Belgien FB 26.—, Dänemark dkr 4.50, Finnland Fmk 2.30, Frankreich FF 3.—, Italien L 320, Kanada c $ —.60, Luxemburg lfr 23.—, Niederlande hfl 2.—, Norwegen nkr (inkl. moms.) 3.60, Österreich S 13.—, Portugal esc 15.—, Schweden skr (inkl. moms.) 3.—, Schweiz sfr 2.20, Spanien Ptas 38.—, USA/Übersee US $ —.60. Printed in Germany.

E 1418 D

auto motor und sport

Heft 17 15. August 1970 DM 1.80

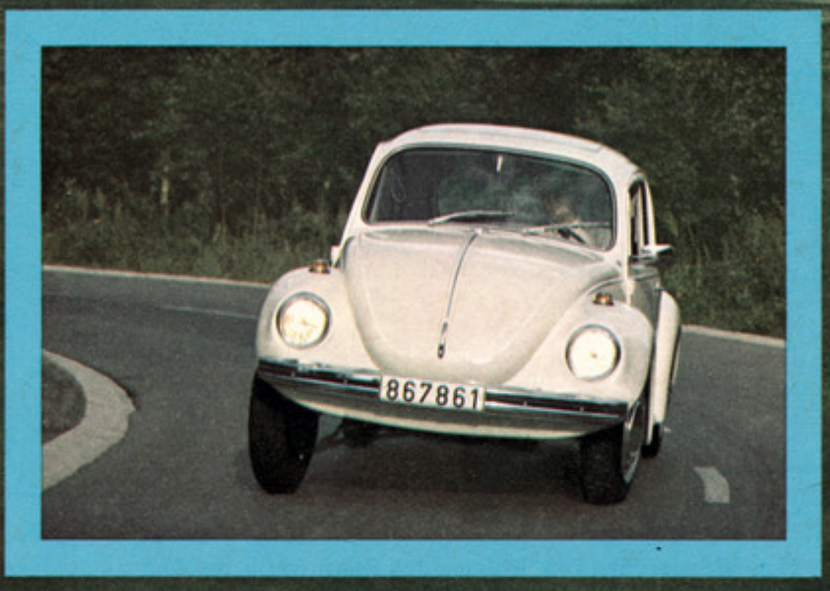
Test: Der neue VW 1302 S

Außerdem Testberichte:
Audi Automatic
Fiat 130

Allensbach-Report
BMW 2002
Fiat 125

test auto motor sport

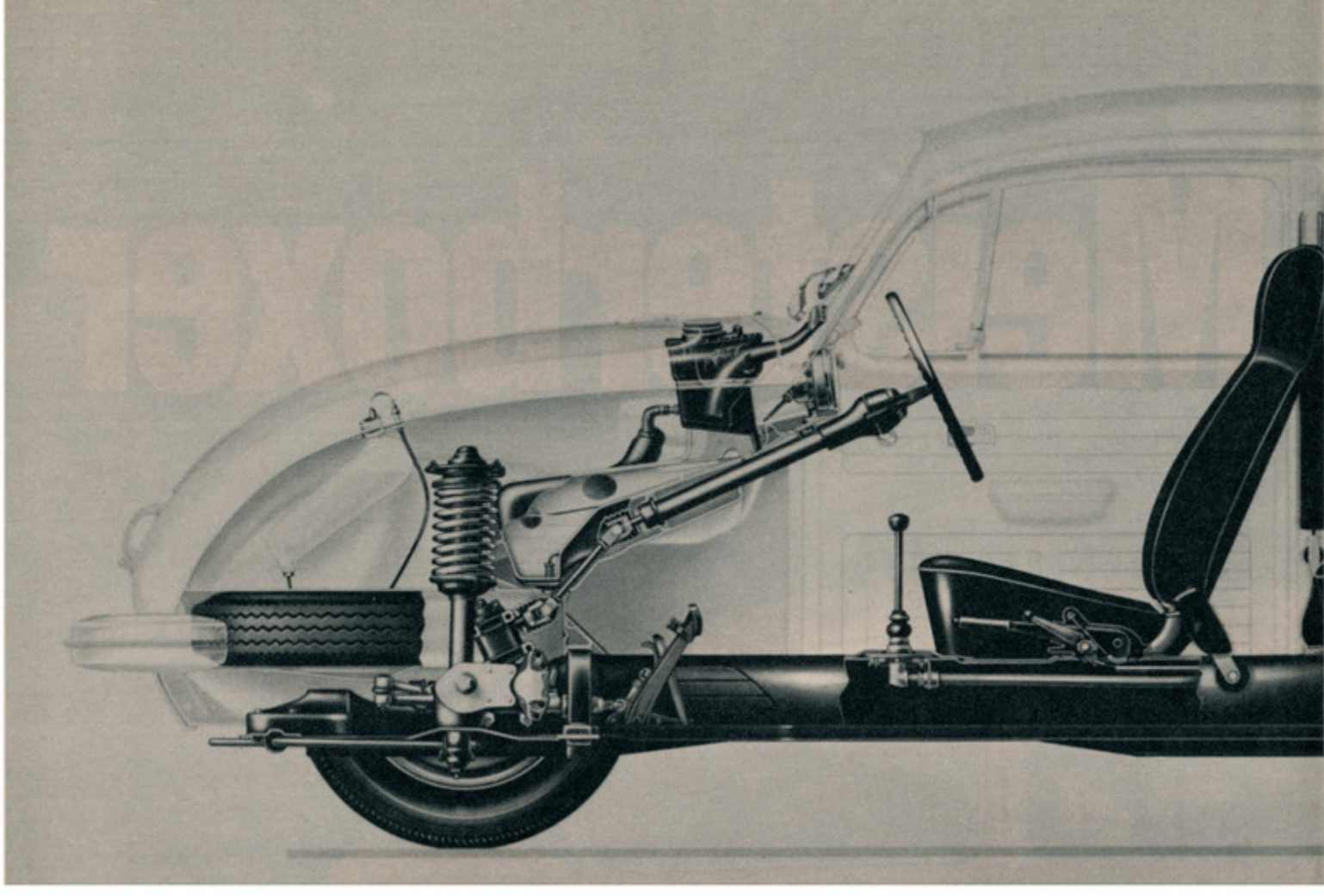
VW 1302 S



Er sieht eigentlich nicht aus wie ein Karrieretyp und ist doch der Erfolgreichste von allen. Der Volkswagen scheint dazu ausersehen, alle bisherigen Rekorde an Produktionsjahren und Stückzahlen weit in den

Meisterboxer

Schatten zu stellen. Die ganze Welt ist der eigenwilligen Ausstrahlung des rundlichen Autos erlegen, dessen Stern in den bunten Farben des Popzeitalters ebenso erfolgreich strahlt wie zur grauen Nachkriegszeit.



test auto motor sport

VW 1302 S

FORTSETZUNG

Mehr Kofferraum

Man ist es gewohnt, daß sich der Volkswagen im Herbst mit Verbesserungen vorstellt, doch waren sie selten so einschneidend wie 1970. Sogar eine neue Typbezeichnung hat sich das Werk einfallen lassen: Der neue Käfer heißt 1302 und ist ein zusätzliches Modell, das die bisherigen Typen vorerst nicht ablösen wird. Nahezu unverändert bleiben der VW 1200 und der VW 1300 im Programm, darüber rangiert, quasi als Edelkäfer, der modifizierte VW 1302.

Folgende Vorzüge hat er gegenüber dem alten Modell aufzuweisen:

- höhere Leistung
- größere Fahrsicherheit durch Doppelgelenk-Hinterachse
- größerer Kofferraum durch Federbein-Vorderachse
- kleinerer Wendekreis
- bessere Innenbelüftung

Die Neuerungen sieht man dem 1302 an der Nase an, denn alle vor der Frontscheibe liegenden Karosserieteile sind neu geformt: In hohem Schwung wölbt sich die Vorderhaube über dem Kofferraum, die Kotflügel sind längsgestreckt und Seitenteile sowie unteres Abschlußblech in der Form verändert. Der Käfer hat eine dicke Nase bekommen, die sein Gesicht durchaus nicht entstellt und — wie das Werk betont — auch im Windkanal eine gute Figur macht.

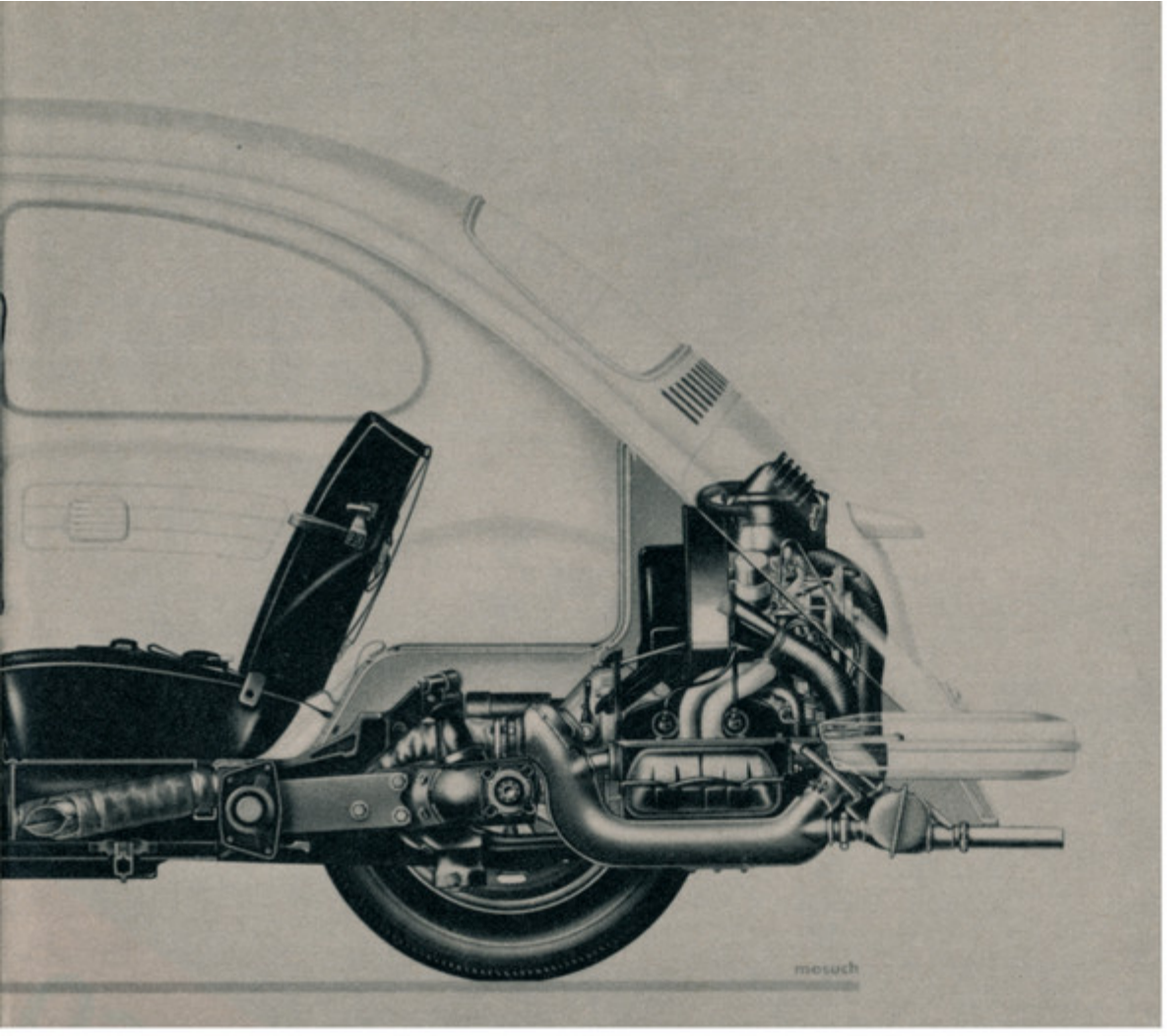
Bei den formalen Änderungen ging es VW allerdings nicht um stilistische Effekte, sondern allein um eine Vergrößerung des Frontkofferraums. Diesem Zweck dient auch die neue Vorderachse des 1302, eine flach bauende Konstruktion mit McPherson-Federbeinen. Im Gegensatz zur alten Kurbellenkerachse ist sie so niedrig, daß das Reserverad nun waagrecht unter dem Kofferraumboden liegen kann. Auch der Benzintank wurde im Zuge der Raumgewinnung verlegt und neu geformt, wobei sich sein Fassungsvermögen von 40 auf 41,5 Liter vergrößerte. Ferner erhielt er 3½ Liter mehr Luftvolumen als Überlaufsicherung bei großer Hitze (Ausdehnung des Kraftstoffs).

VW hat diesmal keinen Aufwand gescheut, um den Kofferraum-Nörgeleien, von denen der Käfer seit jeher verfolgt wird, die Spitze zu nehmen. Ganz verstummen werden sie freilich nie. Denn auch unter der neuen Haube zeigt sich kein abgrundtiefer Gepäckschacht, sondern ein nach wie vor flacher Kofferraum mit einer großen Stufe (Tank) darin. Jedoch ist sein Volumen von 140 auf 260 Liter, also um mehr als 40 Prozent, angewachsen. Den Heckkofferraum eingerechnet, kann der Käfer nun 400 Liter Gepäck aufnehmen, was absolut gesehen nicht umwerfend ist, für den VW aber eine ganz wesentliche Verbesserung bedeutet.

Genau wie Menschen pflegen Autos mit zunehmendem Alter meist schwerer zu werden. Für den neuen Käfer zeigt die Waage 870 kg an, gegenüber 820 kg beim alten Modell. Vorteilhafterweise konzentriert sich das Mehrgewicht aber weitgehend auf den neuen Vorderwagen, so daß der 1302 mit einer besseren Gewichtsverteilung aufwarten kann als der Alt-Käfer. Übrigens ist auch seine Nutzlast, trotz höherem Eigengewicht, um 20 kg auf 400 kg angestiegen.

Mehr Frischluft

Hinter den Seitenfenstern trägt der Käfer jetzt sichelförmige Luftschlitze. Sie sind die Austrittsöffnungen der sogenannten Zwangsentlüftung, mit der neuerdings sämtliche VW-Modelle ausgerüstet sind. Durch die stets geöffneten Schlitze wird während der Fahrt verbrauchte Luft aus dem Wageninnern abgesaugt. Frischluft tritt durch ebenfalls neu installierte Leisten am Armaturenbrett ein und läßt sich mit einem Schiebehebel gegen die Frontscheibe oder auf die Passagiere richten. Ferner kann man den 1302 gegen Mehrpreis mit einem elektrischen Heiz- und Frischluftgebläse bekommen, was in Anbetracht seiner drehzahlabhängigen Heizung und fahrtwindabhängigen Lüftung von großem Nutzen ist. Nach wie vor vermißt man im Volkswagen jedoch eine Fußraumbelüftung.



Die Durchsicht zeigt die Neuordnung im Käfer-Vorderwagen: Durch die neue, niedrig bauende Vorderachse konnte das Ersatzrad flach gelegt werden. Darüber ergibt sich ein um 40 Prozent größerer Kofferraum. Ebenfalls verändert wurde die Form des Tanks. Wie die Porsche und der VW 411 hat der 1302 eine Sicherheitslenksäule mit zwei Gelenken. Die Doppelgelenk-Hinterachse (bisher nur für die Automatic-Käfer erhältlich) ist beim 1302 Standard.

FOTOS: WEITMANN

Übrigens hat sich durch die neugestaltete Frontpartie beim Käfer erstmals die Fahrperspektive geändert: Vom Fahrersitz aus scheint die neue Haube regelrecht anzusteigen, und für kleine Leute hat sich der Blickwinkel auf die Fahrbahn noch etwas verschlechtert. Ohnehin ist ja der Käfer ein Ausbund an Unübersichtlichkeit, was er auf Grund seiner rundlichen Formen auch immer bleiben wird. Dennoch gibt er sich nun recht parkfreudig: Im Zuge der neuen Vorderachskonstruktion konnte durch Vergrößerung der Radeinschlagswinkel sein Wendekreis von 11 m auf 9,6 m verkleinert werden. Bei Wende- und Parkmanövern wirkt der 1302 derart beweglich, daß alte VW-Fahrer beinahe das Gefühl haben, er könnte sich auf der Stelle drehen.

Auch im Detail fanden die Wolfsburger an ihrem liebsten Kind wieder eine Menge zu verbessern. So erhielten sämtliche VW-Modelle vorn und hinten Abschleppösen, um die Stoßstangenträger nicht länger strapazieren zu müssen. Ebenfalls alle Modelle haben neue Tankschraubverschlüsse mit einer Reibkupplung, die zu starkes Zudrehen verhindert. Ferner sind die Scheinwerfer jetzt zündschaltabhängig geschaltet, das heißt sie gehen aus, wenn der Zündschlüssel auf Null steht. Im Käfer wurden schließlich die Pedale etwas nach vorn gerückt, wonach die Stufe zwischen Brems- und Gaspedal nur noch 20 mm beträgt. Auch die Scheibenwaschanlage erfuhr Verbesserungen: Der Wasserbehälter wurde auf 1,6 Liter vergrößert und bezieht seine Druckluft nun aus dem Reserverad. Damit sehen sich die Käfer-Fahrer in die glückliche Lage versetzt, ihre Waschanlage auch unabhängig von einer Tankstelle auffüllen zu können. Ein spezielles Kupplungsventil läßt den Druck im Reserverad jedoch nur auf den Mindestdruck absinken.

Mehr Leistung

Auf der Suche nach den schwachen Punkten des Volkswagens stießen die VW-Techniker zwangsläufig auch wieder auf die Leistung. Denn obwohl im Zuge seiner Entwicklung laufend verstärkt, wird der Käfer in seiner Hubraumklasse die rote Laterne einfach nicht los. Gerade bei den Kleinwagen hat es in den letzten Jahren eine Leistungsexplosion gegeben, der der betagte VW-Motor nur schwer folgen kann. Aber er ist seinen temperamentvollen Konkurrenten wieder ein Stück nähergerückt: Aus dem VW 1300 mit 40 PS wurde der 1302 mit 44 PS und aus dem VW 1500 der 1302 S mit 1600 ccm und 50 PS. Was bisher amerikanischen Käfer-Enthusiasten vorbehalten war, steht nun also auch deutschen VW-Kunden zur Verfügung: der 1,6 Liter „Superkäfer".

Dieses Auto fuhr auto motor und sport und stellte damit Messungen an. Die Ergebnisse zeigen, daß auch der 50 PS-Käfer mit seinen modernen Konkurrenten (Fiat 128, Simca 1100) keineswegs Schritt halten kann. 19,5 Sekunden von 0 bis 100 km/h und 134 km/h Höchstgeschwindigkeit bedeuten nur im Käferreich eine Großtat, absolut gesehen sind sie reines Mittelmaß.

Hier wird erneut die Sonderstellung sichtbar, die der Volkswagen und sein Motor seit jeher einnehmen. VW operiert mit niedrigen Leistungen aus relativ großem Hubraum: Ganze 31,4 PS/Liter beträgt die spezifische Leistung des 1302 S-Motors, ein unvorstellbar niedriger Wert in einer Zeit, in der etwa 60 PS/Liter gang und gäbe sind. Aber aus dieser Charakteristik bezieht der VW-Motor jene Eigenschaften, die ihn berühmt gemacht haben, nämlich Langlebigkeit, gute Durchzugskraft bei niedrigen Drehzahlen, gelassenen Lauf ohne nervöse Akustik und Wirtschaftlichkeit.

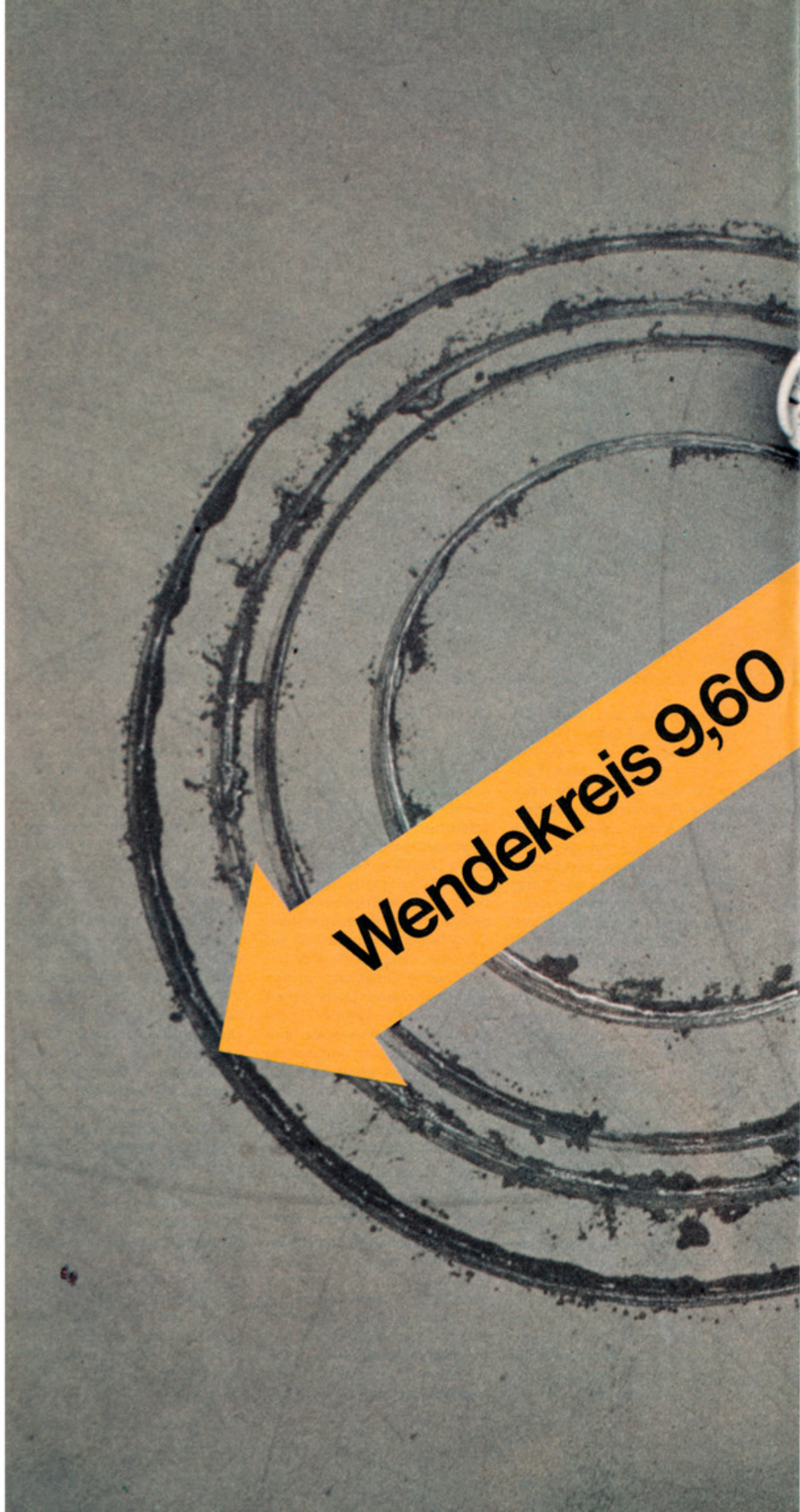
Der 1,6 Liter-Käfer bietet diese Eigenschaften in Reinkultur. Ungeachtet der Meßwerte wirkt er außerordentlich bullig, vor allem unten herum, aber auch noch jenseits 100 km/h. Der Unterschied zum bisherigen 1500 wird sich vor allem darin bemerkbar machen, daß der 1302 S an langen Steigungen besser das Tempo hält und bei voller Beladung oder gar mit Anhänger (Caravan, Gepäcktrailer) lebendiger ist. Natürlich bietet er auch ein Plus an Überholbeschleunigung oberhalb 100 km/h. Er ist ein außerordentlich komfortabler Motor, den man schaltfaul fahren kann und der einem — obwohl nicht gerade leise — akustisch kaum auf die Nerven geht.

Verbrauchswerte ließen sich

im Rahmen dieses Tests nicht ermitteln, doch dürfte der Mehrverbrauch gegenüber den bisherigen Maschinen minimal sein. Sowohl der neue 1300 ccm-Motor als auch der 1600er kommen auf Grund ihrer niedrigen Verdichtung von 7,5:1 mit Normalbenzin aus, was für den Käfer im Hinblick auf seine weltweite Verbreitung geradezu obligatorisch ist.

Von der Leistungserhöhung auf 44 PS hat übrigens auch der VW 1300 alter Ausführung profitiert. Er rutscht damit ebenso wie der 1302 in eine höhere Versicherungsgruppe. Aus diesem Grund liefert VW den 1302 auf Wunsch auch mit dem 1200 ccm-Motor mit 34 PS, der freilich nur für ganz sparsame Leute interessant ist. Die Mehrheit wird fraglos den 1,3 Liter mit 44 PS kaufen, und man kann hoffen, daß auch der 1302 S eine angemessene Verbreitung findet. Denn wirtschaftlich ist ein VW-Käfer in jedem Fall, ob mit 1200, 1300 oder 1600 ccm, aber seine Verkehrstüchtigkeit erhöht sich mit dem Hubraum ganz wesentlich.

Um die Mehrleistung zu erzielen und technisch abzusichern, hat es am VW-Motor eine Reihe von Detailänderungen gegeben. Die Mehrleistung resultiert im wesentlichen aus neuen Doppelkanal-Zylinderköpfen, die die Füllung begünstigen. Dem gleichen Zweck dienen etwas erweiterte Ansaugrohre. Durch Verbreiterung des Kühlgebläses wurde ein größerer Kühlluftdurchsatz gesichert. Darüber hinaus verschwand der Ölkühler aus der Kühlerverblechung, wo er den Luftstrom zum dritten Zylinder ein wenig behindert hatte. Er sitzt jetzt quer hinter der Verblechung und besteht neuerdings aus Aluminium. Eine weitere Änderung erfuhr die Ansaugluftvorwärmung, die bisher recht unelegant über einen Bowdenzug betätigt wurde. Nun sitzt ihr Thermostat direkt im Luftfilterschnorchel und wirkt auf kurzem Weg.



Typbezeichnung für den Käfer 1600

Zwangsentlüftung innen . . .

. . . und außen

Neue Frischluftschlitze vor der Frontscheibe

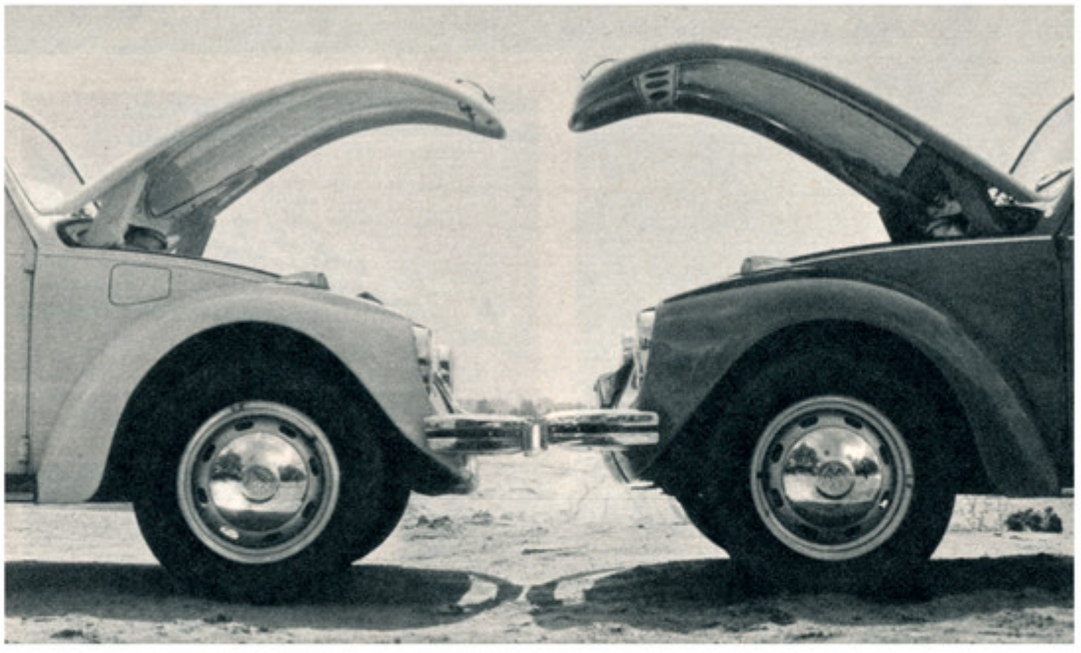
Federbein-Vorderachse

Abschleppösen

test auto motor und sport

VW 1302 S

FORTSETZUNG



Mehr Fahrsicherheit

Die Kritik, die auto motor und sport seit nunmehr einem Jahrzehnt gegen die wenig fahrsichere VW-Pendelachse gerichtet hat, steht unmittelbar vor dem totalen Erfolg. Nur noch die Käfer 1200 und 1300 alter Ausführung werden mit der alten VW-Hinterachse gebaut, der 1302 dagegen generell mit der modernen Doppelgelenkachse, die bisher den Automatik-Käfern vorbehalten war. Diese Achse bedeutet eine verringerte Übersteuerneigung sowie Wegfall des gefürchteten Aufstützeffekts in zu schnell gefahrenen Kurven.

Der neue Käfer untersteuert sogar bis zu mittleren Kurvengeschwindigkeiten und läßt nur noch bei scharfer Fahrweise seine Hecklastigkeit spüren. Auch am Lenkrad fühlt er sich anders an: Die Lenkung geht noch leichter und geschmeidiger als früher, ohne unexakt zu sein. Tatsächlich arbeitet die Gemmerlenkung jetzt reibungsärmer, nachdem ihre Rollenlagerung von Gleitlagern auf Kugellager umgestellt wurde. Ferner erhielt sie eine neue Sicherheitslenksäule mit Abwinkelung über zwei Gelenke (wie Porsche und VW 411).

Die Lenkung ist andererseits etwas stoßempfindlicher geworden, was man auf schlechten Straßen spüren kann. Zwar erhielt sie ein modifiziertes Lenkgestänge, bei dem die mittlere Spurstange zusätzlich an einem Hilfslenker gelagert ist, und außerdem einen stärkeren, langhubigeren Lenkungsdämpfer, doch konnte die Stoß- und Unwuchtempfindlichkeit der neuen Federbein-Vorderachse nicht hundertprozentig aufgefangen werden.

Die Vorderachskonstruktion des 1302 unterscheidet sich übrigens deutlich von denjenigen des Porsche 911 und VW 411, mit denen sie im Grunde verwandt ist. Ähnlich wie bei der Ford-Vorderachse übernimmt nur ein einfacher Querlenker die Querführung, der Drehstab des Kurvenstabilisators wird mit zur Längsführung herangezogen. Auch ist der Käfer vorn nicht mehr Drehstab-gefedert, sondern Schraubenfedern übernehmen diese Tätigkeit, wobei die Federung noch etwas weicher und langhubiger geworden ist. Ein ausgewogener Federungskomfort zählt seit jeher zu den Vorzügen des Volkswagens, der darin die meisten seiner Klassenkonkurrenten übertrifft.

Nicht für das Auge, sondern nur für das Maßband feststellbar sind einige Maßänderungen, die sich durch den Einbau der neuen Radaufhängung am neuen Käfer ergeben haben. Der Radstand wuchs um 20 mm, die Spurbreite vorn um 69 und hinten um 2 mm. An Gesamtlänge hat der 1302 um 50 mm und an Breite um 35 mm zugenommen. Leicht vergrößert wurden außerdem die vorderen Trommelbremsen des 1302, während die serienmäßigen Scheibenbremsen (vorn)

Technische Daten und Meßwerte

VW 1302 S

MOTOR

Vierzylinder - Viertakt - Boxermotor, Bohrung x Hub 85,5 x 69 mm, Hubraum 1584 ccm, Verdichtungsverhältnis 7,5:1, Leistung 50 PS bei 4000 U/min, spezifische Leistung 31,6 PS/Liter, maximales Drehmoment 10,8 mkg bei 2800 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (4000 U/min) 9,2 m/s, vierfach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Luftkühlung mit Gebläse, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter, Ölinhalt Motor 2,5 Liter, 1 Solex-Vergaser 34 PICT, mechanische Kraftstoffpumpe, 41,5 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 36 Ah.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,80 (15,67), II. 2,06 (8,498), III. 1,26 (5,198), IV. 0,88 (3,63), R. 3,6 (14,85), Achsantrieb 4,125.

FAHRWERK

Zentralrohrrahmen, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, Federbeinen und Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und Torsionsstäben, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Lenkung mit Schnecke und Rolle, hydraulische Fußbremse, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 4 J x 15, Diagonalreifen 5.60 —15.

ABMESSUNGEN

Radstand 2420 mm, Spur 1379/1352 mm, Außenmaße 4080 x 1585 x 1500 mm.

GEWICHTE

Leergewicht (Werksangaben) 870 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1270 kg, Zuladung 400 kg, Personenindexzahl 4,7, zulässige Anhängelast gebremst 500 kg, ungebremst 400 kg, Wohnanhänger gebremst 650 kg, zulässige Dachlast 50 kg, Leistungsgewicht nach Leergewicht 17,4 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 134,0 km/h

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen):

0 bis 40 km/h	3,9 s
0 bis 60 km/h	7,3 s
0 bis 80 km/h	12,2 s
0 bis 100 km/h	19,5 s

Tachometerabweichung

Anzeige	effektiv km/h
60	53
80	72
100	91
120	113

WARTUNG

Inspektion alle 5000 km
Ölwechsel alle 5000 km

PREISE

VW 1302	DM 5745.—
VW 1302 S	DM 5945.—

Preise für die Schweiz und Österreich stehen noch nicht fest.

Hersteller: Volkswagenwerk AG, Wolfsburg.

test auto motor sport

VW 1302 S

FORTSETZUNG

des 1302 S einen verbesserten Spritzschutz aufweisen.

Jünger denn je

Volkswagenfahren ist Gewohnheitssache. Wer aus einem modernen Auto in den Käfer umsteigt, fühlt sich beengt durch die geringe Ellenbogenfreiheit, die dicht vor der Nase stehende Frontscheibe und die mäßigen Sichtverhältnisse. Erstaunlicherweise gewöhnt man sich aber schnell an diese und einige weitere Nachteile der alten Konzeption und findet den Wagen sympathischer, je länger man ihn fährt. Auf diese Weise hat er, obwohl er seine Schwächen weder verbergen kann noch will, die halbe Welt und selbst das verwöhnte Amerika für sich gewonnen. Er ist ein ungewöhnliches Auto und ein ungewöhnlich solides Stück Automobil dazu. Letzteres macht im Zeitalter billiger Verbrauchsgüter sicherlich einen guten Teil seiner Ausstrahlung aus.

Wer geglaubt hat, der Käfer wäre nach jahrzehntelanger Verfeinerung nun wohl doch am Ende, sieht sich wieder einmal getäuscht. Die Änderungen von 1970 sind die umfangreichsten seit langem, und mit ihnen präsentiert sich der Volkswagen stärker, sicherer, geräumiger, besser denn je. Selbst sein Image ist — geschürt durch den Film „Love Bug" und die lustige Buggy-Welle — jugendlicher und sympathischer als je zuvor, und das Werk ist geschickt genug, ihn mit frischen Popfarben dieser Entwicklung anzupassen. Ob man das Stehvermögen des Volkswagenwerks mit diesem Typ bewundert oder schmäht, eines muß man realistisch feststellen: Einen Nachfolger braucht dieses Auto im Moment nicht. *Manfred Jantke*