für Arme, Beine und Kopf vorhanden. Das erschwert auch den Versuch, möglichst in einem Rutsch die Rückbank zum Aussteigen zu verlassen. Dennoch ist der Trabant ein Auto mit viel Charme und Charakter. In jedem Detail wird die Leistung der Sachsenring-Ingenieure, aus den Möglichkeiten, die ihnen die sozialistische Mangelwirtschaft bot, ein vollwertiges Auto zu schaffen, deutlich. Offensichtlich wird dies außer am karg ausgestatteten Innenraum auch am Fahrverhalten. Das Fahrwerk, bestehend aus unteren Querlenkern und oberen Querfedern, gibt Stöße direkt an die Passagiere weiter und kann in Sachen Fahrkomfort nicht punkten. Anders als das am Plattformrahmen montierte Fahrwerk galt der mittels Viergang-Krückstockschaltung bei Laune gehaltene Zweitaktmotor schon in den 60er-Jahren als überholt. Wer im Besitz eines Trabant 500 war, verfügte über höchstens 20 PS, so wenig leistet der luftgekühlte Zweizylinder aus knapp 500 Kubikzentimetern. Das Leistungsgewicht liegt bei ungünstigen 31 Kilogramm pro PS. Die Grundkonstruktion des Motors stammte von DKW aus den 30er-Jahren und blieb bis 1989 im Einsatz. Erst im Mai 1990 begann der Abgesang in vier Takten. Ab diesem Zeitpunkt verließ der Trabant mit einem Viertaktmotor aus dem VW Polo das Werk.

Der VW Käfer übertrifft alle

Lediglich ein Fahrzeug aus unserem Baby-Boomer-Vergleich übertrifft den Trabant in Sachen Bauzeit. Zwölf Jahre nach Einstellung des Trabant lief der VW Käfer – im mexikanischen Puebla – zum letztenmal als Neuwagen vom Band. Volkswagen nutzte den luftgekühlten Dauerläufer unglaubliche 65 Jahre lang. Die von Ferdinand Porsche zur Serienreife gebrachte Konstruktion wurde mit 21,5 Millionen gebauten Fahrzeugen zum rollenden Kinderzimmer für Generationen und zum Motor des Wirtschaftswunders. Im Vergleich wird deutlich: Die unverwechselbare Optik macht den 1200er zwar zu Everybody's Darling, sein Alter konnte der Käfer mit den zwischen den Kotflügeln sitzenden Trittbrettern jedoch schon damals nicht verleugnen. Gegenüber der Vorkriegsoptik des Käfer sind der Fiat 850 und vor allem der Kadett A als die moderneren Autos zu erkennen gewesen. Dennoch gibt der Erfolg dem Wolfsburger Exportschlagerecht. Unbestritten ist der Käfer der am meisten verkaufte Wagen der 60er-Jahre gewesen. Damit dies auch so blieb, wurde er stetig verbessert und modernisiert. Deutlich zu erkennen gewesen ist dies an den wachsenden Fensterflächen, den ab 1967 stehenden Scheinwerfern und den kräftigen 40- bzw. 44-PS-Varianten des VW 1300 ab 1965 bzw. VW 1500. An einer Tatsache konnten diese und andere Entwicklungen jedoch nichts ändern: Dem geringen Platzangebot des Käfers. Die Kugelform bot für die gerne unternommenen Reisen über den Brenner zwar zwei, dafür aber nur bescheidene Möglichkeiten, sein Gepäck zu verstauen. Gegen den Kofferraum unter der vorderen Haube und die Ablage zwischen Rückbank und Motorraum sind die Platzverhältnisse im Opel Kadett, im R4 und sogar im Fiat 850 zum Teil deutlich unterlegen.

Wartungsfreundlicher, aber durstiger Käfer-Motor

Reisen ohne Gepäck ist im Käfer daher deutlich komfortabler, denn dann harmonieren der 34 PS starke Boxermotor und das angenehm komfortable Fahrwerk. Das übersteuernde Fahrverhalten des Käfers ist gut beherrschbar. Querfugen und Wellen im Asphalt nimmt der mit einer Pendelachse bestückte Hecktriebler sehr komfortabel und als mit Abstand bester Wagen im Vergleichsfeld. Das kommt natürlich dem Spaßfaktor zugute, denn Schaukelbewegungen à la R4 oder eine sportliche straffe Auslegung wie beim Fiat 850 sind dem Käfer fremd. Einzig der Kadett reicht an das gutmütige Federungsverhalten des Käfer heran. Hinzu kommen die sehr gute Verarbeitung und die einfach zu bedienende Ausstattung, die den:die Fahrer:in nicht vor Rätsel stellt. Gleiches gilt für den technisch anspruchslosen, sehr robusten, dafür aber auch durstigen Boxermotor. Er ist sehr wartungsfreundlich und auch heute noch günstig zu reparieren. Trotz der Leistungsgleichheit zwischen R4 und Käfer hinterlässt der luftgekühlte Vierzylinder des Käfer einen – mit Ausnahme der Heizleistung – besseren Eindruck. Zum einen hat er das höhere Drehmoment, das überdies 1400 Umdrehungen eher zur Verfügung steht, als auch die gesamte Geräuschkämmung auf der Habenseite. In Sachen Übersichtlichkeit ist der Ur-Meter aller Fahrzeuge aus den 60er-Jahren seinen Konkurrenten aus Bochum und Paris jedoch unterlegen. Die Rundumsicht wurde im Käfer erst von 1964 an mit einer größeren Heckscheibe, den vergrößerten Seitenfensterflächen und der leicht gewölbten Frontscheibe deutlich verbessert.

Bunte Auto-Mischung in den 1960er-Jahren

Eines fällt mit Blick auf unser Fünfer-Vergleichsfeld sofort auf: Die 1960er-Jahre boten an Einstiegs- und Grundmobilität ein breites Spektrum an Möglichkeiten, angefangen beim sportlichen Fiat 850, der mit seinen kompakten Abmessungen viel Stauraum und Fahrspaß bietet, bis hin zur gediegenen Kadett-Limousine. Der Kadett A, das erste Fahrzeug aus Bochumer Opel-Produktion, gab insgesamt fünf Nachkriegs-Modellen bis 1993 seinen Namen. Der kompakte Opel ist aber auch der teuerste Vergleichskandidat. Das genaue Gegenteil zu den aus den USA stammenden Design-Anleihen des Kadett sind die klaren und avantgardistischen Formen des Renault 4. Er stand lange Zeit für die praktischste Art, von A nach B zu kommen, und war dabei auch noch sehr günstig und mit fünf Türen sehr variabel. Eine Sonderrolle im Vergleich nimmt der Sachsenring Trabant ein. Er muss sich hier gegen vier Großserienfahrzeuge aus westeuropäischer Fertigung behaupten. Die von einem 500-Kubik-Zweitakter bewegte Kunststoff-Karosserie hat jedoch ihren festen Platz, denn für 131.495 Käufer wurde der erste Trabant zum Volkswagen des Ostens. Sein Pendant aus dem Westen, der VW Käfer, ist das solideste, vernünftigste und wertstabilste Auto im Vergleich. Der Wolfsburger blieb aufgrund zahlreicher Verjüngungs- und Leistungskuren bis zu seiner Ablösung ein weltweiter Mega-Seller. Die Generation Golf stand in den Startlöchern – mit ihr stiegen die automobilen Ansprüche.

Technische Daten von Käfer, Kadett, Fiat 850, Trabant und R4

FIAT 850 LIMOUSINE (Bj.: 1964-73): Technische Daten und Fakten

Antrieb

4-Zylinder; hinten quer eingebaut; 2-Ventiler; eine seitliche Nockenwelle, Kettenantr.; Gemischbildung: ein Vergaser Solex C30 PIB; Bohrung x Hub: 65,0 x 63,5 mm; Hubraum: 843 cm³; Verdichtung: 9,3; Leistung: 35 kW/47 PS bei 6400/min; maximales Drehm.: 59 Nm bei 4000/min; Viergang-Getriebe; Mittelsch.; Hinterradantrieb

Aufbau und Fahrwerk

Selbsttragende Stahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Querlenker, Querblattfeder, Schraubenfedern; hinten: Pendelachse mit Schräglenkern, Schraubenfedern; v./h. Teleskopdämpfer; Schneckenlenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: v./h. 145-13; Stahl-Räder: v./h. 4 1/2 x 13

Eckdaten

L/B/H: 3575/1425/1385 mm; Radstand: 2030 mm; Spurweite v./h.: 1148/1211 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 700/1100 kg; Tankinhalt: 30 l; Bauzeit: 1964 bis 1973; Stückzahl: 2,3 Mio.; Preis (1968): 4700 Mark

Messwerte¹

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 18,6 s; Höchstgeschwindigkeit: 141 km/h; Verbrauch: 8,4 l/100 km

¹ AZ Ausgabe 16/70

OPEL KADETT A LIMOUSINE (Bj.: 1962-65): Technische Daten und Fakten

Antrieb

R4-Zylinder; vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; eine seitliche Nockenwelle, Kettenantrieb; Gemischbildung: ein Fallstromvergaser (Opel; Lizenz Carter, 30 mm); Bohrung x Hub: 72,0 x 61,0 mm; Hubraum: 993 cm³; Verdichtung: 7,8; Leistung: 29 kW/40 PS bei 5000/min; maximales Drehmoment: 71 Nm bei 2200-3000/min; Viergang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

Aufbau und Fahrwerk

Selbststr. Ganzstahlkar. mit zwei Türen; Radaufh. vorn: Doppel-Querlenker m. untenl. Dreiblatt-Querfeder (Weitspalt); hinten: Zentralgelenk-Starrachse an längsl. Zweiblatt-Halbfedern; v./h. Teleskopstoßd.; Zahnstangenlenkung; Bremsen: v./h. Trommeln; Reifen: v./h. 5,50-12; Stahlräder: v./h. 4 x 12

Eckdaten

L/B/H: 3923/1470/1410 mm; Radstand: 2325 mm; Spurw. v./h.: 1200/1205 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 690/1025 kg; Tankinhalt: 33 l; Bauzeit: 1962 bis 1965; Stückzahl: 649.512; Preis (1962): 5075 Mark

Fahrleistungen¹

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 28 s; Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h; Verbrauch: 8 l/100 km

¹Werksangaben

RENAULT 4 (Bj.: 1961-92): Technische Daten und Fakten

Antrieb

4-Zylinder; vorne längs eingebaut; 2-Ventiler; eine seitliche Nockenwelle, Kettenantrieb; Gemischbildung: ein Vergaser Solex 32 PDIS 3; Bohrung x Hub: 58,0 x 80,x mm; Hubraum: 845 cm³; Verdichtung: 8,0; Leistung: 25 kW/34 PS bei 5000/min; maximales Drehmoment: 58 Nm bei 2500/min; Viergang-Getriebe; Revolverschaltung; Vorderradantrieb

Aufbau und Fahrwerk

Ganzstahlkarosserie auf Bodengruppe mit fünf Türen; Radaufhängung vorn: Querlänker an längsliegenden Drehstäben; hinten: Längslenker an querliegenden Drehstäben; v./h. Teleskopstoßdämpfer; Zahnstangenlenkung; Bremsen: v./h. Trommeln; Reifen: v./h. 135 SR 13; Stahl-Räder: v./h. 4 x13

Eckdaten

L/B/H: 3668/1485/1550 mm; Radstand links: 2400 mm; Radstand rechts: 2450mm
Spurweite v./h.: 1279/1244 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 700/1050 kg; Tankinhalt: 26 l;
Bauzeit: 1961 bis 1992; Stückzahl: 8,1 Mio.; Preis (1967): 3830 Mark

Messwerte¹

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 23,9 s; Höchstgeschwindigkeit: 123 km/h; Verbrauch: 8,3 l/100 km

¹ AZ Ausgabe 15/71

SACHSENRING TRABANT 500 (Bj.: 1958-64): Technische Daten und Fakten

Antrieb

R2-Zylinder, Zweitakt; vorn quer eingeb.; Einlass-Drehschieber; Gemischbildung: ein Flachstromvergaser BVF 28 HB Mischung: 1:25); Bohrung x Hub: 66,0 x 73,0 mm; Hubraum: 500 cm³; Verdichtung: 7,0; Leistung: 15 kW/20 PS bei 3900/min; max. Drehm.: 44 Nm bei 2750/min; Viergang-Getriebe (unsynchr.); Krückstockschaltung; Vorderradantrieb

Aufbau und Fahrwerk

Karosserie: Plattformrahmen mit Duroplastbeblanktem Blechgerippe, zwei Türen; Radaufh. vorn: untere Dreiecklenker und obenliegende Querblattfeder; hinten: Dreiecklenker u. Querblattfeder; v./h. Teleskopstoßdämpfer; Zahnstangenlenkung; Bremsen: v./h. Trommeln; Reifen: v./h. 5,20-13; Stahlräder: v./h. 4 x 13

Eckdaten

L/B/H: 3361/1493/1460 mm; Radstand: 2020 mm; Spurweite v./h.: 1200/1240 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 620/950 kg; Tankinhalt: 24 l; Bauzeit: 1958 bis 1960; Stückzahl (Trabant 500): 131.495; Preis (1960): 3565 Mark

Fahrleistungen¹

Beschleun.: 0 auf 80 km/h in 36 s; Höchstgeschwindigkeit: 95 km/h; Verbrauch: 8 l/100 km

¹Werksangaben

VOLKSWAGEN 1200 (Bj.: 1960-1965): Technische Daten und Fakten

Antrieb

B4-Zylinder; hinten längs eingebaut; 2-Ventiler; zentrale Nockenwelle, Zahnradantrieb;

Gemischbildung: ein Fallstromverg. Solex 28 PICT; Bohrung x Hub: 77,0 x 64,0 mm; Hubraum: 1192 cm³; Verdichtung: 7,0; Leistung: 25 kW/34 PS bei 3600/min; max. Drehmoment: 82 Nm bei 2000/min; Viergang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

Aufbau und Fahrwerk

Zentralrohrrahmen, aufgeschraubte Ganzstahlkar. mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Kurbellenker, Torsionsstabfedern; hinten: Pendelachse, Längslenker, Torsionsstabfedern; v./h. Teleskopstoßd.; Schnecken-Rollen-Lenkung (ab 8/61); Bremsen: v./h. Trommeln; Reifen: v./h. 5.60–15; Stahlräder: v./h. 4 x 15

Eckdaten

L/B/H: 4070/1540/1500 mm; Radstand: 2400 mm; Spurweite v./h.: 1305/1288 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 760/1140 kg; Tankinhalt: 40 l; Bauzeit: 1938 bis 2003; Stückzahl: 21.529.464; Preis (1962): 4980 Mark

Fahrleistungen¹

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 33 s; Höchstgeschwindigkeit: 115 km/h; Verbrauch: 8,5 l/100 km

¹ Werksangaben



von Ingo Eiberg

Unser Fazit

Der Vergleich der Familien-Mega-Seller hat gezeigt, wie vielfältig das Thema Automobil in den 60er-Jahren interpretiert worden ist. Zwar liegt der Trabant abgeschlagen auf dem letzten Platz, doch genau dieses Underdog-Dasein hat viele Fans in Deutschland. Der Trabant beweist wie kaum ein anderes Fahrzeug die Ingenieursleistung, aus wenig Material ein funktionierendes Auto zu bauen. Genau deshalb liegt er unter den 15 beliebtesten Oldtimer-Modellen Deutschlands auch auf Platz 6. Der Renault hat es schwerer gehabt, sich seine Anerkennung in Oldie-Kreisen zu verdienen. Völlig zu Unrecht, denn das Gefühl von Freiheit und Unbeschwertheit, das Frankreichs Praktiker mit fünf Türen vermittelt, ist einzigartig. Ein Nischendasein führen der Opel Kadett und der Fiat 850. Beide bedienen völlig unterschiedliche Käufer- und Sammlerkreise. Der Opel ist elegant mit guter Wertentwicklung, der Fiat der Sportler mit dem meisten Fahrspaß. Knapper Sieger ist der Käfer. Er ist zwar technisch simpel, verfügt aber über das ausgewogenste Fahrverhalten und die mit Abstand beste Wertentwicklung. Er bleibt – auch unter den beliebtesten Oldtimern – Everybody's Darling.