

Wir sitzen nun schon ein paar tausend Kilometer im neuen VW-Clipper, und blicken von der höheren Warte auf die Personenwagen herkömmlichen Schlags herab. Allmählich wird das Mitleid in uns wach. Und wir fragen uns, wie lange werden wohl die Leute noch nach den engen Limousinen greifen? Sie könnten es viel besser haben. Denn daß man auf der gleichen Grundfläche sehr viel geräumigere Autos bauen kann, die wie Personenwagen fahren, das ist gewiß.



SPLEEN UND VERNUNFT

VW-Bus als Privatauto?

Es steht ganz außer Frage, daß sich die VW-Transporter vorzüglich eignen als Geschäftsauto. Sie haben hinter den Frontsitzen 5 Kubikmeter umbauten Raum für Kisten, Kasten und Personen. Sie schleppen 1 Tonne Last. Und sie sind im Verkehrsgewühl erstaunlich wendig. Sie sind geräumig, doch gerade nur so groß, daß sie durch jede Lücke flutschen die für Personenwagen reicht. Im kommerziellen Leben weiß man das zu nutzen. Auch ist die so, genannte gemischte Nutzung schon verbreitet: alltags Lastesel fürs Geschäft, sonntags Familienkutsche für den Ausflug. Doch ist es bisher ungewöhnlich, daß ein Privatmann einen Bus als großes und bequemes Allzweckauto fährt. Das hat natürlich seine Gründe in erster Linie, meinen wir, ist's eine Preisfrage. Die Transporter sind nicht eben billig. Der Clipper, das Personen – Bus-Modell, kostet rund 8000 Mark. Und der Clipper L, mit Gürtelreifen, Zierleisten und anderen Attributen, die zum automobilen Luxus zählen, kostet rund 9000 Mark. Das ist viel Geld. Zumal für Leute, denen solch ein Bus wie auf den Leib geschnitten ist: die Väter vieler

Kinder, die Familienoberhäupter großer Sippen mit Kind und Kegel, Großeltern, Tanten und Cousinen. Sie würden liebendgern zu solchem Großraumwagen greifen, wenn sie ihr Portefeuille nicht auf die vielen Häupter zu verteilen hätten. Hier beißt der Hund sich in den Schwanz. Weil sie so viele Köpfe um sich sehen, brauchen sie das große Auto, zu dem die Kopzahl sie nicht kommen läßt. Es sei - gebraucht.

Flach ist die Mode

Der andere Grund dafür, daß man den großen, praktischen Transporter bisher nur selten in Privathand antrifft, ist in der Seele der Nation verwurzelt. Wo die Kombiwagen in der Art des Variant erst den Geruch des Kommerziellen niederkämpfen mußten, wo die Coupés mit engerem Raum zu höherem Preis gefragt sind, da ist es wohl so selbstverständlich nicht, einen Wagen vom folgerichtigen Aufbau eines VW-Clipper als Personenauto zu betrachten. Wir wären hierin weiter fortgeschritten, wenn unsere Autos nicht ausgangs der zwanziger Jahre um ihre stolze Höhe und Geräumigkeit gekommen wären. Die Muse,

die den Ingenieuren damals den Weg zum Fortschritt wies, muß blind gewesen sein. Sie schlug uns mit der falschen Stromlinie und mit der Pontonform, mit engen Innenräumen und schlecht genutztem Bug und Heck. So prägte sie das Bild von dem Personenwagen, der zwar schnell, doch niedrig und im Grunde äußerst unpraktisch sein muß. Wir werden es erleben, daß man von diesem Bild abrückt und wieder in die Höhe baut; die Überfülle auf den Straßen und der allgemeine Wunsch nach Platz im Auto lassen keine andere Wahl. Doch vorderhand ist es noch nicht so weit. Da ist ein VW-Clipper, so weit er auch schon in die Zukunft ragt, ein Außenseiter unter den Personenwagen, dem das Volksempfinden noch entgegensteht. Bisher, so sehen wir, steht das Großraumauto (von dessen Stamm ja immerhin schon zwei Millionen Exemplare gebaut wurden) nur vor wenigen privaten Haustüren. In Deutschland stationierte Amerikaner, die von Haus, mit Platz verwöhnt sind, schätzen es als Privatauto. Jugendliche kaufen es aus zweiter Hand, weil sie so viele nette Freunde haben.

Die rüstigen Pensionäre wechseln in erstaunlich großer Zahl auf solche Groß-Volkswagen über. Sie fahren täglich Campingwagen, sind mal zu Hause, mal in Haparanda, und machen aus ihrer vielen schönen Freizeit ein ereignisreiches Reiseleben, von dem wir werktätigen Bevölkerungsteilnehmer träumen. Besonders bei der Polizei die ja mit 60 pensioniert wird, ist diese Art, die Rente zu verzehren, sehr beliebt.

Raum ist Luxus

Doch daß normale Autokonsumenten einen Bus kaufen, das kommt so selten vor, daß es beinah den Reiz der Exzentrizität gewinnt. Ein Auto fahren, das nicht jeder hat! Die Nachbarschaft sieht's mit Verwunderung. Sie zieht den Bus-Besitzer seines Spleens. Und ist zugleich verdrossen, daß ihm der Bus so manchen Vorteil einträgt, den normale Limousinen nicht gewähren. Der Mann mit Bus bringt beiläufig ein Fuder Wein vom Wochenendtrip mit. Am nächsten Sonntag hat er vier wert Tanten zu Besuch und kann mit ihnen, statt um den Kaffeetisch herumzusitzen, ins Grüne und ins Blaue fahren. Seine liebe Frau



rad. Er kann, wenn ihm der Wohlstand über'n Hals wächst, noch einen großen, schweren Wohnanhänger an sein Schlachtschiff kuppeln; sein Bus ist eine der besten Zugmaschinen. Er kann, er kann...

Die Preise hoch

Es fehlt nicht viel, und wir halten solch ein Auto für das allein vernünftige. Wir nehmen ihm nur übel, daß es teuer ist. Doch ist der Preis, natürlich relativ zusehen. Der VW-Clipper ist knapp 500 Mark teurer als; ein Variant L mit Kurbeldach. Und mancher, der den Variant L mit sich und seinem Habitus vereinbart, wäre noch entschieden besser dran, wenn er 500 Mark zulegt und gleich den Clipper nimmt. Und wer 9000 Mark bezahlen kann, hat dann die Wahl zwischen den Autos gediegener Mittelklasse und dem Clipper L, der auch rein äußerlich, mit der gepflegten Zier, viel Auto bringt fürs Geld. Solch eine Wahl ist schwieriger geworden seitdem die, größten Volkswagen so spürbar besser wurden. Wir schrieben ja schon (GUTE FAHRT 9/67), daß das Fahrwerk, nur noch wenig mit der früheren Transporter-Konstruktion gemein

hat. Komfort und Fahreigenschaften kletterten aufs Niveau teurer Personenwagen. Auf der neuen Vorderachse lebt man genauso gut gefedert wie in jeglicher 10000-Mark-Limousine. Und die neue Hinterachse mit ihren Doppelgelenkwellen und der spur- und sturz Radführung sorgt für ein Fahrverhalten, wie es als mustergültig gelten kann. Lang ist die Zeit dahin da man von Bodenwellen unters Transporterdach geschleudert wurde. Und weit liegt es zurück, daß solch ein Auto in engen, schnellen Kurven übersteuernd ausbrach.

Fahren in seiner schönsten Form

Wir sagten seinerzeit der VW-Clipper sei der geräumigste, Porsche, den wir je gefahren haben. Und dem ist nichts hinzuzufügen. Es sei denn, daß die Fahreigenschaften dieses großen Wagens allen Anlaß zur Hoffnung auf die weiteren Entwicklungen bieten, die dem Porsche-Ei entschlüpfen werden. Im übrigen ist hier wohl anzumerken, daß sich solch ein Transporter nicht schlechter, eher besser handhabt als ein herkömmlicher VW-

Gemahlin ersteigert günstig einen alten Sekretär, fünf Zentner schwer und schön antik; er schafft ihn ran, statt eigens einen teuren Spediteur zu holen. Zur Große-Ferien-Zeit setzt er die Sippe in das Auto, sich selbst, die Gattin und der Kinder viele. Er lädt Gepäck hinzu, bis seine Tonne Tragkraft voll

ist, und hat gut lachen, wenn die Nachbarn ihre Limousine mit vier Personen und zwei Koffern heillos und strafbar überladen haben, obwohl ihr Kofferraum doch so schön groß aussieht. Er nimmt das Boot mit und die Liegestühle. Er hat noch Platz fürs Kinder-Dreirad und womöglich auch fürs Fahr-



Griffig: Die solide Armaturentafel gibt dem Wagen und der Seele Halt. Im übrigen fährt man den Clipper wie ein übliches Personenauto.



Handlich: Der Clipper ist nicht zu klein und nicht zu üppig. Er paßt, bei einer Höhe von 194 cm, in jede übliche Personenwagen-Garage.



Luftig: Da hat man schon die Vorboten zukünftiger VW-Detailtechnik, ein ausgeklügeltes Belüftungs-System im Clipper L.



Personenwagen neuer Bauart. Da sitzt man vorne links, in der Pilotenkanzel und hat - die beste Aussicht auf die Fahrbahn und die Ampeln und die Straßenränder. Man thront hoch über dem Verkehrsgewühl, sieht alles früher und besser als die Leute in den flachen Autos. Das Gefühl für die Wagenbreite ist automatisch da. Das für die Wagenlänge stellt sich ein, sobald man zwei-, dreimal in Parklücken eingefahren ist, die ein VW-Fließheck just geräumt hat. Und wenn es Ihnen so ergeht wie uns hier in der Redaktion der GUTEN FAHRT, dann werden Sie sehr bald erleben, daß Sie sich exakter und zuweilen leider wohl auch schneidiger in Verkehrsgewühl bewegen als ehemals.

Nicht nur das gute Fahrwerk, auch das renovierte Cockpit fördern die Entwicklung dieses Fahrstils. Man sitzt nicht mehr so dicht vorm vorderen Blech. Man blickt auf eine kräftige Armaturentafel, die dem Vorderwagen und der Seele Halt gibt. Man sitzt hier auf bequem, nicht schwellenden, doch auch nicht harten Polstern. Ans beinahe waagerechte Lenkrad hat man, sich bald gewöhnt. Auch daran, daß man etwas mehr Kraft für die Schaltung braucht. Kupplung und Bremse tritt man senkrecht runter.

Die letztere mit Kraftaufwand. Und das, so meinen wir ist noch nicht ganz so, wie man's in Personenwagen hat. Zwar ist die Bremswirkung bei kräftiger Wade ordentlich bis gut. Doch sollte man wohl hier den eingeschlagenen Weg zum Personenwagen-Komfort vollends weitergehen. Und bei diesem größten aller Volkswagen, der mit viel Last beladen werden kann, einen Bremsverstärker vorsehen.

Leistung und Tempo

Die Fahrleistungen sind mit dem neuen 1600-ccm-Motor, wie wir ihn ähnlich seit 2 Jahren in unserem 1300 GF (siehe Seite 25) laufen lassen, nochmals um ein Stück gewachsen. Vor allem ist zu loben, daß die Clipper-Clique aus dem unteren Drehzahlbereich sehr kräftig loszieht und damit flott gefahrene VW 1200 beim Ampelstart erröten läßt. Auch auf der Autobahn, wo man nur noch gelegentlich (und je nach Last)

zurück muß in den dritten Gang, läuft der Clipper im Durchschnitt um die 100 km/h, übersteigt im Spitzentempo auf der Ebene echte 115 (wobei die Tachonadel über 120 klettert) und ist damit im allgemeinen schneller als der träge Strom der vielen Wagen, die kaum über echte 90 km/h hinaus gefahren werden.

Das heißt, man ist nicht auf die rechte Spur der Autobahn verbannt. Wer seinen Clipper zügig fährt der wird zumeist erlaubtermaßen überholend auf der linken Fahrspur vorwärtsstürmen. Und hierbei sind erstaunlich hohe Durchschnitts-Tempi zu erzielen. Wir, beispielsweise, schafften jüngst die Strecke Stuttgart-Köln in 3 Stunden 50 Minuten. Doch weil man hier recht zügig vorankommt und unter sich ein Fahrwerk weiß, das mehr vertragen kann; taucht gleich, der Wunsch nach noch mehr Leistung auf. Je mehr er hat, je mehr er will: Es wäre fein, wenn man den Clipper dermaleinst mit einem größeren, stärkeren und auch etwas leiseren Motor bekäme.

Durst und Platz

Der Benzinverbrauch der großen Autos schwankt, den Umständen entsprechend, recht erheblich. Wenn man den Clipper mit dem sanften Gasfuß fährt und auf belebten Landstraßen, so zügig als nur möglich, mit 60, 70 Sachen rollt, braucht er ca. 7,5 Liter. Bei Dreiviertelgas und Tempo 90 auf der Autobahn sind rund 10 Liter möglich. Bei Dauervollgas reichen 13 Liter nicht ganz hin. Und im Stadtverkehr ist 11 die untere Grenze. Erfreulich ist, daß 60 Liter in den Tank passen; das weitet den Aktionsradius. Und - wenn man's recht bedenkt und die Literzahlen wägt, wird man fragen, wie man 8 Personen mit weniger als 13 Litern bei Tempo 115 durchs Land befördern will? Der Platz, den diese hochgezogenen Autos bieten, ist eindrucksvoll. Und es würde uns und zweifellos manch anderen Fahrer freuen, im Clipper einen Vorboden der Zukunft zu sehen, die nicht heute und nicht morgen, aber doch in ein paar Jahren mit höheren, praktischeren, besser nutzbaren Personenwagen einzieht. H. R.