

# GUTE FAHRT 8

1970

DM 1,80

Verlag Delius,  
Klasing + Co  
Bielefeld · Stuttgart

Schweiz sfr 2,-  
Italien L 320; USA \$ -,50  
Österreich öS 13,-  
Luxemburg lfr 26,-  
Belgien bfr 26,-  
Printed in Germany

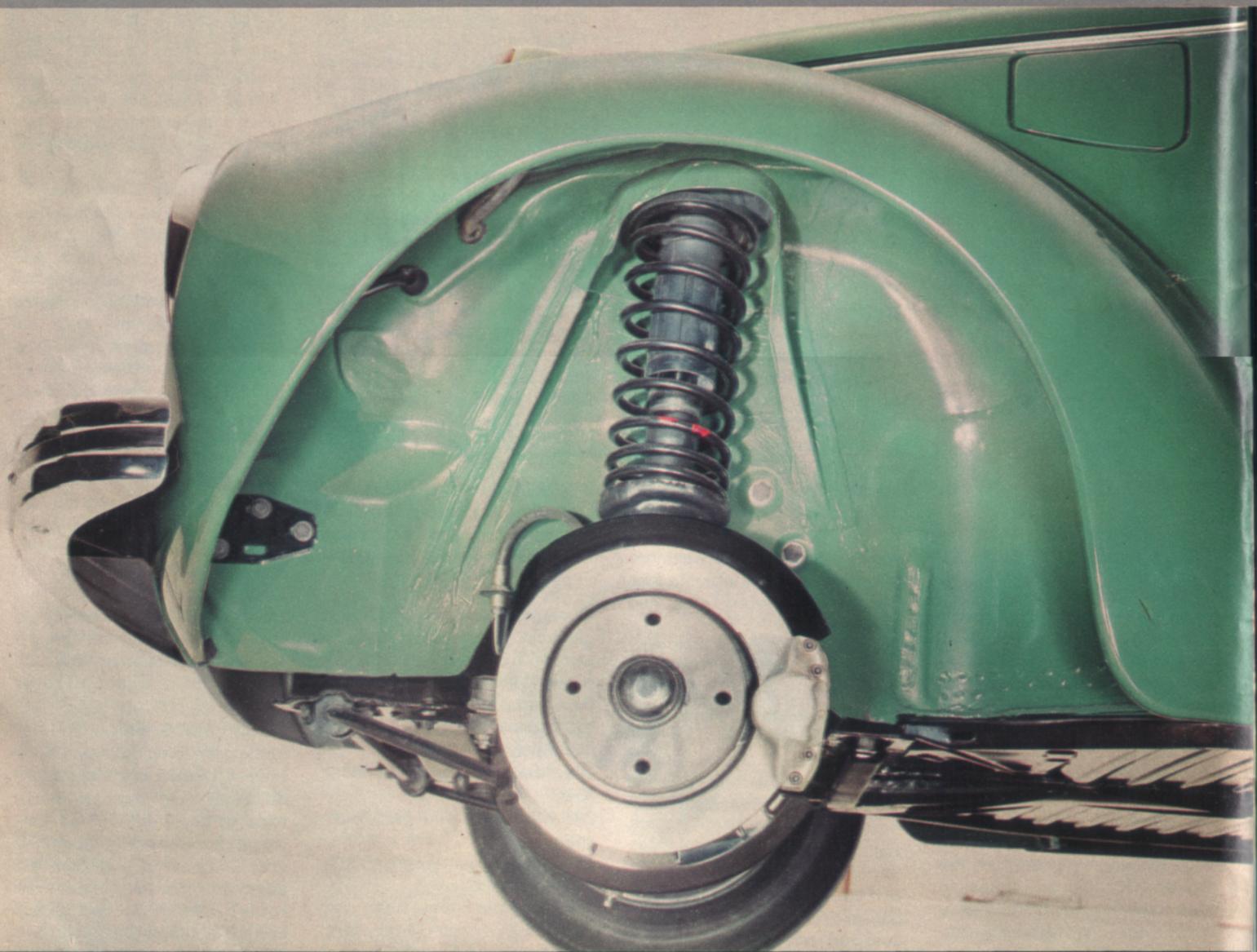


**BILLIGER  
URLAUB  
in BAYERN**

# DIE NEUEN VOLKS- WAGEN

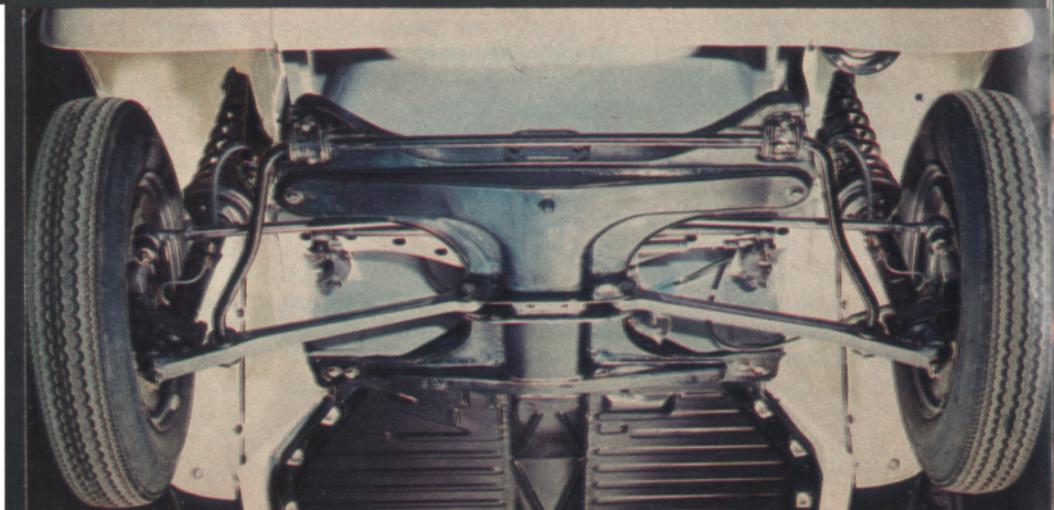
**Käfer mit mannsgroßem Kofferraum  
Federbeine vorn – Doppelgelenkachse  
hinten. Motor mit 1600 ccm und 50 PS**

# DIE NEUEN VOLKSWAGEN



▲  
**Federbeine vorn:** Die neue flachbauende Achskonstruktion ermöglichte die beachtliche Vergrößerung des vorderen Kofferraums und zugleich eine Verringerung des Wendekreises.

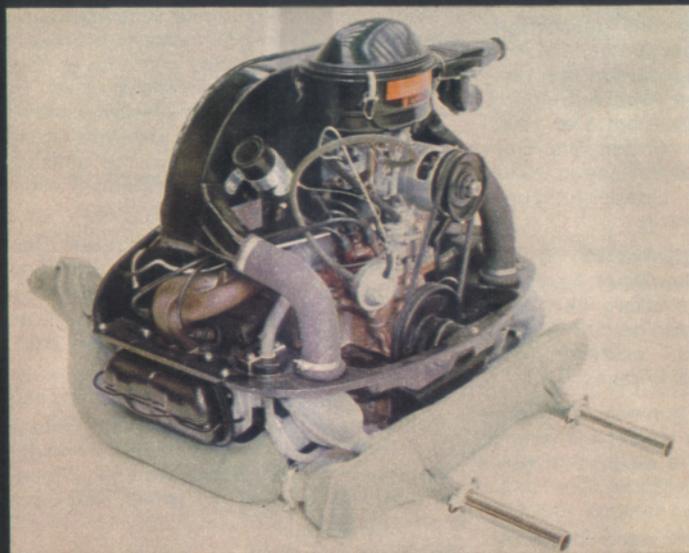
Die neue Vorderachse: Der Rahmenkopf ist verändert worden, gerade Querlenker, im Dreiecks-Verbund mit dem vorn liegenden Stabilisator, übernehmen die Führung der Federbeine. ▶



Mit einem neuen und gänzlich modernisierten Käfer hat in Wolfsburg die Modell-Saison 1971 begonnen. Der neue Käfer erhält eine flachbauende Federbein-Vorderachse, die vorzügliche Doppelgelenkwellen-Hinterachse, einen mannsgroßen Kofferraum und, in der stärksten Ausführung, 1600 ccm und 50 PS. Der Spar-Käfer wird wie bisher weitergebaut.



Der neue Kofferraum vorn: Ein GF-Redakteur, 174 cm groß und 74 kg schwer, hat schon drin-gelegen. Haube zu... paßt!



Der neue Motor: 1600 ccm und 50 PS. Überarbeitet in allen Details: Freie Kühlung für Zylinder 3 und freie Atemwege durch weite Ansaugrohre.

Die neue Hinterachse: Modernste Doppelgelenkwellen-Konstruktion, nun auch bei uns in Verbindung mit dem normalen Schaltgetriebe.

Es hat auch in diesem Jahr nicht an falschen Propheten gefehlt, die vom Ende des Käfers wissen wollten.

Doch nun ist August. Und siehe da, das Ende ist ferner denn je zuvor.

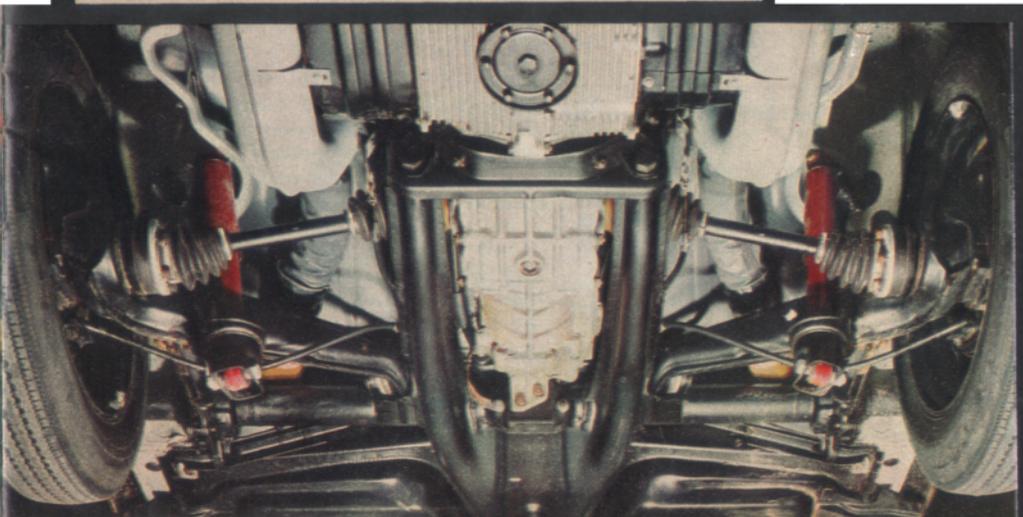
Die Käfer-Produktionsziffer klettert der stolzen Zahl von 15 Millionen entgegen. Und Wolfsburg präsentiert zum Auftakt der Modell-Serie 1971 ein neues und ganz erheblich verbessertes Käfer-Modell, das die Grundlagen auch für den ferneren Dauererfolg schafft.

Seit heute, so möchte man sagen, gibt es im Stamme der Käfer zwei Linien. Die alte Linie, deren Modelle 1200 und 1300 aus Gründen des Preises und der Ersatzteilversorgung weitergebaut werden, wenn auch mit Änderungen. Und die neue Linie, die alle Attribute modernsten Automobilbaus in die künftige Käfer-Entwicklung einbringt.

Die neue Linie tritt in diesen Tagen zunächst einmal mit zwei Ablegern auf den Plan, mit dem VW 1302 und dem VW 1302 S. Und da ist es zu bemerkenswerten Verbesserungen gekommen.

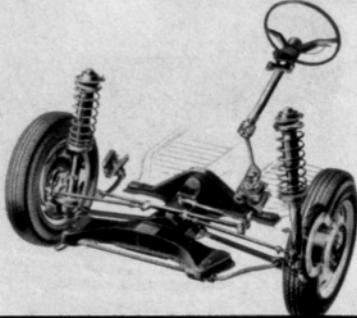
Die populärste Besserung ist die Vergrößerung des vorderen Kofferraums. Da paßt nun, nimmt man eine gewisse Atemnot in Kauf, der ausgewachsene Norm-Mensch von 175 cm Länge und 75 kg Gewicht hinein, was wir kaum für möglich hielten, hätten wir nicht selber schon drinnen gegessen.

Rein äußerlich zeichnet sich der schöne Raumgewinn nämlich gar nicht so aufdringlich ab. Zwar ist der Vorderwagen dieser neuen Käfer-Bauserie um 74 mm länger geworden. Zwar sind die Kotflügel etwas weiter nach vorn gezogen, die Haubenöffnung verbreitert worden.



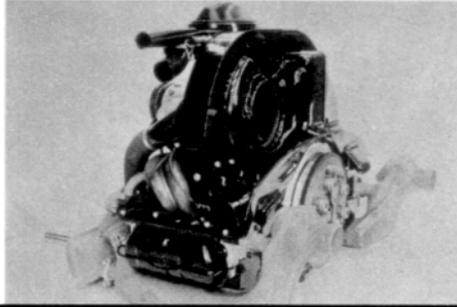
### Neu: Vorderachse

Radaufhängung an Feder-Dämpfer-Beinen mit Querlenkern und Stabilisator. Dazu Doppelgelenk-Lenksäule mit geändertem Lenkgetriebe und symmetrischen Spurstangen.



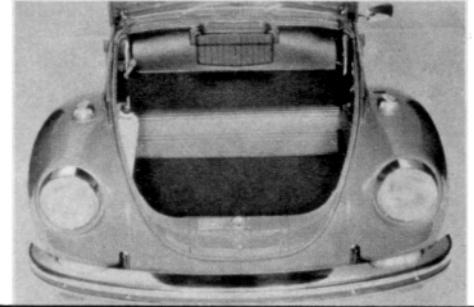
### Neu: Stärkere Motoren

Bessere Kühlung durch Vergrößerung des Gebläses und Verlegung des Ölkühlers. Stärkere Ölpumpe. Geänderter Ventiltrieb. Große Zylinderköpfe mit weitem Doppel-Ansaugrohr.



### Neu: Großer Kofferraum

Raumgewinn durch Federbein-Achse. Vergrößerter Tank mit Ausdehnungsbehälter nach hinten verlegt. Reserve- rad horizontal unter dem Boden des vorderen Kofferraums.



Außerlich ist's noch ein Käfer. Blickt man freilich unter die Haut, so wird man erkennen, daß es mit der Ähnlichkeit nicht mehr weit her ist. Die neuen King-Size-Käfer haben ein anderes Fahrwerk bekommen, dessen moderne Bauelemente jeder künftigen Karosserieentwicklung wohlgesonnen sind, aber nicht mehr zu den Käfern bisheriger Fertigung passen.

Das Volkswagenwerk hat sich da einen Fahrwerks-Baukasten geschaffen, der sich für die Zukunft vielfältig nutzen läßt und gegenwärtig die neuesten Käfer-Modelle auf den modernsten Stand der Fahrwerkstechnik hebt.

Neu in diesem Baukasten ist die Vorderachse, bei der die Käfer-Räder sich nun erstmals gegen kombinierte Feder-Dämpfer-Beine abstützen und von Querlenkern und Stabilisator geführt werden. Es ist diese Art der unabhängigen Radführung, die es ermöglicht, vorn Platz zu schaffen für einen gebrauchstüchtigen Kofferraum und zugleich für eine Verringerung des Wendekreisdurchmessers um beträchtliche 1,4 m. Der neuen Handlichkeit und Sicherheit zuliebe ist die vordere Spurweite auch gleich um runde 7 cm vermehrt und ist die Lenkung gänzlich umgestaltet worden. Das Lenkgetriebe ist nur noch im Prinzip das alte, und erstmals beim Käfer sind gleich lange Spurstangen im Spiel, die das Kurvenfahren präzisieren. Derweil beschert die neue abgewinkelte Lenksäule mit den beiden Kreuzgelenken passive Sicherheit ganz nach der gelenkigen, teuren Art.

Nicht neu, doch bei den Handschalt-Käfern auf dem Binnenmarkte höchst willkommen ist das andere Fahrwerks-Element: die Hinterachse. Nun ist's so weit. Die aufwendige Konstruktion, bisher den automatischen und amerikanischen Käfern vorbehalten, wird auch in Deutschland frei verkäuflich. Das heißt: nun kann man Käfer haben, die fahrwerkstechnisch um volle Pferdelängen besser als ihre Konkurrenten sind und mit den Porsches oder Rolls Royce in derselben Linie stehen. Die Hinterachse mit den Doppelgelenkwellen und der weitestgehend spur- und sturzkonstanten Radführung ist der letzte Schrei in Fahrwerksdingen, derzeit durch gar nichts anderes zu übertreffen.

Die neue Garde, die in Wolfsburg konstruiert, hat sich freilich nicht begnügt mit der Bereitstellung des optimalen Fahrwerks. Sie hat, im ersten reformerischen Aufgall und in erstaunlich kurzer Zeit, noch ein paar Zöpfe abgeschnitten, die der VW-Motorenkonstruktion in vielen Jahren tastender Leistungssteigerung gewachsen waren.

So ist denn zu vermelden, daß die Käfer-Motoren schlagartig und beträchtlich an Solidität und Lebenserwartung gewonnen haben.

Der Fachmann freut sich, und den Laien wundert's: Man nimmt nun für das Kurbelgehäuse eine härtere Legierung mit höherem Silizium-Anteil und hat die Dehnungen und Verzüge eliminiert. Der Ölkühler wird aus der waagerechten Lage im Luftstrom vor Zylinder 3, wo ihn Professor Porsche einst gelagert hatte, entfernt und aufrecht am Gebläsekasten deponiert – auf daß Zylinder 3 nun endlich vollen Wind bekomme. Die Ölpumpe wird ordentlich vergrößert, damit des Motors Blutdruck bei langer Vollgasfahrt nicht in den Keller fällt. Das Gebläserad wird um 5 mm breiter und schaufelt dementsprechend größere Mengen Kühlluft. Nockenwellenrad und -flansch sind neu und die Ventilführungen anders, und die Auslaßventile werden nun verchromt.

Nachdem da derart Remedur geschaffen ward, war freie Bahn sogar für weitere PS. Alle Motoren ab 1300 ccm dürfen nun das Maul, sprich Ansaugwege, weit aufreißen. Sie bekamen allesamt die vom VW 1600 bekannten Zylinderköpfe mit den zwei Einlaßkanälen und obendrauf ein neues, fülligeres Hirschgeweih, ein Doppel-Ansaugrohr zur Leistungssteigerung.

So haben denn die Jungtürken im Wolfsburger Motorenversuch die Aktion Sorgenkind mit ungewöhnlichem Erfolg beendet. Sie konnten die Käferherzen bei der niedrigen Verdichtung von 7,5:1 belassen und holten doch noch mehr PS heraus.

Der 1300er-Motor bringt nunmehr 44 Pferde auf die Waage; damit ist der bisherige 1500er entthront (und wird nicht mehr gebaut). Der neue 1600er-Motor (für den Transporter und den Käfer namens 1302 S) schafft 50 Pferde her. Und damit ist nicht aller Tage Abend.

Natürlich hat man im Zuge dieses Unternehmens Jungbrunn noch ein paar andre alte Käfer-Forderungen erfüllt, die der neuen Garde Technischer Entwickler nur zu geläufig waren.

So ist beim neuen King-Size-Käfer der Abstand zwischen Gaspedal und Bremse verringert worden, wonach die sportiven Fahrer, zwecks flotterer Beinarbeit, schon lange riefen.

Auch hat der lange Neue nun eine sogenannte Zwangsentlüftung, die die Schlechtwetterzone über der hinteren Sitzbank lichtet. Vorn an der Nase, vom Armaturenbrett, strömt die gute deutsche Landluft

ein; und hinter den Ohren, wo die Seitenfenster enden, ziehen die dicken Schwaden ab.

Fehlt nicht viel, den neugeborenen Käfer zum Luftkurort zu proklamieren. Vorbei sind die halben Sachen. Luft strömt aus nunmehr 7 Schlitzen am Armaturenbrett herein, fünfmal Warmluft zum Defrosten und, wahlweise, zwei- bis viermal Kaltluft zum Erfrischen. Und wer will, kann gegen Mehrpreis noch ein Gebläse für die Frischluft haben.

Wer will, kann für den Käfer nun auch die schöne kleine Eberspächer-Heizung BN 2 bekommen, die – ohne Raum zu fressen – hinten überm Getriebe deponiert wird und dafür sorgt, daß der brave Mann ohne Mantel durch den Winter kommt.

Für ärgere Hitzewellen wird noch vorgesorgt. Die Wolfsburger Entwicklung, die hier den besten Käfer aller Zeiten liefert, hat noch eine neue Air Condition im Programm, die wohlgekühlte Gletscherlüfte ausstrahlt, doch wegen Raum und Preis in erster Linie nur für Texas und andere sonnenverbrannte Staaten interessant ist. Es handelt sich da, wie man alsbald erleben wird, um eine neue schöne Meisterleistung des automobilen Fortschritts, die gänzlich neue Aussichten auf den wohltemperierten Komfort in kleinen Wagen eröffnet.

Und die noch zukunftssträchtigeren Perspektiven, Wartung und Reparatur derselben Autos vermittels elektronischer Kontrolle wieder ganz fest in den Griff zu kriegen, kommen auch schon über den Horizont (s. Seite 29 in diesem Heft).

Man sieht aus alledem: Die neue Wolfsburger Entwicklung, die unter dem Gesetz des unauffälligen, doch absoluten Renovierens angetreten ist, hat in wenigen Monaten den Weg auch in die fernere Käfer-Zukunft angelegt.

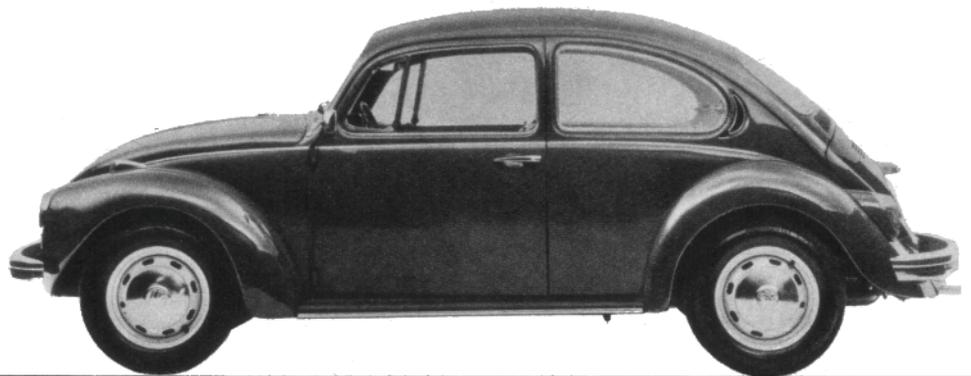
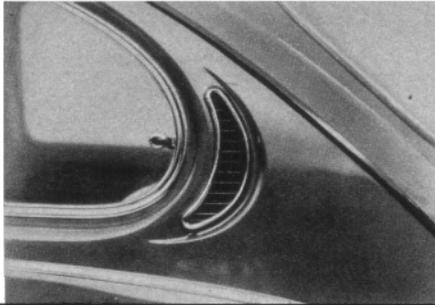
Die Bausteine sind da für eine weitere Entwicklung, die nicht länger nur sich selbst genügt, sondern richtungweisend sein kann für den internationalen Autobau.

Und vorderhand steht schon ein neuer Käfer da, der nurmehr in der Form an das erinnert, was bisher gewesen ist. Die technische Substanz, die neue, zählt zum Modernsten, das man heute kaufen kann. Da steht ein Auto mit einem erstrangigen, für Komfort und Sicherheit wohltemperierten Fahrwerk und mit Motoren, die wieder zu den schönsten Superlonglife-Hoffnungen berechtigen.

So scheint's, daß auch der 15. Million noch viele weitere folgen werden. Die Käfer-Renaissance hat erst begonnen. H. R.

### Neu: Klimaverbesserung

Zwangsventilation durch halbmondförmige Öffnungen hinter den rückwärtigen Seitenfenstern. Wirksamer Belüftung durch Änderung der Luftdüsen vorn. Auf Wunsch mit Gebläse.



DIE NEUEN KÄFER	VW 1200	VW 1300	VW 1302	VW 1302 S	VW 1302 LS Cabrio	Karmann Ghias
<b>Karosserie</b>	alte Form	alte Form	neue Form mit großem Kofferraum	neue Form mit großem Kofferraum	neue Form mit großem Kofferraum	alte Form
<b>Fahrwerk</b>	alte Vorderachse Pendel-Hinterachse ohne Ausgleichfeder	alte Vorderachse Pendel-Hinterachse mit Ausgleichfeder	neue Vorderachse Doppelgelenkwellen- Hinterachse	neue Vorderachse Doppelgelenkwellen- Hinterachse	neue Vorderachse Doppelgelenkwellen- Hinterachse	alte Vorderachse Pendel-Hinterachse mit Ausgleichfeder
<b>Motor</b>	1200/34 PS wahlweise: 1300/44 PS	1300/44 PS wahlweise: 1200/34 PS	1300/44 PS wahlweise: 1200/34 PS	1600/50 PS	1600/50 PS	1600/50 PS
<b>Bremsen</b>	Zweikreis vorn und hinten Trommeln	Zweikreis vorn und hinten Trommeln	Zweikreis vorn und hinten Trommeln wahlweise: vorn Scheiben	Zweikreis vorn Scheiben hinten Trommeln	Zweikreis vorn Scheiben hinten Trommeln	Zweikreis vorn Scheiben hinten Trommeln
<b>Höchst- geschwindigkeit</b>	Werksangabe: 115 km/h	Werksangabe: 125 km/h	Werksangabe: 125 km/h	Werksangabe: 130 km/h	Werksangabe: 130 km/h	ca. 150 km/h
<b>Gewichte</b>	leer 760 kg gesamt 1140 kg gebremste Anhängelast 650 kg	leer 820 kg gesamt 1200 kg gebremste Anhängelast 650 kg	leer 870 kg gesamt 1270 kg gebremste Anhängelast 650 kg	leer 870 kg gesamt 1270 kg gebremste Anhängelast 650 kg	leer 920 kg gesamt 1280 kg gebremste Anhängelast 650 kg	leer 870 kg gesamt 1200 kg gebremste Anhängelast 650 kg
<b>Ausstattung</b>	wie bekannter Sparkäfer	wie bekannter 1300 neu: Be- und Entlüftung	wie bekannter 1300/1500 neu: Be- und Entlüftung	wie bekannter 1300/1500 neu: Be- und Entlüftung	wie bekanntes Cabrio neue Belüftung mit Gebläse, keine Entlüftung	wie bekannte Modelle
<b>Neue Mehr- ausstattungen</b>	Benzinheizung BN 2	Benzinheizung BN 2 zweistufiges Frischluf-Gebläse Mittelarmlehne für Rücksitzbank	Benzinheizung BN 2 zweistufiges Frischluf-Gebläse Mittelarmlehne für Rücksitzbank	Benzinheizung BN 2 zweistufiges Frischluf-Gebläse Mittelarmlehne für Rücksitzbank	Benzinheizung BN 2	

#### Übrigens:

Auf dem deutschen Markt wird die Wählautomatik mit Doppelgelenk-Hinterachse für alle Modelle, auch für den Sparkäfer angeboten; sie wird jedoch nicht mit dem 1200er Motor kombiniert. Die Höchstgeschwindigkeit mit Automatik wird vom Werk um je 5 km/h niedriger angegeben. In das bekannte „L“-Paket (2 Rückfahrcheinwerfer, Stoßstangen-Gummileisten, Teppichboden, Türtasche rechts, zweiter Aschenbecher hinten,

abblendbarer innenspiegel, Make-up-Spiegel, Armaturenbrett-polsterung, Bremskontrollleuchte, Schloß für Handschuhfach) wird noch das zwei-stufige Frischluftgebläse aufgenommen. Wagen mit L-Paket werden mit einem L im Schriftzug am Wagenheck versehen. Für USA gibt es zusätzlich zu den neuen Volkswagen noch ein Custom-Modell mit alter Karosserieform, alter Vorderachse, Doppelgelenkwellen-Hinterachse, Trommelbremsen und 1600er Motor.