

# 1301/60 L/1600 TLE/Olympia/15M: Classic Cars Die Alltagshelden 1301, 60 L, 1600 TLE, Olympia und 15M



von [Thorsten Elbrigmann](#) 30.08.2022



1301/60 L/1600 TLE/Olympia/15M: Classic Cars

Bei unserem Classic-Cars-Vergleich kamen ausschließlich Originale zum Einsatz: Alle fünf Wagen sind unrestauriert und tragen die Jahre mit Würde.

Foto: Jürgen Zerha

Inhalt

1. [1301, 60 L, 1600 TLE, Olympia und 15M: Classic Cars](#)
2. [Der Ford 15M P6 löste den ungeliebten P4 ab](#)
3. [Opel Olympia: Eine Klasse kleiner, aber oho](#)
4. [Der Simca 1301 ist eine echter Franzose](#)
5. [Beim VW 1600 TLE weiß man, was man hat](#)
6. [Kaufberatung zu 1301, 60 L, 1600 TLE, Olympia und 15M](#)

**Früher standen sie an jeder Ecke: Simca 1301, Audi 60 L, VW 1600 TLE, Opel Olympia und Ford 15M waren bezahlbar und boten Platz. Heute sind die Classic Cars rar und jede Schrauberstunde wert.**

Es war eine spannende Zeit, eine Zeit des Umbruchs in der unteren Mittelklasse, damals 1970. Audi erfand sich gerade neu aus den Trümmern von DKW, Ford mühte sich, aus dem zu

angelsächsisch geratenen P4 mit dem Nachfolger P6 eine Brücke zu bauen zu einem Fahrzeug, das wir wenig später als "Knudsen-Taunus" kennen lernen würden. Opel versuchte mit dem Olympia A auf Kadett-Basis einen Fuß in der Tür zu behalten, denn der Ascona war noch weit davon entfernt, den Markt zu betreten. Und bei Volkswagen dämmerte es den Ober:innen, dass mit dem angejahrten VW 1600 kein Staat mehr zu machen war. Einzig die französische Marke Simca zog stur ihre Kreise mit dem 1301 und 1501.

## **1301, 60 L, 1600 TLE, Olympia und 15M: Classic Cars**

Wer also 1970 ins Autohaus ging, um aus Käfer & Co aufzusteigen in die nächsthöhere Wagenklasse, der:die hatte die Wahl zwischen Tradition und Moderne, zwischen Heck- und Fronttrieblern, Luft- und Wasserkühlung. Schauen wir also mal bei Audi vorbei. Dort im Angebot: Der Audi 60. Er profitierte von der modernen selbsttragenden Karosserie des DKW F102. Der war noch unter Mercedes-Benz-Führung entwickelt worden. Als 1965 Audi an Volkswagen weitergereicht wurde, verabschiedete man sich auch vom Zweitaktmotor und präsentierte mit Modellen wie dem "Super 90" sportliche Autos. Der kleinere Audi 60 sah ihm im Rückspiegel zum Verwechseln ähnlich. Mit ihm konnten Papa und Mama auf der linken Spur Gas geben. Doch ganz ungetrübt war die Freude nicht. Man merkt dem auf 55 PS (40 kW) gedrosselten Motor auch heute noch an, dass er mehr kann. Schon seinerzeit änderten findige Tuner:innen Kleinigkeiten (z. B. Ansaugbrücke ohne Drosselung) und kamen so leicht auf über 60 PS (44 kW). Dem Fahrwerk mit seinen längs liegenden Drehstäben attestierten die Tester:innen damals gutmütige Fahreigenschaften. Das kann man auch heute noch so unterschreiben. Wichtig ist nur, dass die Drehstäbe eines Audi 60 noch in gutem Zustand sind. Das Fahrwerk des Ingolstädters spricht feinfühlig an. Dank des Frontantriebs geht er untersteuernd in die Kurve, die Starrachse mit Panhardstab läuft unauffällig mit. Allerdings ist der Audi erkennbar kopflastig. Wer unter die Haube schaut, sieht ein sehr weit vorn gelagertes Triebwerk in einem korsettartigen Motorraum. Hier hat mal ein kleinerer und leichter Zweitakter gelebt. Erst in späteren Modellen schuf man mehr Platz und sorgte mit besserer Anordnung des Motors auch für mehr Kurvendynamik. Innen gibt sich der Audi großzügig mit viel Beinfreiheit vorn, weil das Getriebe nicht unter einem Rahmentunnel steckt, sondern auf Höhe der Vorderachse. Auch hinten sitzt man recht bequem. Die Kopffreiheit geht in Ordnung. Der Sitz- und Bedienkomfort ist ausgesprochen gut. Schon in diesem frühen Modell, das wir im Test fuhren, stimmen Seitenhalt und Raumgefühl. Die Verbesserungen an Karosserie und Armaturenbrett im Herbst 1970 machten den Audi 60 fit für die Zukunft. Mit den "Mitteldruck"-Audis begann eine neue Zeit und der Aufstieg der Marke mit den vier Ringen zum Premium-Anbieter. Es war noch ein weiter Weg bis dahin, aber der Audi F103 legte den Grundstein.

## **Der Ford 15M P6 löste den ungeliebten P4 ab**

Während bei Audi 1965 eine gewisse Aufbruchstimmung herrschte, schlug man sich bei den Ford-Werken mit einer Altlast herum. Der Ford 12M/15M P4, intern mit dem Codenamen "Cardinal" bedacht, war ein ungeliebtes Kind. Man merkte dem Wagen zu deutlich amerikanische Züge an. Und die im Grunde fortschrittliche Antriebseinheit, die als ganzer Block aus Motor, Getriebe und Vorderachse samt Frontantrieb im Bug des Ford P4 steckte, entpuppte sich als Quelle nerviger Vibrationen, die sich über den ganzen Wagen ausbreiteten.

Die Vorderachskonstruktion mit querliegenden Blattfedern wurde mehrfach überarbeitet. Im 1966 vorgestellten P6 rückte man ganz von den alten Prinzipien ab: Hochmoderne McPherson- Federbeine, eine Zahnstangen-Lenkung, neue homokinetische Gelenke für die Antriebswellen - all das führte zu einem deutlich neutraleren, besser beherrschbaren Fahrverhalten. Das spürt man auch heute noch deutlich. Der P6 hat gegenüber dem P4 eine direktere Lenkung und vermittelt so viel mehr Gefühl zur Fahrbahn. Allerdings wankt auch der P6 noch immer stark. Die Starrachse hinten, die gegenüber dem Vorgängermodell nicht verändert worden ist, tut ein Übriges dazu, dass die Kurven-Performance antiquiert wirkt. Der Audi geht die Kurvenfahrten wesentlich sicherer an. Trotz gleichen Antriebskonzepts unterscheiden sich der Ford und der Audi also deutlich. Im Innenraum gibt sich der Kölner aber generös mit reichlich Platz vorn wie hinten. Dazu kommt ein herrlich blechernes Armaturenbrett, das bei Erscheinen 1966 als eher karg galt, doch heute mit Balkentacho und knorrigen Kippschaltern begeistert. Nur der Sitzkomfort ist nicht gerade toll: Vorn fehlt die Seitenführung, hinten sinkt man weit ins Polster ein.

## **Opel Olympia: Eine Klasse kleiner, aber oho**

Kommen wir nun zu zwei Vertretern, die mit Standardantrieb ins Rennen gehen: Opel und Simca. Der rote Opel Olympia A ist im Prinzip ein Kadett B und damit eigentlich ein Kleinwagen. Opel schickte ihn als keineswegs günstigen Wagen dennoch ins Rennen um die Gunst der Käufer:innen, die ein wenig mehr Platz und Luxus wollten. Der Erfolg? Übersichtlich. 1969 wurden beispielsweise 120.000 Kadett erstzugelassen - aber nur 8000 Olympia. Doch was da in der Nische wuchs, war kein schlechtes Auto. Klar: Die Karosserieform gab es ebenfalls beim Kadett, doch die repräsentative Fahrzeugfront und ein wenig mehr Zierrat im Innenraum machen durchaus Laune. Hinzu kommt der Motor: Kleinster Hubraum und höchste Leistung im Test - 60 PS (44 kW) aus nur 1,1 Litern sprechen in puncto Agilität eine deutliche Sprache. Der Olympia bleibt deutlich unter 20 Sekunden beim Spurt von Null auf Hundert und landet so im Mittelfeld dieses Vergleichs. Und bei der Endgeschwindigkeit ist er genau wie alle anderen mit Messwerten um die 140 km/h unterwegs. Da unser Testwagen zudem offene Luftfilter an Bord hat, fühlen sich die 60 PS (44 kW) auch noch nach richtig viel an. Das extrem leichte Heck, das sich mit einem beherzten Gasstoß in Kurven schön anstellen lässt, tat ein Übriges zur sportlichen Gesamtanmutung des Rüsselsheimers. 1967 hat Opel die bis dato starre Hinterachse des Kadetts gründlich modernisiert. Die Pendelachse an Längslenkern, Schraubenfedern und Panhardstab hat entscheidend mehr Sicherheitsreserven, sodass auch der Olympia bei normaler Fahrweise sanft untersteuernd in die Kurven geht. Dennoch: Auf recht bockige Lastwechselreaktionen muss man gefasst sein. Ein Hecktriebler ist eben weniger narrensicher als ein Frontantriebswagen. Was die Platzverhältnisse im Innenraum angeht, muss ein:e Opel-Fahrer:in kleine Abstriche machen. Der wuchtige Getriebetunnel engt den Fußraum ein, und auch hinten geht es etwas knapper zu als etwa im Ford, doch vermag der Opel mit mehr Seitenhalt auf den Sitzen zu punkten: So spartanisch sie aussehen - sie sind bequem.

## **Der Simca 1301 ist eine echter Franzose**

Aber mal ehrlich: Wenn man beim Opel von Bequemlichkeit redet, was für eine Vokabel wollte man dann erst beim Simca benutzen? Der große französische Reisewagen wirkt

erwachsener als die deutsche Konkurrenz. Der gegenüber dem Vorgänger Simca 1300/1500 verlängerte Exot im Test bietet jede Menge Platz und weit öffnende Türen vorne wie hinten. Rund 90 Grad Öffnungswinkel - da kann sich vor allem der Opel eine dicke Scheibe abschneiden, dessen Türen gefühlt nur einen schmalen Spalt freigeben. Der lange Radstand im Simca bietet den Passagier:innen viel Beinfreiheit. Die Fahrzeugbreite ist in diesem Vergleich allenfalls Mittelfeld, doch die nutzbare Innenbreite und das Raumgefühl sind Spitze. Insofern hätte der Simca absolut das Zeug zum großen Gewinner in diesem Vergleich. Die Zuladung und das Kofferraumvolumen sind vorbildlich. Der kleine Wendekreis und konkurrenzfähiger Verbrauch sprechen ebenfalls für ihn, doch leider gibt es einige Kritikpunkte. Der 54 PS (40 kW) starke Motor hat mit dem rund 1000 Kilogramm schweren Wagen doch so seine Probleme. Weniger Drehmoment hat nur der Opel (83 Newtonmeter, Simca: 91 Newtonmeter, alle anderen 105 Newtonmeter oder mehr). So kommt es, wie es kommen muss: Beim Sprint von null auf 100 km/h trägt der kommode Franzose die rote Laterne mit deutlichem Abstand. Der betagte Vierzylinder-Motor aus der Simca Aronde mag nicht hochdrehen, quält sich, wirkt zäh. Unser Testwagen hat immerhin einen S-Motor eingebaut, der seinerzeit mit 17,0 Sekunden von null auf 100 km/h (bei 70 PS/51 kW aus 1290 Kubik) gemessen wurde. Ganz ehrlich: Der Audi 60 mit 17,9 Sekunden bei gerade mal 55 PS (40 kW) ist da nicht so weit von entfernt. Ein weiteres Manko des Simca ist die schwergängige und wenig präzise Lenkung. Gepaart mit dem trägen Fahrwerk, macht sie in Kurven keinen Spaß. Der Simca schiebt schnell über die Vorderräder. Und da der Motor wenig quirlich ist, kann man das Heck noch nicht einmal zum Übersteuern bewegen, um fixer um die Ecke zu kommen. Der Simca ist ein Auto zum Dahingleiten. Wer diese Art des Oldtimer-Reisens mag, der wird den Simca lieben. Mit Recht: Denn liebenswert ist er allemal.

## **Beim VW 1600 TLE weiß man, was man hat**

Letzter im Bunde ist der VW 1600 TLE. Seine moderne Einspritzanlage bringt nur wenige Vorteile. Ein günstigerer Verbrauch gehört nicht dazu, weil sie ausschließlich im Verbund mit dem Automatikgetriebe angeboten wurde. Und auch was Platz, Fahrleistungen und Fahrkomfort angehen, zeigt der Wolfsburger deutlich, dass er gegenüber dem Ingolstädter Stiefbruder nichts zu bestellen hat. Doch der solide Mittelklässler hat auch seine Qualitäten. Gerade gegenüber Ford, Opel und Simca ist die qualitative Anmutung eine ganz andere. Beim Opel missfallen Türpassungen von nahe null Millimeter bis über einen Zentimeter - beim VW ist alles akkurat. Im Simca gibt es zerbrechlich wirkende Hebel, im VW Zugschalter, die wie aus dem Vollen gefräst wirken. Und während beim Ford die Türen blechern ins Schloss fallen, erfreuen die VW-Türen mit sattem Sound. Obwohl der VW einen recht großen Wendekreis hat, lenkt er sich leicht, denn die Vorderräder sind durch den hinten liegenden Motor entlastet. Und die Hinterachskonstruktion mit Schräglenkern ist der gesamten Konkurrenz weit voraus. Wo eine Starrachse poltert und eine Pendelachse sich aufbäumt, stützt sich die Hinterachse des VW 1600 satt auf dem Asphalt ab. Trotz des Heckmotors ist der Typ 3 keine klassische Heckschleuder: Er kündigt sein Wegschmieren an und bleibt auch sportlich gefahren gut beherrschbar. Dennoch: Wenn man die Konkurrenz betrachtet, fühlt man deutlich, dass die Zeit der Heckantriebs-Volkswagen 1970 einfach vorbei war. Die beengten Platzverhältnisse und das geringe Kofferraumvolumen waren nicht mehr zeitgemäß. Heute jedoch kann man sich einen etwas verklärteren Blick auf die Alltagshelden von 1970 leisten. Wir durften fünf Charakterköpfe fahren, fünf unrestaurierte, durchaus etwas patinierte Zeitzeugen, die auf jedem Oldtimer-Treffen die Massen begeistern. Egal ob Lenkradschaltung, Mittelschaltung oder Automatik, ob Luft- oder Wasserkühlung, Vorder- oder Hinterradantrieb: Jeder der fünf hat etwas zu bieten, hat etwas, was erklärt, warum diese

Autos eine wachsende Fan-Gemeinde besitzen. Allein die lange Suche nach diesen Autos, die einstmals unter jeder Laterne in Deutschland und Frankreich gestanden haben, beweist die Exklusivität dieser Oldtimer. Das drückt sich in den Marktwerten mal wieder nicht aus. Aber die Alltagshelden sind es gewohnt, dass man sie unterschätzt. Nur ihre Fans wissen, was sie an ihnen haben. Zum Glück.

## **Kaufberatung zu 1301, 60 L, 1600 TLE, Olympia und 15M**

### **KAUFBERATUNG**

**AUDI 60**  
Bj.: 1968-1972

Eigentlich hätte er Audi 55 heißen müssen, der Audi 60, denn er hatte nur 55 PS. Der intern F103 genannte erste Audi basiert auf dem DKW F102. Am Audi 60 bis 1970 kann man es noch sehr gut am Heck erkennen, das praktisch wie das des alten DKW aussieht. Erst danach wurde das Styling moderner. Da DKW zunächst zu Mercedes-Benz gehört hatte und erst dann Audi daraus wurde, fanden sich gerade im F103 erst spät Bauteile von VW ein. Der Audi 60 ist heute sehr selten zu finden.

**FORD 12M/15M P6**  
Bj.: 1966-1970

Der P6 folgte dem P4 nach. Ford USA hatte die Federführung beim P4 gehabt; mit dem P6 bügelten die Kölner:innen vor allem mit einer modernen McPherson-Vorderachse und neuer Motoraufhängung konstruktive Schwächen aus. Ansonsten ist der P6 dem P4 sehr ähnlich. 1967 bekamen alle Modelle 12 Volt, Zweikreisbremse und eine neue Innenausstattung. 1968 überarbeitete man das Armaturenbrett und führte den 15M RS ein.

**OPEL OLYMPIA A**  
Bj.: 1967-1970

Der nur drei Jahre gebaute Opel Olympia A auf Kadett B-Basis ist heute ein seltener Gast auf Oldtimer-Treffen. Er war kein großer Verkaufserfolg, denn der günstigere Kadett B war ihm einfach zu ähnlich. Besonders die stärkeren Motorvarianten (bis 90 PS) waren damals für sportliche Fahrer:innen interessant, da vergleichbar starke Autos mehr kosteten. Heute sind diese Wagen seltene Sammlerstücke, die vom Markt - wie so oft - unterbewertet sind. Ein Olympia A ist schwer zu bekommen.

**SIMCA 1301/1501**  
Bj.: 1966-1970

Die Modelle 1301 und 1501 haben gegenüber ihren Vorläufern 1300 und 1500 ein um 13,5 Zentimeter längeres Heck, andere Rückleuchten (eckig statt rund) und einige Ausstattungsunterschiede. Die "Spécial"-Versionen (1970 bis 1975) gibt es häufiger als die Normalversionen. Doch alles in allem gilt: Simcas Mittelklasselimosine ist praktisch verschwunden und war schon in den 70ern nur sehr selten in Deutschland anzutreffen. Rost und technische Mängel rafften sie dahin

**VW 1600 TL** Bj.:  
1965-1973

Der TL kam als letzte Karosserie-Variante 1965 auf den Markt - neben dem Stufenheck und dem Variant. Zum Modelljahr 1970 wurden alle Typ 3 überarbeitet und erhielten eine geänderte Front, größere Blinker und Heckleuchten sowie Kastenstoßstangen. Die moderne Schräglenker-Hinterachse und die elektronische Einspritzung sind Technik-Highlights am biederen Wolfsburger, der

eine wachsende Fan-Gemeinde hat. Die Preise steigen stark - Zeit, sich einen VW Typ 3 zu sichern!



von Thorsten Elbriggmann

Unser Fazit

Die Summe seiner guten Eigenschaften beschert dem Audi 60 einen knappen Sieg. Der belegt, dass im alten DKW F102 viel Potenzial steckte. Auch wenn vor allem der Olympia und der VW 1600 TLE in Kurven mehr Spaß machen: Der stoische Audi ist die sicherere Nummer. Der Ford P6 verdient Bronze - und eigentlich noch mehr. Seine Seltenheit hätte jeden in der Redaktion wetten lassen, dass er im Wert höher liegt. Gleiches gilt für den Simca, der sehr unglücklich auf Rang Fünf landet. Der große Franzose ist eine Rarität geworden, doch die Fahrleistungen mit dem kleinen Motor lassen ihn abfallen. Der VW 1600 krabbelt langsam aus dem Schatten des Käfers: Sein Wert steigt.