



## VW 411: „ER IST BESSER ALS SEIN RUF“

Umfrage unter VW-Besitzern

Als Europas größtes Automobilwerk vor zwei Jahren mit dem VW 411 sein bisher größtes Auto auf den Markt brachte, wirkte das bieder anmutende Gefährt fraglos auf nur wenige Käufer zum Verliehen. Bei den Fachkritikern, die sich einen Wolfsburger Mittelklassewagen offenbar ganz anders vorgestellt hatten, fiel der Wagen durch. Mit seiner nasenartig vorspringenden Knautschzone erwarb sich der VW 411 bald Ulknamen wie „der De Gaulle des Automobilbaus“ oder einfach „Langnese“.

Freunde erwarb er zunächst kaum. Denn der Wagen — vorwiegend von Automobilisten gekauft, die sich mehr an der Marke als am Modell orientierten — erwies sich in der Tat als wenig glücklicher Wurf. Bauartbedingte Nachteile und Eigenarten der VW-Konzeption ließen ihn im Grunde nur markentreuen Aufsteigern attraktiv erscheinen.

Zudem hafteten dem VW 411 technische Kinderkrankheiten an, die selbst überzeugte VW-Anhänger verprellten. Für einen Ingenieur beispielsweise war das Auto „eine große Enttäuschung und ein Vertrauensbruch gegenüber dem VW-Fahrer“. Ein Versicherungs-Oberinspektor („alter VW-Kunde“) hat seinen VW 411 „nach sechs Monaten mit einem erheblichen Verlust verkauft, weil ich lieber ein Ende mit Schrecken als einen Schrecken ohne Ende haben wollte“.

„Von einem ‚Volks‘-Wagen kann gar keine Rede mehr sein“, merkte ein Arzt an. „Der Wagen ist eine Fehlgeburt“, gutachtete ein Werkmeister. Ein Stadtamtmann, der wütend zu Opel überlief: „Einen VW kaufe ich niemals mehr.“ Einem Rektor hat das Auto gleichfalls „keine Freude bereitet“, daher „nie wieder VW“.

Der SPIEGEL veröffentlicht die Ergebnisse einer Untersuchungsreihe, in der jeweils 3000 Automobilbesitzer über Vorzüge und Mängel der von ihnen gefahrenen deutschen und ausländischen Modelle befragt werden. Die sechs- und dreißigste Umfrage gilt dem VW 411 E (80 PS) und, vergleichend, dem Vorgängermodell VW 411 (68 PS). Die Befragten VW-411-E-Besitzer haben in sechs Monaten durchschnittlich 9991 Kilometer zurückgelegt, die Eigentümer des VW 411 fuhren in 16 Monaten 25060 Kilometer.

Finanzielle Einbußen beim Wiederverkauf verdrossen selbstredend auch jene Fahrer, die weniger unter Mängeln ihres Wagens wie etwa Flattern der Lenkung und zu schwacher Beschleunigung litten. Der schlechte Ruf des VW 411 behinderte sogar das Umsteigen seiner Besitzer auf eine andere Marke. Ein Fernmeldeoberinspektor: „VW nahm ihn zu einem Preis in Zahlung, der 1100 Mark höher lag als bei der Konkurrenz.“ Ein Reisender wurde seinen VW 411 „nach einer Laufzeit von einem Jahr und 50 000 Kilometern nur beim Kauf eines Fahrzeuges aus dem Hause VW los“.

Doch viele der Befragten setzten manchen Nachteilen des Wolfsburger Produkts seine erwiesenen Vorzüge entgegen. Forstleute und Landwirte kamen mit dem VW 411 „gut durchs Gelände“, Ärzte, Tierärzte, Vertreter und Off-Fahrer anderer Berufe hoben hervor, der Wagen taue „ausgezeichnet fürs Fahren bei Schnee“. Ein Kreis-Bauamtmann aus dem Franckenwald „muß mit sieben Monaten

Winter rechnen, und für diese extremen Verhältnisse ist der VW 411 bestens geeignet“. Das „umstrittene Fahrzeug“ sei immerhin „weit besser als sein Ruf“, befand ein Fernsehtechnermeister. Zum Fazit „Besser als sein Ruf“ kamen auffallend viele der befragten Besitzer.

Mit dem verbesserten und stärkeren Modell VW 411 E haben die Käufer offenbar unter allen Fahrbedingungen günstigere Erfahrungen machen können. Ein Ingenieur, der mit dem Vorgänger-Modell „reingefallen“ war, zeigte sich mit dem Modell E „sehr zufrieden“. Ein Oberregierungsrat hielt den VW 411 E gar für „das wirtschaftlichste und stabilste Auto auf dem Markt“. Ein Kaufmann, der den VW 411 rund 80 000 Kilometer gefahren hatte, kam zu dem Schluß: „Der VW 411 E ist zwei Klassen besser.“

Der Wagen sei „ein brauchbares und problemloses Auto“ (Berufskraftfahrer), er müsse „zu den zuverlässigsten Gebrauchsgegenständen“ gezählt werden (Diplom-Chemiker). „Die Ableistung von 45 000 Kilometern in fünf Monaten ohne nennenswerte Schäden über die wirklich lange Winterzeit 1969/70 spricht ein genaues Urteil“, vermeldete ein Taxiunternehmer, der sich zunächst als „Versuchskaninchen“ vorgekommen war. Ein Druckerei-Betriebsleiter: „Ich bin mit dem VW 411 E zufrieden, aber nicht in ihn verliebt — warum tut man bei VW nicht auch etwas fürs Auge?“

Mit dem Auge freilich war dieser Wagen offenbar weniger als jeder andere gekauft worden. Wie meist bei VW-Befragungen, lag auch den Käufern des VW 411 E unter allen Kaufgründen der VW-Kundendienst (44,7 %) am nächsten. Für sie war fraglos die Gewißheit wichtig, überall in Europa eine VW-Werkstatt, passende

## KENNGOTT-TREPPE

Überall ministeriell zugelassen



in Holz  
Marmor  
Beton-  
werkstein

### DIE KENNGOTT-TREPPE

Überlegenheit einer durchdachten Konstruktion, offen ohne störenden Unterbau, ausgereift bis ins kleinste Detail. KENNGOTT-TREPPEN und KENNGOTT-SPINDELTREPPEN sind optimale Lösungen für Ihre Treppenraumgestaltung und erhöhen den Endwert des Hauses. IHR VORTEIL: Sie sind unabhängig in der Grundrissgestaltung und Raumaufteilung. Elegant und wirtschaftlich, grazil und haltbar, zeitlos und dennoch modern. Durch Spezialisierung bietet die leistungsfähige KENNGOTT-ORGANISATION alle Treppenanlagen von der preisgünstigsten bis zur exklusiven Ausführung. Die KENNGOTT-EINHOLM-TREPPE und KENNGOTT-FERTIGTREPPE ergänzen das Programm. Wir beraten Sie gern, bitte fordern Sie unser Prospektmaterial an.

## KENNGOTT KG

71 Heilbronn, Postf. 522, Ruf (07131) 41041

Herstellung und Montage durch über 75 Werke im In- und Ausland

Größte Deutsche Treppenbau-Organisation



## UNITED GROWTH FUND

### Langfristiges Wachstum

Der United Growth Fund investiert mit dem Ziel langfristigen Wachstums in Wertpapieren und in Haus- und Grundbesitz. Die UGF-Anteile können zum Inventarpreis ohne jegliche Ankaufsspesen erworben werden. Ihre gesamte Anlagesumme beginnt sofort für Sie zu arbeiten.

Anteilpreis US \$ 1,42 (28. Sept. 1970)

Wertanstieg seit 19. Mai 1967: 42 %

ADVISA - Deutsche Gesellschaft für Vermögensverwaltung mbH  
Abt. 9 K 801  
6000 Frankfurt/Main  
Bockenheimer Landstraße 51-53

Bitte senden Sie mir Informationsmaterial über UGF

Name: .....

Stadt: (.....) .....

Straße: .....

Telefon: .....

Ersatzteile, geschulte Monteure und (in Garantiefällen) kulantende Kundendienstberater vorzufinden. Die Wirtschaftlichkeit, wozu VW-Besitzer auch die relativ niedrigen, überschaubaren Reparaturpreise rechnen, erwies sich mit 28,0 % als weiteres VW-typisches Erwerbsmotiv. An dritter Stelle rangierte der unerschütterliche Glaube an Wolfsburgs besonders hohe Qualität der Verarbeitung (25,5%)\*.

21 % der Käufer hatten bereits vorher gute Erfahrungen mit Volkswagen gemacht. Ähnlich entscheidend (18,5 %) fielen vor Vertragsabschluss die von einem VW jeglichen Typs zu erwartende Zuverlässigkeit und seine geringen Wartungsansprüche ins Gewicht.

Unter diesen ersten fünf Kaufgründen bezieht sich nichts speziell auf den Wagentyp VW 411 E. Solche Käuferargumentation ist ein Vertrauensvotum für das Werk und seinen Käfermythos — das Produkt ist austauschbar. Denn mit nahezu gleichen Argumenten hatten auch die Besitzer eines VW 1500 oder VW 1300 ihre Käufe begründet.

Der Raumkomfort war für 15,5 % erwerbsbestimmend. 13,7 % zeigten sich von dem 80-PS-Motor mit der elektronisch gesteuerten Benzineinspritzung besonders angetan. Den 68-PS-Motor mit Doppelvergaser hatten nur 3,0 % begehrenswert gefunden. 13,3 % kauften den Wagen, weil er (auch in der Normalausführung) gut ausgestattet ist, 12,2 % hielten ihn für

\* Die angegebenen Prozentzahlen ergeben eine größere Summe als 100, weil oft mehrere Kaufgründe angeführt werden. Das gilt auch für andere Punkte der Befragung.



VW 411 (1968)

„Warum tut VW nicht etwas...“



VW 411 E (1969)

... für das Auge?“

## WAGEN UND WERK

Im Herbst 1968 kam der VW 411 auf den Markt. Einen Verkaufs-Frühling hat er bislang nicht erlebt.

Schon bald erwies sich eine Tagesproduktion von 500 Stück, die VW bei der Wagenpremiere als Nahziel eingepplant hatte, eher als Wunschtraum. Das erste große Mittelklasse-Automobil des Wolfsburger Riesen fand nicht den erhofften Anklang beim Käuferpublikum, weil vor allem die eigenwillige Karosserieform zu wenig attraktiv wirkte, der 68-PS-Motor als zu schwach und zu laut empfunden wurde.

VW überraschte daher seine Kundschaft nach nur einjähriger Bauzeit mit einem Modellwechsel: Die Wolfsburger gaben dem VW 411 ein gefälligeres Gesicht, ersetzten seine wie Glotzaugen anmutenden Breitstrahler durch Doppelscheinwerfer und erhöhten die Motorleistung mittels elektronischer Benzineinspritzung auf 80 PS. Ende vergangenen Monats hatte Wolfsburg insgesamt 125 000 VW 411 gefertigt. Tagesproduktion: 300 Stück.

Technische Daten: Vierzylinder-Boxer-Motor im Heck mit elektronisch gesteuerter Benzineinspritzung; Luftkühlung; Hubraum: 1679 ccm; Leistung: 80 PS bei 4900 Umdrehungen pro Minute; Viergang-Synchrongetriebe mit Mittelschaltung; Länge: 4,53 Meter; Breite: 1,64 Meter; Höhe: 1,49 Meter; Leergewicht: 1020 Kilogramm (zweitürig), 1040 Kilogramm (viertürig); Höchstgeschwindigkeit: 155 km/h; Beschleunigung von null auf 100 km/h: 15 Sekunden; Kraftstoffverbrauch: 12,1 Liter Superbenzin auf 100 Kilometer.

Preise ab Werk: VW 411 E, zweitürige Limousine: 8390 Mark; viertürige Limousine: 8735 Mark; Variant: 8770 Mark; VW 411 LE, zweitürig: 8810 Mark; viertürig: 9155 Mark; Variant: 9190 Mark; Automatik: 850 Mark; Stahlkurbeldach: 423 Mark.

Kraftfahrzeugsteuer: 244,80 Mark; Haftpflichtversicherung: 650 Mark pro Jahr.



Blick von oben auf VW 411

preiswert, 11,4% verlockte sein ausgeklügeltes Heizungssystem. Weitere 11,4% waren von den Vorzügen der Luftkühlung überzeugt, und noch einmal 11,4% hielten beim Erwerb den 411 E für „robust“, „stabil“, „solide“, „anspruchlos“ und „langlebig“.

Nun erst nennen VW-Käufer die Form des Wagens als Kaufgrund (9,6%), ein Motiv,

das bei Besitzer-Umfragen dieser Reihe häufig an erster Stelle steht. Das allgemeine Leistungsvermögen des großen Einspritz-Volkswagens (8,9%) scheint besonders Wohnwagenbesitzern zu gefallen. Zu abermals 8,9% gaben die Käufer an, sie hätten „wieder einen VW, aber mehr VW“ haben wollen.

Weitere Kaufgründe: Fahrkomfort und Bequemlichkeit (8,5%), außergewöhnlich gute Eignung für das Fahren im Winter (8,5%), großer Kofferraum (8,1%), günstige Inzahlungnahme eines Altwagens (8,1%), Straßenlage und Fahreigenschaften (7,7%).

Als durchschnittlicher Benzinverbrauch des VW 411 E ergab sich: 12,12 Liter Superbenzin für 100 Kilometer. Der VW 411 mit dem 68 PS starken

Vergasermotor verbrauchte 11,94 Liter Normalbenzin. In der Ausführung mit automatischem Getriebe (das für den 411 E zum Zeitpunkt der Befragung noch nicht



Das markante Profil

lieferbar war) verbrauchte der Vergaser-Typ 12,65 Liter Normalbenzin.

Je nach Fahrstil der Besitzer und Be- und Auslastung des Wagens ergab sich allerdings eine große Verbrauchsspanne:

	VW 411	VW 411 E
9,9 Liter und weniger	6,8 %	3,3 %
10,0 bis 10,9 Liter	16,4 %	15,7 %
11,0 bis 11,9 Liter	22,7 %	24,0 %
12,0 bis 12,9 Liter	27,0 %	20,1 %
13,0 bis 13,9 Liter	17,7 %	14,8 %
14,0 Liter und mehr	10,0 %	13,1 %

Beim Vergleich mit Verbrauchsergebnissen aus Befragungen über ähnlich große, teure oder starke Wagen erwies sich der große Volkswagen nicht gerade als vorbildlicher Sparer:

Renault R 16 (55 PS)	9,40 Liter
Audi (72 PS)	9,86 Liter
VW 1500 (44 PS)	10,30 Liter
Fiat 124 (60 PS)	10,40 Liter
BMW 1600 — 2 (85 PS)	10,69 Liter
Opel Olympia (75 PS)	10,90 Liter
VW 1500 (44 PS, Halbautomatik)	11,02 Liter
Opel GT 1900 (90 PS)	11,03 Liter
Fiat 125 (90 PS)	11,25 Liter
BMW 1800 (90 PS)	11,28 Liter
Porsche 912 (90 PS)	11,73 Liter
VW 411 (68 PS)	11,94 Liter
VW 411 E (80 PS)	12,12 Liter
Mercedes 220 Sb (110 PS)	12,52 Liter
VW 411 (68 PS mit Automatik)	12,65 Liter
Opel Commodore (115 PS)	13,13 Liter

Nachteilig wirkt sich die aus dem Benzintank gespeiste Zusatzheizung auf die Höhe des Verbrauchs aus. VW bezeichnet diesen Mehrverbrauch als „sehr gering“ und gibt ihn mit „0,2 bis 0,6 Liter pro Stunde“ an. 100 Kilometer Fahrstrecke in der winterlichen Großstadt dauern bei dichtem Verkehr etwa drei Stunden. Daraus resultiert schon ein nomineller Mehrverbrauch von 1,8 Liter auf 100 Kilometer Fahrstrecke. Das deckt sich mit den Angaben der Besitzer, die „bei Benutzung der Zusatzheizung ein bis zwei Liter mehr“ verbrauchen.

Der Straßenlage des VW 411 E erteilen die Besitzer durchschnittlich gute Noten:

ausgezeichnet	36,1 %
gut	50,8 %
zufriedenstellend	7,7 %
ausreichend	5,4 %
unbefriedigend	2,0 %

Beim Fiat 125 erreichte die Bestnote auch nicht mehr als 33,7%, und beim

# Kenwood's neue Generation kommt.



Musik in höchster Vollendung. Kenwood's neue Generation bringt sie. Unvergleichlich. Originalgetreu. So wie Sie es vom Konzertsaal kennen. Informieren Sie sich über die neue Generation von Kenwood.



TRIO-KENWOOD Electronics S. A.,  
6000 Frankfurt,  
Rheinstraße 17

Coupon Senden Sie mir Unterlagen über die neue Generation

Plattenspieler  Amplifier

Tonbandgeräte  Tuner

Receiver

Zutreffendes ankreuzen  
SP 3



VW 411 E in der Kurve: Sandsäcke gegen Seitenwind



VW-411-E-Innenraum  
Verdruß beim Schalten

Opel Commodore wurden gar nur 20,8 % notiert.

„Spürbar bessere Straßenlage als beim alten 411“, urteilten die Befragten (das Modell 411 hatte nur 19,9 % für die Bestnote erhalten). Manche, die beide Modelle kennen, machten detaillierte Angaben: „Der Drehstabstabilisator an der Hinterachse hat etwas gebracht.“ Geblieben ist (wenn auch nicht mehr ganz so ausgeprägt) die unangenehm empfindliche Art des Autos, auf Windstöße aus der Flanke zu reagieren. Einige Besitzer halten die Reaktion auf Seitenwind für „absolut beherrschbar“, andere dünkt sie „gefährlich“. Von Praktikern empfohlene Gegenmaßnahmen: Sandsäcke oder Zementplatten im vorderen Kofferraum.

**Tadel**

Nach mangelhaften oder verbesserungswürdigen Punkten befragt, erklärten von den VW-411-E-Besitzern:

- ▷ 14,8 %: das Getriebe müsse sich besser schalten lassen;
- ▷ 14,2 %: der Wagen reagiere zu empfindlich auf Seitenwind;
- ▷ 13,6 %: die Betriebsgeräusche des Wagens seien zu laut (30,9 % beim VW 411);
- ▷ 12,3 %: der Bowdenzug für den vorderen Kofferraum sei zu schwergängig, außerdem ungeschickt angebracht;
- ▷ 11,4 %: bessere Verarbeitung sei vonnöten;
- ▷ 10,5 %: Be- und Entlüftung sollten wirksamer sein;
- ▷ 8,6 %: das vom Motor gespeiste Heizsystem leiste zu wenig (16,4 % beim VW 411);
- ▷ 8,0 %: Schalter und Hebel müßten sich leichter bedienen lassen;
- ▷ 6,8 %: das Lüftungsgebläse heule zu laut;
- ▷ 6,5 %: für diese Preisklasse sei die Ausstattung zu karg.

Als hätten sie schon Bekanntschaft mit einem der zahlreichen eher winterscheuen Autos gemacht, hoben viele VW-Besitzer die guten Fahreigenschaften ihrer Wagen bei winterlicher Witterung hervor. Ein Kaufmann über seinen VW 411: „Bei Glätte am Berg war er mit Gürtelreifen anderen mit Winterreifen ausgerüsteten Fabrikaten durchweg überlegen.“

Ihre *Federung* nannten die Volkswagen-Besitzer „sehr schluckfreudig“ und „recht komfortabel“. In der Beurteilung —

zu hart	4,3 %
gerade richtig	93,4 %
zu weich	2,3 %

— kann sich der VW 411 E sogar mit dem Mercedes-Benz 220 messen. Auch seine Besitzer benoteten zu 93,2 % für „gerade richtig“.

Einschränkungen rühren her von den beim E-Modell ausschließlich montierten Stahlgürtelreifen: Sie seien „etwas hart im Fahren“ und verursachten „unangenehme Poltergeräusche auf Kopfsteinpflaster“.

Zurückhaltender bewerteten die Fahrer des VW 411 E die *Beschleunigung* ihres Wagens:

ausgezeichnet	28,4 %
gut	50,6 %
zufriedenstellend	11,9 %
ausreichend	4,8 %
unbefriedigend	4,3 %

Sein Spurtvermögen sei „für 80 PS etwas zu gering“. Der Wagen „beschleunigt gut bei höheren Drehzahlen“, doch sei zu bemängeln, daß er „von unten heraus nicht genug bringt“. Der leer über eine Tonne wiegende VW 411 E ist offenbar kein besonders flotter Sprinter. Überdies scheint die Leistung des E-Motors auch unterschiedlich auszufallen: Einige Besitzer berichten, sie könnten die offiziellen Beschleunigungswerte „gar nicht erreichen“, andere haben sie nach eigenen Messungen überboten.

Immerhin ist die Beschleunigung des VW 411 E in jedem Falle deutlich besser als beim Vorgänger. Die Bestnote erreichte beim Doppelvergaser-Wagen nur 6,2 %, für „Unbefriedigend“ votierten 16,3 % — eines der miserabelsten Resultate aller Besitzer-Umfragen.

An der ihnen möglichen *Geschwindigkeit* haben die VW-411-E-Besitzer kaum etwas zu bemängeln:

ausgezeichnet	40,9 %
gut	44,6 %
zufriedenstellend	10,5 %
ausreichend	2,0 %
unbefriedigend	2,0 %

Ein Oberregierungsrat vermerkte befriedigt, daß „die Geschwindigkeitsangaben — wie immer bei VW — tiefgestapelt angegeben“ seien. Sein Wagen rase „ohne Mucken stundenlang mit angeschlagener Tachonadel (170 km/h)“. Ein technischer Angestellter erzielte auf leerer Autobahn gar eine „Dauergeschwindigkeit“ von 175 km/h“. Andere haben „163 km/h auf ebener Strecke gestoppt“. Die offiziellen Werkswerte von 155 km/h wurden offenbar von den meisten stets „schon

nach verhältnismäßig kurzer Zeit“ erreicht. Angenehm sei im Vergleich zu anderen Fahrzeugen, daß „die Geschwindigkeit an langen Autobahnsteigungen nur geringfügig abfällt“.

Lustlose Zensuren erhielt der Wagen dagegen für seine *Fußbremse*:

ausgezeichnet	25,9 %
gut	52,8 %
zufriedenstellend	13,9 %
ausreichend	4,6 %
unbefriedigend	2,8 %

Denn „für soviel Geld hätte man einen Bremskraftverstärker einbauen können“.



Höchste Töne für  
Verarbeitung

Die Bremse erfordere „hohen Druck“, man müsse daher „kräftig zutreten“. Andererseits habe der Wagen „selbst bei Vollbremsung aus 150 km/h einwandfreies Verhalten“ gezeigt. Die Bremse spreche „sehr weich und rasch“ an, die Verzögerung setze „ruckfrei“ ein, der Wagen „hält sauber die Spur“.

Über Lage und Erreichbarkeit der

Handbremse verloren die Befragten, wie stets bei VW-Umfragen, nur wenig Worte. Die Handbremse des VW 411 „sitzt genau da, wo sie hingehört“, und ist „bequem zu erreichen und gut zu bedienen“. Allerdings fühlten sich manche VW-Besitzer bei der Bedienung der Handbremse durch „die Viel-

**Lob**

Als besonders lobenswert hoben die Fahrer des VW 411 E hervor:

- ▷ 32,1 %: die vielfach verstellbaren, zweckmäßig gestalteten Sitze;
- ▷ 27,5 %: die Heizleistung der Zusatzheizung;
- ▷ 23,8 %: Straßenlage und Fahrverhalten;
- ▷ 17,9 %: die Spurtkraft des 80-PS-Wagens;
- ▷ 17,0 %: das leuchtkräftige Halogen-Licht;
- ▷ 16,0 %: die solide, zweckmäßige Ausstattung;
- ▷ 15,4 %: die „erstklassige“ Verarbeitungsqualität;
- ▷ 15,4 %: der Wagen sei erfreulich geräumig;
- ▷ 13,3 %: der Wagen biete „hervorragenden Fahrkomfort“ und sei überdurchschnittlich bequem;
- ▷ 13,0 %: die Karosserie-Form (nur 9,3 % beim VW 411);
- ▷ 11,4 %: den hohen Gebrauchswert.

# Rechnen Daten erfassen



Wir liefern elektronische und elektromechanische Rechenmaschinen, Addiermaschinen, Multiplikationsautomaten, Organisationsmaschinen und Datenerfassungsgeräte - kurz, für jeden Arbeitsplatz die richtige Rechenmaschine

Alle WALTHER Rechenmaschinen haben gemeinsam:  
Einfache Bedienung  
Robuste und zuverlässige Mechanik  
Qualität und Lebensdauer  
Leiser Arbeitsgang  
Ansprechendes Äußeres  
Kleine Ausmaße und geringes Gewicht  
Vernünftige Preise

Das Kundendienstnetz der WALTHER Vertriebsorganisation ist lückenlos



WALTHER Büromaschinen GmbH  
7907 Niederstotzingen

zahl der Knöpfe und Hebel zwischen den Sitzen irritiert". Die Noten:

ausgezeichnet	38,3 %
gut	51,5 %
zufriedenstellend	7,0 %
ausreichend	2,8 %
unbefriedigend	0,4 %

An der *Sicht nach vorn* haben die Besitzer nicht viel auszusetzen, und es bleibt unklar, warum sie sich nicht zu überdurchschnittlich guten Zensuren entschließen konnten:

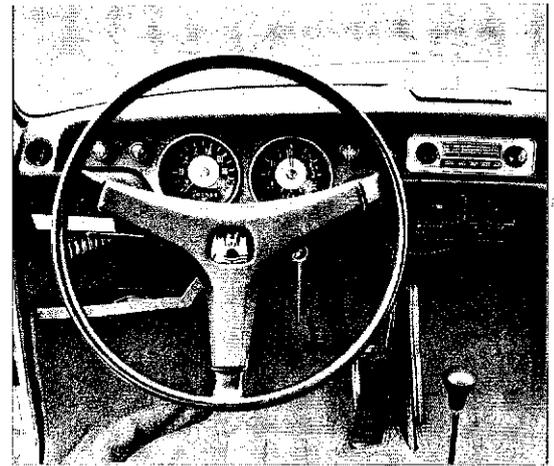
ausgezeichnet	59,4 %
gut	44,9 %
zufriedenstellend	3,8 %
ausreichend	0,9 %
unbefriedigend	0,0 %

Selbst „die lange Schmauze ist für die Sicht nicht störend“. Allerdings brauchten etliche Fahrer offenbar „eine verhältnismäßig lange Eingewöhnungszeit“, um sich beim Rangieren auf die vorspringende Nase und das Schrägheck des Autos einzustellen.

Das gilt besonders für die *Sicht nach hinten*:

ausgezeichnet	20,7 %
gut	53,1 %
zufriedenstellend	16,8 %
ausreichend	6,0 %
unbefriedigend	3,4 %

Denn viele Fahrer beklagten die „ausgesprochen schlechte Sicht beim Rückwärts-Einfahren in enge Parklücken“. Das Heck biete „keinen Anhaltspunkt für die Wagenlänge“. Daher kann mancher Besitzer beim „Rückwärtseinparken nur nach Gefühl“ manövrieren. Beim Fahren auf



VW-411-E-Armaturen  
Kummer mit Knöpfen

Landstraßen und Autobahnen wird die Rücksicht hingegen in keiner Weise bemängelt.

Die vom *Scheibenwischer bestrichene Fläche* sorgt im VW 411 auch bei Regen für ein ungetrübtetes Blickfeld. So urteilten die Besitzer:

angenehm groß	53,8 %
ausreichend	44,8 %
zu klein	1,4 %

Aber die Befragten bemängelten Qualität und Wirkungsweise der Wischanlage dennoch. Vor allem sollte sich die Industrie „endlich über neue und bessere Wischerblätter Gedanken machen“. Auch sei der Anpreßdruck der Wischer zu schwach. Der Wagen solle überdies wie andere Mittelklasseautos mit einem Intervallschalter für den Wischer sowie stufenlos regelbarer Wischgeschwindigkeit ausgerüstet werden. Als ungünstig empfanden einige, daß die Funktion der Scheibenwaschanlage abhängig ist vom Luftdruck des Reservereifens.

Ganz schlecht scheint es um *Gängigkeit und Schaltbarkeit des Getriebes* bestellt. Sie liegt nach Meinung etlicher Befragter „noch unter dem Standard der übrigen Volkswagen“. Die Besitzer-Zensuren fielen dürrtig aus:

	VW 411	VW 411 E
ausgezeichnet	14,0 %	11,4 %
gut	41,8 %	38,6 %
zufriedenstellend	20,3 %	20,5 %
ausreichend	9,8 %	10,8 %
unbefriedigend	14,1 %	18,7 %

Zum Vergleich: Der BMW 1600-2 beispielsweise bekam 49,9 % für die Bestnote.

Verblüffend mutet an, daß sich der VW 411 E schlechter schalten läßt als sein mit vielen Kinderkrankheiten belasteter Vorgänger. Der Grund: Das Triebwerk des E-Modells wurde weicher gelagert, so daß der (beim VW 411 besonders hohe) Geräuschpegel sank. Die weichere, auch Vibrationen mindernde Motorlagerung aber verursachte Schwierigkeiten in der Übertragung der Schaltvorgänge.

Daher wirkt die Schaltung oft etwas hakelig, auch ließen sich der erste und der zweite Gang „bei kaltem Motor schlecht schalten“. Die Schaltwege sei-

## Ärger

Von den befragten VW-411-E-Besitzern hatten 74,7% Ärger mit Defekten und Reparaturen (zum Vergleich: 54,5% beim Peugeot 204; 57,3% beim VW 1500; 63,3% beim Mercedes-Benz 220/220 Diesel; 67,3% beim Opel Olympia; 78,2% beim Fiat 124; 78,4 % beim Fiat 125). Es meldeten:

- ▷ 31,9%: allgemeine Verarbeitungs- und Montagemängel;
- ▷ 29,2%: Verdruß mit der benzinelektrischen Zusatzheizung;
- ▷ 18,2%: verschiedene elektrische Defekte;
- ▷ 15,5%: Ärger mit Schaltung und Getriebe (beim VW 411 nur 6,7%);
- ▷ 13,1%: Mängel an der Einspritz-Elektronik des Motors (beim VW 411 hatten 6,7% Schwierigkeiten mit der Vergaser-Einstellung);
- ▷ 8,2%: versagende oder unbefriedigend funktionierende Türschlösser und -verriegelungen;
- ▷ 6,7%: störende Geräusche waren zu beseitigen;
- ▷ 5,5%: Behebung von Flattererscheinungen der Lenkung (10,3% beim VW 411).

# Metabo's sagenhafte Säge!

Das ist der scharfe Zahn, der schlitzt, fälzt, zapft, zinkt, nutet, sägt (bis 37 mm tief). Der Handkreissäge-Vorsatz aus dem

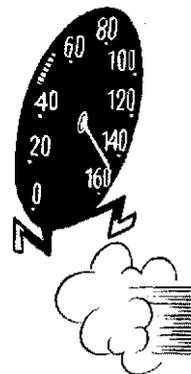
vielseitigsten Heimwerkssystem: Metabo Multitool (14 Antriebsmaschinen, 27 Vorsatzgeräte, 274 Einsatzwerkzeuge).

Ihr Fachhändler zeigt's Ihnen. Oder: Ihre Postkarte gegen unseren Farbkatalog Hg. Metabowerke KG, 744 Nürtingen, Postfach 229



**Männer haben Metabo!**

en zwar angenehm kurz, „aber eckig“, der Schalthebel „zu lang“. Überdies lägen „die Gänge zu dicht beieinander“. Die Folge: „Gefahr von Schaltfehlern“ und „schwere Schaltbarkeit, besonders der zweite Gang“. Einzelne Besitzer hoben freilich ausdrücklich hervor, das Getriebe sei „leichtgängig und vollkommen narrensicher zu schalten“.



Der Wendekreis des VW 411 mißt 11,4 Meter. Nur 15,7 % der Befragten meinen, er sei damit erfreulich klein. 68,5 % bezeichnen ihn als noch ausreichend, 15,8 % halten ihn dagegen für zu groß und „ungünstig beim Einparken“. Mit Neid stellen VW-Besitzer fest: „Selbst größere Wagen haben kleinere Drehkreise.“

Schneller, als das Werk verspricht

An der Erreichbarkeit und Lage der Bedienungsschalter haben die befragten Besitzer viel zu bemängeln:

sehr günstig	41,4 %
zufriedenstellend	32,6 %
zu weit entfernt	6,0 %

Vor allen Dingen vermißten sie „eine Wischer-Wascher-Bedienung vom Lenkrad aus“. Sie sei „besonders bei Nieselregen und beim Überholen“ ungemein nützlich. Einige fühlten sich durch das grüne Licht am angeschalteten Heizungsknopf bei Nachtfahrt geblendet. Schalter würden „im Dunkeln dauernd verwechselt“, da sie ungünstig lägen und „nur zu ertasten“ seien. Einer rügte die uneinheitliche Bedienung der Knöpfe: „Einer ist zum Drehen, der andere zum Ziehen, daher wird ständig an den Knöpfen herumprobiert.“ Der

Lichtzugschalter sei so flach, daß er „mit Handschuhen nicht betätigt werden“ könne.

Als vielbeklagtes Ärgernis hat sich die Öffnungsprozedur für die vordere Haube erwiesen. Der Hebel sei ungewöhnlich schwer zu betätigen und außerdem, für den Fahrer schwer erreichbar, rechts im Handschuhfach verborgen. Seine Bedienung erfordere „kraftvolle Finger-Artistik“.



Mißmut über Kofferraum

Einhellig loben die VW-Besitzer dagegen die Qualität der Verarbeitung:

	VW 411	VW 411 E
ausgezeichnet	39,2 %	48,6 %
gut	40,5 %	35,8 %
zufriedenstellend	11,6 %	9,9 %
ausreichend	4,0 %	5,4 %
unbefriedigend	4,7 %	0,3 %

Auch heute noch, so bekundete ein Diplom-Ingenieur, liegt Wolfsburger Verarbeitungsgüte „über dem Niveau anderer, vergleichbarer Wagentypen“. Ein Techniker: „Selbst bis in die kleinsten Winkel und Ecken ausgezeichnet“. Ein Taxifahrer: Der VW 411 E sei „nach Mercedes der solideste deutsche Wagen“. Nur vereinzelt wendeten VW-Kunden ein, die Lackierung sei „bei VW früher besser“ gewesen.

Auch mit der Ausstattung ihres VW 411 sind die Besitzer recht zufrieden:

ausgezeichnet	37,8 %
gut	52,3 %
zufriedenstellend	6,8 %
ausreichend	2,5 %
unbefriedigend	0,6 %

Zum Vergleich: Für die Ausstattung konnte der BMW 1600—2 nur 22,8 %, der Mercedes-Benz 220 gar nur 14,3 % der Befragten zu Bestnoten bewegen. VW-Besitzer meinen, der Wagen sei



VW-411-E-Kofferraum  
Hinderliche Stufe

„mit allem Notwendigen und Wichtigsten ausgestattet“.

Bisherige Befragungen unter VW-Besitzern erbrachten für die Heizung im günstigsten Fall Bestnoten von 36 Prozent. Das 411-E-Resultat liegt nicht nur weit über dem VW-Durchschnitt, es übertrifft auch viele Besitzer-Urteile für Autos mit konventioneller Kühlwasser-Heizung:

ausgezeichnet	69,0 %
gut	17,3 %
zufriedenstellend	3,4 %
ausreichend	3,7 %
unbefriedigend	6,6 %

Gleichwohl haben die VW-Besitzer an ihren Heizungen eine Menge auszusetzen. Vor allem müsse „der Fußraum besser beheizbar sein, zum Beispiel durch zusätzliche Heizöffnungen“. Die Heizung lasse sich zudem nur schwierig regulieren, denn: „Der Thermostat funktioniert nicht zuverlässig.“

Auch scheint die Bedienung insgesamt besondere Künste zu erfordern. Um die Heizung „wirklich richtig be-



# T-Shirt Eminence®

Herrenunterwäsche aus Paris

T-Shirt weiß, hellblau, nachtblau: DM 11,50

Eminence-Deutschland, 5 Köln 91, Postfach 960/108  
Auch in der Schweiz und in Österreich erhältlich.

dienen zu können“, empfiehlt ein Angestellter, sich mit der Apparatur „lange und intensiv zu beschäftigen“. Ein Ingenieur spottete: „Man braucht für die gekonnte Bedienung der Heizung einen besonderen Führerschein.“

Die neben der Standheizung verfügbare Motorheizung liefert nach Meinung mancher Befragter „nur ein laues Lüftchen“. Sie sollte „wenigstens so gut wie beim Käfer sein“. Die Standheizung wiederum hat sich offenbar nicht selten als recht störanfällig erwiesen.

Andererseits feierten Besitzer die Standheizung mit Schaltuhr als „den besten Einfall, den VW je hatte“. In einen vorgewärmten Wagen mit entfroster Windschutzscheibe zu steigen, war für viele „ein fast einmaliger Heizkomfort“.

Über die Belüftung ihres Wagens —

ausgezeichnet	27,8 %
gut	46,6 %
zufriedenstellend	15,1 %
ausreichend	5,4 %
unbefriedigend	5,1 %

— wußten die VW-Fahrer nicht viel zu sagen. Sie wirke im Grunde „so gut oder so schlecht wie in allen anderen Wagen auch“. Elnige vermißten seitliche Ausstellfenster, die es für alle 411-Typen nur gegen Aufpreis gibt.

Mit seinen Wertungsnoten für Fahrkomfort und Bequemlichkeit hat der große VW auf diesem wichtigen Gebiet seine Mittelklasse-Konkurrenten offenbar eingeholt:

ausgezeichnet	40,6 %
gut	51,7 %
zufriedenstellend	4,6 %
ausreichend	2,8 %
unbefriedigend	0,3 %

Beim alten 411 erreichte die Bestnote nur 29,2 %, weil laute Motorgeräusche und Vibrationen den Fahrkomfort nachhaltig beeinträchtigten. Das neue E-Modell hat überdies besser ausgeformte Sitze; auch verzichteten die VW-Polsterer bei ihm auf die viel kritisierte, verstellbare „Lordosenstütze“ des Vorgänger-Modells.

So konnte der Wagen seinen Benutzern „auch auf langen Strecken“ einen „hervorragenden Fahrkomfort“ gewährleisten. Die vorderen Polster seien „zwar hart, aber so gut geformt, daß sie auch in Kurven festen Sitz bieten“. Neben der Sitzform gefällt den VW-Fahrern besonders, daß sich auch die Sitzhöhe verstellen läßt. Auf den Rücksitzen bleibe „selbst langbeinigen Mitfahrern genügend Beinfreiheit“.

Mit der Größe des Kofferraums sind die VW-411-Besitzer hingegen überraschend unzufrieden:

ausgezeichnet	9,5 %
gut	41,8 %
zufriedenstellend	27,6 %
ausreichend	13,8 %
unbefriedigend	7,3 %

Seinem Rauminhalt nach ist der VW-Kofferraum erheblich größer als beispielsweise der Kofferraum des Fiat 124, für den immerhin 35,9 % Bestnoten erteilten. Doch mißfällt den VW-Fahrern, daß der abgestufte Bug-Kofferraum „für sperrige Stücke nicht besonders geeignet“ ist. Seine Form sei „etwas unglücklich“ ausgefallen.

Für das Fassungsvermögen des Tanks (50 Liter) gaben die Fahrer unterdurchschnittliche Noten:

ausgezeichnet	19,0 %
gut	52,8 %
zufriedenstellend	11,4 %
ausreichend	9,4 %
unbefriedigend	7,4 %

Der Tank ist den meisten zu klein. 60 bis 65 Liter müßte er nach Meinung der Mehrheit fassen, um „mindestens 450 bis 500 Kilometer ohne Tankstopp fahren zu können“.

Mit Erfolg haben sich die VW-Ingenieure bemüht, das Motorgeräusch des luftgekühlten Vierzylinder-Triebwerks zu mindern. So urteilten die Befragten:

	VW 411	VW 411 E
niemals störend	10,0 %	23,4 %
erträglich	41,5 %	57,2 %
zu laut	48,5 %	19,3 %

Dennoch haben die wassergekühlten Konkurrenten auf dem Geräuschsek-

zufriedenstellend	13,1 %
ausreichend	4,3 %
unbefriedigend	6,3 %

Der VW-Service, seine weite Verbreitung und straffe Organisation war für 44,7 % der VW-411-E-Besitzer der wichtigste Kaufgrund gewesen. Manche sahen ihre Erwartungen freilich etwas enttäuscht. So verdroß es VW-Besitzer, daß der Betrieb in den großen Werkstätten „viel zu bürokratisch“ abgewickelt werde. Oft waren lange Anmeldefristen und auch Wartezeiten offensichtlich unvermeidbar. Vereinzelt beobachteten VW-Eigentümer, daß die Einspritz-Elektronik den Werkstätten Schwierigkeiten bereitet hat. Auch waren anfangs bestimmte Ersatzteile für das E-Modell nicht sofort greifbar.

Zu loben wußten die Besitzer das dichte VW-Kundendienstnetz, den guten Ausbildungsstand der Mechaniker, die Versorgung und Bevorratung mit



VW-411-E-Heckfenster: „Parkmanöver nur nach Gefühl“

tor deutliche Vorteile: 70,3 % der Fahrer eines BMW 1600—2 und 70,5 % der Eigentümer eines Peugeot 204 empfanden das Motorgeräusch als nicht störend.

Andere Störgeräusche meldeten 48,8 % der befragten 411-E-Fahrer — beim 411 waren es immerhin 54,4 %. Nur 24,5 % gaben allgemeine, meist nicht lokalisierbare und oft auch nicht zu beseitigende Störgeräusche an. 16,8 % empfanden das Heizungs- und Lüftungsgebläse als zu laut. Das Klappern von Türen und Türfenstern störte 7,2 %. Noch einmal 7,2 % beklagten sich über Windgeräusche bei schneller Fahrt und geschlossenen Fenstern. 4,8 % fühlten sich durch Poltern der Gürtelreifen auf schlechter Straße und 2,9 % durch „Scheppern und Zirpen“ aus dem unbesetzten Beifahrersitz in ihrem Komfort beeinträchtigt.

Ihren Kundendienst bewerten die VW-Besitzer, wie üblich, hervorragend:

ausgezeichnet	30,3 %
gut	46,0 %

Ersatzteilen sowie die angemessenen und überschaubaren Reparaturpreise. Besonders hoben die Befragten das VW-Diagnose-System hervor. Es macht allerdings nach den Kundenerfahrungen gut geschultes Personal keineswegs überflüssig, sondern eher noch notwendiger als bisher.

Unzufriedenheit der Besitzer mit dem technisch unausgereift auf den Markt gebrachten VW 411 bestimmt die ungewöhnlich hohe Quote (22,4 %) derjenigen, die den Wagen nicht wieder kaufen möchten. Aber auch die 10,0 % dieser Rubrik für den VW 411 E bedeuten immer noch eine überdurchschnittlich ungünstige Aussage. Sie zeigt indirekt, daß es der VW 411 E trotz mancher Vorzüge und trotz intensiver Detailentwicklung nicht leicht haben wird, sich in der Mittelklasse im gewohnten VW-Stil durchzusetzen.

Die befragten Besitzer würden sich einen Wagen des gleichen Fabrikates

	VW 411	VW 411 E
wieder kaufen	45,1 %	60,0 %
vielleicht wieder kaufen	32,5 %	30,0 %
nicht wieder kaufen	22,4 %	10,0 %