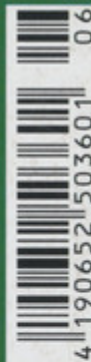


Klassik

6/2002 Deutschland 3,60 €



VW 1303 S

30 SEITEN KÄFER-SPEZIAL



1000
MIGLIA

REPORTAGE
MILLE MIGLIA



FASZINATION
MERCEDES 300 S PININFARINA



YOUNGTIMER
JAGUAR XJ-S CABRIOLET



Käfer-Kunde

Lackiertes Blech dominierte im Cockpit über Jahrzehnte. Hier ein Modell 1965



Ab 1967 gab es die Kunststoffpolsterung gegen Aufpreis, etwa im 1302 von 1971



Instrumentenbrett mit Tachohutze und Luftausströmern des 1303 von 1974



Fünfzig Jahre Käfer – Sondermodell von 1986 mit speziellem Lenkrad



Typenkunde VW Käfer

Lange wurden die Mühen der VW-Entwickler belächelt, schien doch ein Käfer-Jahrgang dem anderen aufs Haar zu gleichen. Ein Vorurteil, denn über die Jahrzehnte wurde jedes einzelne Bauteil gleich mehrmals modifiziert, ohne das grundsätzliche Layout des Volkswagen zu ändern.

Autor: Christian Bangemann, Fotos: Archiv, Bangemann

In der 1966er April-Ausgabe von *auto motor und sport* wurde die spöttische Frage gestellt: „Hätten Sie gedacht, dass VW eine Entwicklungsabteilung hat?“

Hart, aber nachvollziehbar, angesichts des seit 30 Jahren auf den ersten Blick weitgehend unverändert gebauten Käfers. Dabei war das erfolgreichste Jahr noch gar nicht erreicht. Denn 1971 rollten weltweit 1 291 612 Käfer aus den Werkhallen – so viele wie nie zuvor. Behutsames Modifizieren führte zu diesem Erfolg.

An der grundsätzlichen Konzeption hat sich über die Jahre nichts geändert: Ein Zentralrahmen mit angeschweißten Bodenplatten trägt die verschraubte Karosserie. Im Heck sind Getriebe und Motor am gabelförmigen Ausläufer des

Rahmens befestigt. Der Motor war stets ein Boxer – luftgekühlt und mit Normalbenzin zufrieden.

Abgesehen davon blieb am Käfer kein Stein auf dem anderen, keine Schraube auf der Mutter. Eine Typenkunde muss deshalb an der Oberfläche bleiben, könnte aber etwa so aussehen:

- Die Oldtimer mit Brezel- und Ovalfenster, bis Baujahr 1957.
- Die frühen Viereck-Heckfenster mit schrägen Scheinwerfern, bis Baujahr 1966.
- Die Modelle mit stehenden Scheinwerfern ab 1967.
- Der 1302 (1970 bis 1972).
- Der 1303 (1973 bis 1975).
- Die Mexiko-Käfer ab 1978.

Dabei kann es zu Problemen mit der Zuordnung kommen. Denn Käfer wurden und werden gern umgebaut. Es finden sich Modelle aus den Vierzigern und frühen Fünfzigern, die ein großes Heckfenster tragen. Denn findige Produzenten boten für Brezel und Ovali Umrüstsätze an, die es ermöglichten, angejahrte Wagen optisch zum aktuellen Modell zu adeln. In den frühen neunziger Jahren wurde aber auch der umgekehrte Weg beschritten und Brezelfenster in jüngere VW implantiert.

Ein Hinweis, es mit einem originalen Brezelkäfer zu tun zu haben, sind zum einen die Seilzugbremsen (obligatorisch bis 1950, danach noch Serie für die Standardkäfer bis 1962) und zum anderen die bis 1951 montierten 16-Zoll-Räder.



Der meistgebaute Käfer mit kurzem Vorderwagen und Kurbellenker-Achse



Der VW 1302 mit planer Windschutzscheibe und Federbeinvorderachse



Der VW 1303 mit gewölbter Scheibe, aber kleinerem Kofferraum als der 1302

Standard-Käfer ohne Chromleisten an den Scheibendichtungen wurden bis 1974 gebaut



Die Jahrgänge 1952 und 1953 unterscheiden sich kaum, wäre da nicht das schon beschriebene Heckfenster. Denn erst 1953 sanken die Kosten für gewölbtes Glas so weit, dass die planen Heckscheibchen der früheren VW endgültig passé waren. So kam der Käfer zum ovalen Fenster.

Zum Jahresende 1953 fand zudem das erste Werkstuning statt: Der 30-PS-Motor mit 1192 cm³ löste den bislang 24,5 PS starken Antrieb mit 1131 cm³ ab. VW druckte Aufkleber, die tausende ovale Heckfenster zierten und die bessere Sicht nach hinten gleich wieder einschränkten. Auf dem Kleber waren fünf wilde Mustangs zu sehen und der Slogan: „Jetzt um fünf PS stärker“.

Erst das Modelljahr 1958, dessen Produktionsstart im August des Vorjahres be-

gann (ein Rhythmus den Volkswagen 1955 eingeführt hatte), zeigte einen auf den ersten Blick erkennbaren Evolutionsschritt. Auffälligstes Merkmal war wieder das Heckfenster – es war fortan eckig. Zudem wurde die legendäre Gasrolle gegen ein Pedal ausgetauscht, und der Kraftstoffstand konnte erstmals im Cockpit abgelesen werden. Selbstverständlich kostete die Tankuhr Aufpreis, Standard waren nach wie vor der Benzinahn und die Messlatte.

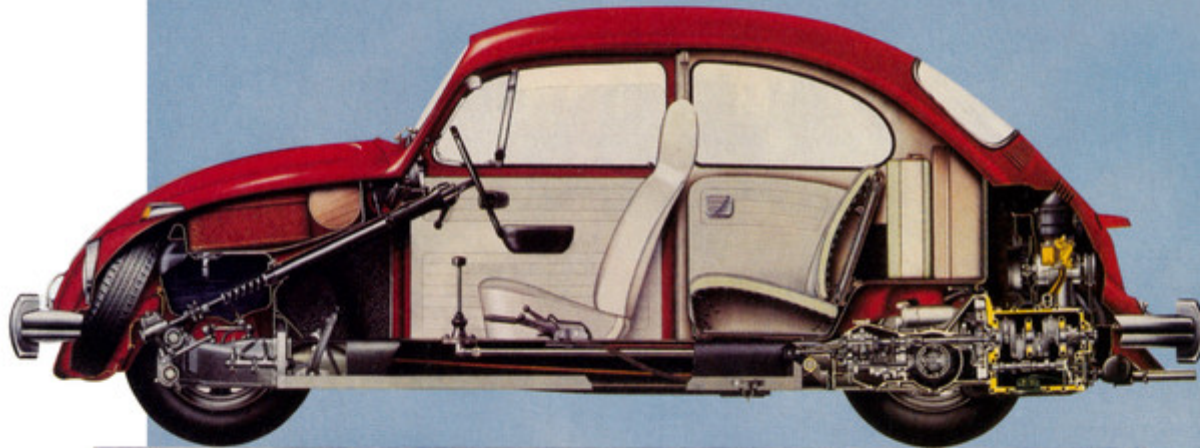
Die Benzinuhr war ein beliebtes Streitthema zwischen VW-Lenker Nordhoff und den Kunden, die es satt hatten, den Benzinstand mit einer Blechlatte auszuloten. Der Chef kämpfte noch 1956 mit flammendem Schwert gegen die seiner Meinung teure Anzeige. Sein Credo: „Ständige Qualitäts-

und Wertverbesserung ohne Preiserhöhung.“ Erst als die Techniker eine passende Lösung parat hatten und die Stimmen aus dem Kundenkreis immer lauter wurden, ließ Nordhoff sich erweichen.

Damit die Anzeige ins Instrumentenbrett integriert werden konnte, wurde es überarbeitet und erhielt jene Form, die fortan für alle Käfer bis auf den 1303 obligatorisch wurde: Der Tacho saß vor dem Fahrer und wurde links und rechts von zwei Gitterelementen eingerahmt. Die Mitte der Anzeigetafel schmückten die wenigen elektrischen Schalter und eine Radioblende, der Beifahrer blickte auf den Deckel des Handschuhfachs.

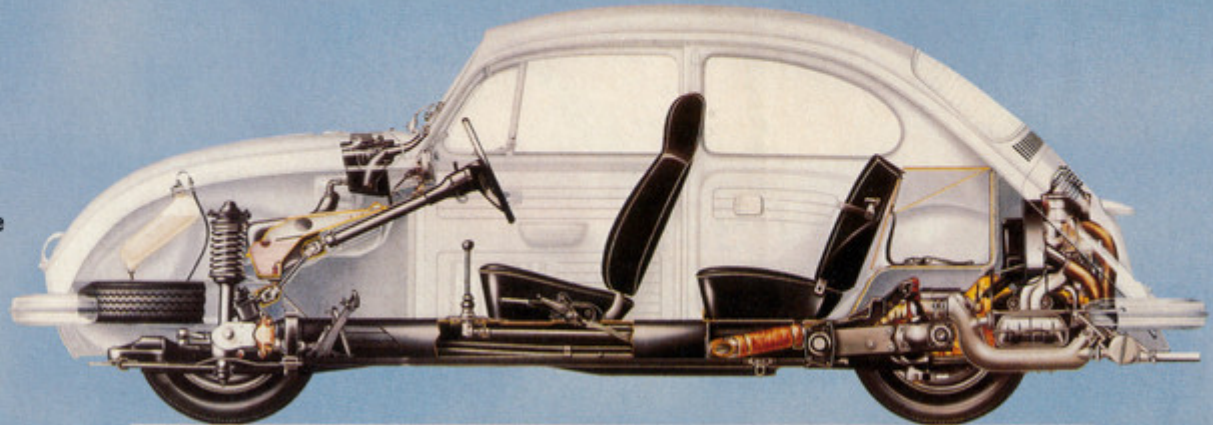
Bis zum Super-Käfer war es aber noch ein weiter Weg, und die Veränderungen

Schnitt durch einen VW Baujahr 1958, dem zweiten Jahrgang mit großem Rückfenster. Gegenüber dem Ovalfenster-Modell konnte die komplette Glasfläche um 95 Prozent vergrößert werden



1969 war die Zeit der liegenden Käfer-Scheinwerfer seit zwei Jahren vorbei. Und die Stoßstangen – hier mit den Hörnern der US-Ausführung – wurden massiver und rückten nach oben. Eine Lenksäule mit gitterförmigem Crashelement zeigt erste Bemühungen um die Insassensicherheit

In den 1302 hielt 1970 mit McPherson-Federbeinen moderne Fahrwerkstechnik Einzug. Die mehrteilige Lenksäule verbesserte die passive Sicherheit erheblich. Das Reserverad liegt und schafft zusätzlichen Platz im Kofferraum



von Jahr zu Jahr gerieten so marginal, dass die Ablösung der Winker 1960 durch Blinker als Meilenstein bezeichnet werden muss. Gleichzeitig freute sich die Kundschaft über die zweite Leistungssteigerung für den Käfermotor: 34 PS aus unveränderten 1192 cm³.

1964 wuchsen die Scheiben erneut um einige Millimeter, und die Kennzeichenleuchte ging beträchtlich in die Breite. Doch das waren alles Kleinigkeiten im Vergleich zum Jahrgang 1965.

Eine kleine Revolution fand im Käfer-Programm statt: Erstmals durfte zwischen zwei Motorisierungen gewählt werden. Zum bekannten 1200er kam die 40 PS starke 1300er-Version. In diesem Jahr endete auch endlich die Ära der Bundbolzen-vorderachse, die bei mangelnder Pflege zu

frühem Verschleiß neigt. Die neue Achse machte zwar diesem Problem ein Ende, rostete dafür aber durch – ein bisher weitgehend unbekanntes Problem.

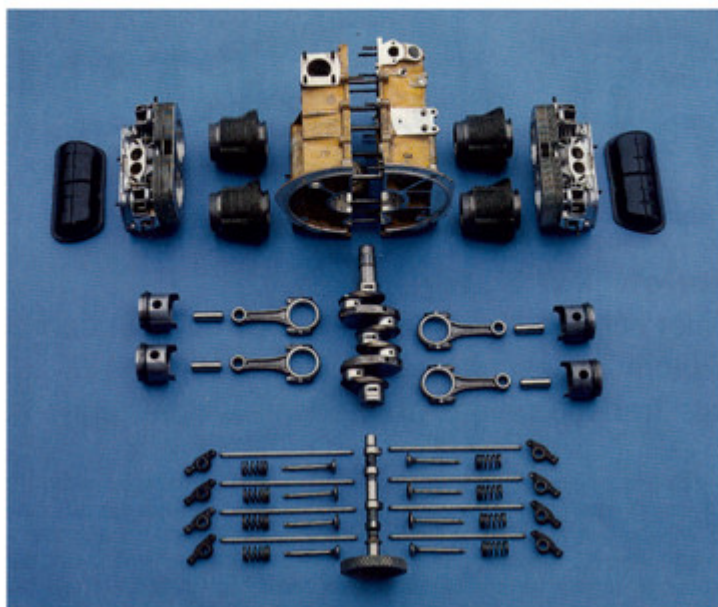
Während die Achse zum Standard wurde, bot VW ab August 1965 ein besonderes Schmankerl an: Den 1,5-Liter-Motor mit 44 PS, der grundsätzlich mit Scheibenbremsen an der Vorderachse kombiniert wurde.

Stoßstange Baujahr 1963 am 69er-Käfer – der Autor mag es so

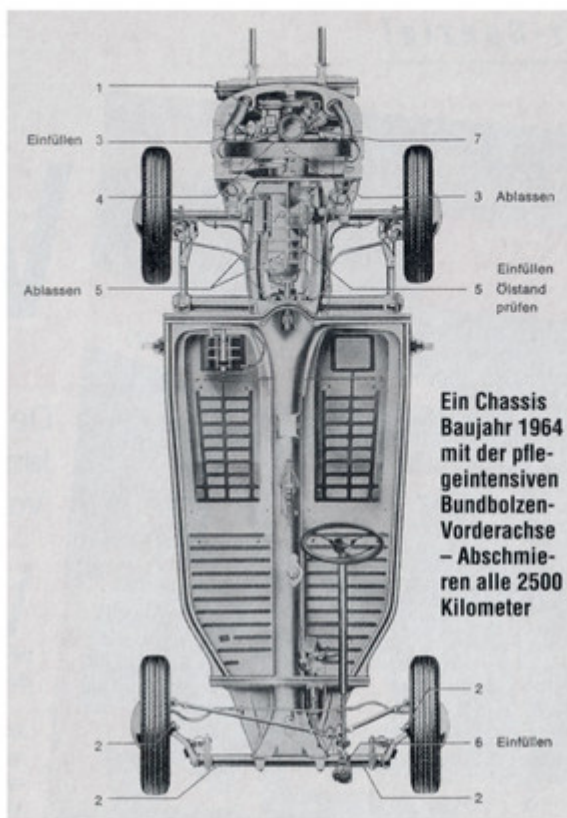


Amerikanische Sicherheitsnormen veränderten das Gesicht des Käfers 1967 nachhaltig. Er kam mit hochgesetzten Kasten-Stoßstangen in die Verkaufsräume, dazu waren Hauben und Abschlussbleche ebenfalls zu ändern. Bei dieser Gelegenheit stellte der Konzern auch die Scheinwerfer senkrecht.

Ab 1970 folgten die Modellwechsel Schlag auf Schlag. Der Reigen begann mit dem am Bug stark verrundeten 1302. Jenem Käfer, bei dem McPherson-Federbeine die Radführung an der Vorderachse übernahmen. An der Hinterhand sorgten Schräglenker (beim Automatik-Käfer ab 1968 Serie) für nie gekannte Fahrsicherheit. Mit dem 1302 wurde zudem eine neue Motorengeneration eingeführt, die sich schnell als Säufer entpuppen sollte.



Am Aufbau des Motors und seinen Anschlussmaßen hat sich über die Jahre nichts geändert. Ohne Aufwand lässt sich der im Bild gezeigte Motor aus dem Jahr 1973 beispielsweise in eine Karosserie von 1958 montieren

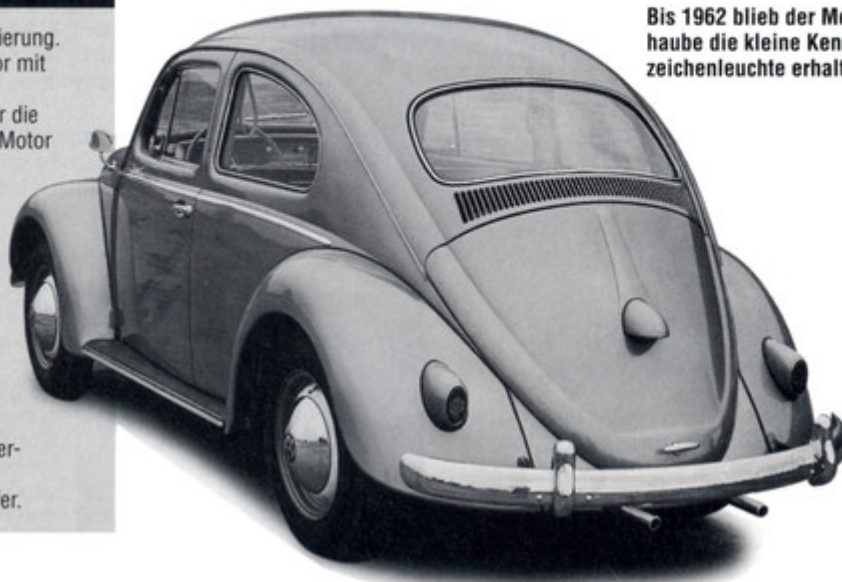


Ein Chassis Baujahr 1964 mit der pflegeintensiven Bundbolzen-Vorderachse – Abschmieren alle 2500 Kilometer

HISTORIE

1936: Fertigstellung der VW 3 genannten ersten Prototypen.
1937 - 1938: 63 Modelle der Vorserie VW 38 werden hergestellt.
1945: Unter britischer Aufsicht beginnt die Serienfertigung.
1953: Im März löst das Oval-Fenster die Brezel-Scheiben ab, im Dezember steigt die Leistung auf 30 PS.
1957: Zum Modellwechsel im August wächst das Heckfenster erneut und erhält die rechteckige Form.
1958: Für die US-Version werden Rammschutzbügel an den Stoßstangen eingeführt.
1960: Der 34-PS-Motor hat Premiere und bleibt für mehr als

25 Jahre die Basis-Motorisierung.
1965: Neuer 1,3-Liter-Motor mit 40 PS.
1966: Scheibenbremsen für die Vorderachse und 1,5-Liter-Motor mit 44 PS lieferbar.
1967: Kastenstoßstangen und neue Scheinwerfer.
1970: Vorstellung 1302 mit neuen Motoren.
1972: Präsentation 1303.
1975: Lediglich der Käfer mit kurzem Vorderwagen ist noch lieferbar.
1978: Einstellung der Produktion in Deutschland.
1986: Letzter offizieller Käfer-Import nach Deutschland, Sondermodell 50 Jahre Käfer.



Bis 1962 blieb der Motorhaube die kleine Kennzeichenleuchte erhalten

Und in den vorderen Kofferraum des 1302 passten erstmals problemlos Bierkisten.

Parallel wurde der VW mit dem kurzen Vorderwagen als 1200er angeboten – die 44- und 50-PS-Motoren mit 1,3 und 1,6 Liter großem Hubraum blieben dem neuen Käfer vorbehalten.

Doch der Designsprung zum 1302 war zu kurz geraten, das Auto wirkt mit der nahezu planen Windschutzscheibe und dem langen Bug unausgegoren. Zudem wurde zwar mehr Kofferraum geschaffen, im Innenraum hatte sich jedoch nichts getan.

Dieses Manko sollte der 1303 aus der Welt schaffen. Seine stark gewölbte Windschutzscheibe verbessert das Raumgefühl nachhaltig, der Instrumententräger – erstmals nicht mehr flach wie ein Brett – unterstützt diesen Eindruck. Real blieben die

Platzverhältnisse aber gleich, und auch unterm Blech entspricht der 1303 dem 1302. An den Motoren wurden zahllose Änderungen vorgenommen, um den Verbrauch zu senken, aber der VW mit Panorama-scheibe brachte gut 900 Kilogramm auf die Waage – zu viel, um sparsam zu sein.

Bereits 1975 endete die Ära des Super-Käfers, und lediglich die kleine Karosserie blieb weiterhin im Programm. Serienmäßig waren es 34 PS, doch blieb auch der 1,6-Liter-Motor lieferbar (bis 1978). Dessen Ruf war aber so nachhaltig ruiniert, dass er sehr selten geordert wurde.

Modellpflege fand in den Folgejahren kaum noch statt, der Käfer war zum Auslaufmodell verdammt. Seit dem 19. Januar 1978 wird er endgültig nicht mehr in Deutschland produziert, der Nachschub

kommt fortan aus Mexiko. Bis hin zu den riesigen Rücklichtern, die das Käfer-Heck seit 1973 einstellen, gleichen die mexikanischen Importe den zuletzt in Emden produzierten Volkswagen – ihr Korrosionsschutz ist jedoch deutlich schlechter.

In den achtziger Jahren buhlten zahlreiche Sondermodelle wie Jeans Bug, Aubergine Käfer oder Sunny Bug um die Käufer. Zum 50-jährigen Jubiläum 1986 kamen dann 3000 spezielle Sondermodelle nach Deutschland. Die von ihren Fans „Zinngrauen“ genannten Autos beendeten die Ära des Typ 1 endgültig.

Aber nur fast – die Firma Omnica in München importiert jedes Jahr rund 150 fabrikfrische Käfer. Aber wie lange noch? 2004 soll der VW auch in Mexiko auslaufen – es wäre sehr schade um ihn. ◀



Volksheld

Rückblick VW Käfer

Der Käfer schrieb mehr als ein halbes Jahrhundert lang Automobilgeschichte. Er diente dem Volk als Transportmittel, aber auch als Spielzeug.

Was uns zu einem neuen Testbericht über den Volkswagen veranlaßte, waren naturgemäß vor allem die verschiedenen Änderungen, die er mit der seit 1. August laufenden Bauserie erfuhr. Erkennbar ist sie vor allem am großen Rückfenster, das einem dringenden Wunsch entsprach, denn die für heutige Begriffe beschränkte Sicht war zweifellos störend.

Im übrigen ist es lustig, daß man den VW von hinten und nicht wie alle anderen Automodelle auf der ganzen Welt von vorn anschauen muß, wenn man seinen Jahrgang feststellen will. Bei der Verkürzung des Gashebelwegs wurde die bisherige Rolle durch eine gummibelegte Trittplatte ersetzt. Zudem wäre es wohl an der Zeit, die Winker durch Blinker zu ersetzen. Wer eine Zeituhr haben will, kann sie ja dazukaufen. Woran man in absehbarer Zeit unter keinen Umständen etwas ändern sollte, ist der wundervolle Motor. Seine Leistung beträgt 30 PS. Das Werk übt hier weise Beschränkung und gewinnt damit neben der in der Praxis völlig ausreichenden Leistung eine einzigartige Lebensdauer, Robustheit, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit.

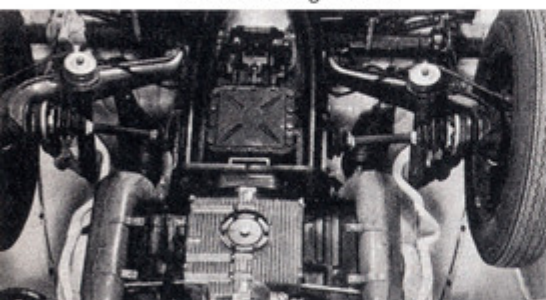
Im Herbst 1957 testete
auto motor und sport den
VW Käfer, Modelljahr 1958

Das Ende der Winker:
Blinker-Umbausatz für den
VW Käfer anno 1961

VW-Schräglenerkerachse

auto motor und sport, 21/1967

Wie bereits berichtet, erhalten die VW-Modelle mit Halb- oder Vollautomatik eine geänderte Hinterradaufhängung. Damit werden einige Nachteile beseitigt, die mit der Pendelachse zusammenhingen. Bei der neuen Hinterachse entfällt das Achsrohr, die Antriebswelle liegt frei. Längs- und Querverführung des Rades wird durch eine Dreiecksschwinge übernommen. Da das Hinterrad dadurch fast senkrecht auf- und abschwingt, reicht ein einziges Gelenk für die Antriebswelle nicht aus. Man hat daher zwei Gelenke vorgesehen, eins sitzt am Rad, das andere nahe am Getriebegehäuse.



Gute Tat: neue Hinterachse für den VW



Unser Test: Volkswagen

Das Auto + Motor und Sport, 19/1951

Vor allem der Exportausführung ließ man besonders viel Liebe angedeihen. Nicht nur, daß man sie gut und farbenfroh lackierte und verzierte, sie innen viel bequemer und netter machte, nein, auch in technischer Hinsicht hat man viel getan.

Vor allem sind die im Vorjahr eingeführte ATE-Öldruckbremse und die thermostatische Kühlluftregulierung hervorzuheben. Die Standardausführung hat von manchem dieser Fortschritte profitiert. Sie ist für 4600 DM das billigste vollwertige Automobil in Deutschland. Der Motor ist ausgezeichnet zugänglich, verlangt wenig Wartung, ist startfreudig, leistet viel und verbraucht wenig. Für den „Normalverbraucher“ ist die Leistung von 25 PS absolut ausreichend. Der Motor ermöglicht Fahrleistungen, die von den meisten Besitzern schon gar nicht mehr ausgenutzt werden.

Gegen 250 Mark
Aufpreis gab es
ein Sonnendach
für den Käfer



Wasserfall im Heck

auto motor und sport, 13/1987

Es gibt nun tatsächlich ein Cabrio mit Wasserboxer, gebaut von der Firma Oettinger. Der TÜV gönnte die 112 PS des stärksten Wasserboxers dem Käfer und seinen Bremsen nicht. Auf den genehmigten Wert von 100 PS brachte man den Motor durch eine zügelnde Abstimmung der Auspuffanlage mit einem unregelmäßigen Katalysator und durch Anpassung des Zündzeitpunkts auf unverbleiten Superkraftstoff. Der Motor gilt als schadstoffarm.

Der Winker ist passé!

Gemäß § 54 StVZO müssen alle Kfz. auf Blinklicht umgerüstet werden.

Für Ihren VW deshalb heute schon – die vor-schriftsmäßige JOKON-Blinkanlage, die Sie morgen haben müssen!



JOKON-Anbausätze bis zur letzten Schraube und Kabelstränge anbau-fertig, sparen Zeit, Geld und Ärger.

Typ Z 140/BU DM 45,-
Typ ZP 140/180/BU
(m. zusätzl. Parkleuchte) DM 53,-

neu!

Zusatz-Blink-/Brems-Leuchten Typ 190-HL 2 DM 5,80



Weitere Anbausätze für Parklicht ZP 180 DM 14,80
Blinklicht für Transporter
Rückfahrscheinwerfer,
Scheibenwischer u.s.w.

Fordern Sie Sonderpreisliste

JOKON

AUTOZUBEHÖRFABRIKEN
BEUEL-BONN (7)



Der stärkste von Turbonique präparierte Käfer hat 850 PS

Zahl der Zeit

auto motor und sport, 13/1992

In Mexiko fand im Mai 1981 die Feier für die 20. Käfer-Million statt. Auch zur 21. Million Ende Juni hat sich Präsident Salinas angesagt. Und er wird sich erneut den diplomatischen Toast anhören, den VW-Vertriebschef Schmidt beim letzten Jubiläum auf den Veteran ausbrachte: „Der Käfer wird weiterleben – nicht ewig, aber noch lange.“

Bilderschau zum Käfer-Jubiläum, hier eine Belastungsprobe



VW – noch schneller gemacht

auto motor und sport, 1/1966

Während hierzulande ein auf über 50 PS frasierter VW-Motor bereits die Gemüter erregt, geben sich die Amis mit solchen Kleinigkeiten erst gar nicht ab. Die brutalste Möglichkeit zur Leistungssteigerung bietet allerdings die Firma Turbonique Inc. in Orlando an, die sich seit Jahren mit der Entwicklung PS-

starker Kompressoren, Turbinen und Düsenaggregate beschäftigt. Sie liefert für den VW „Microturbo“ genannte Turbinenaggregate mit sechs Leistungsstufen von 45 bis 360 PS. Microturbos gibt es fertig montiert oder als Bausatz. 360 PS kosten beispielsweise 2300 Dollar und als Bausatz 1243 Dollar.

Oben ohne: VW 1500 Cabriolet

auto motor und sport 10/1968

Das VW-Cabrio bietet das Vergnügen des brausenden Fahrtwindes, ohne daß größerer Aufwand getrieben werden müßte, in solider Form. Auch bei geöffnetem Verdeck überdeckt das Behäbige des Käfer-Grundrisses jeglichen Wunsch nach Sportlichkeit.



Klappern gehörte beim Käfer Cabrio nicht zum Handwerk, was der Tester damals lobte

100 000 Käfer-Kilometer: Dauertest VW 1302

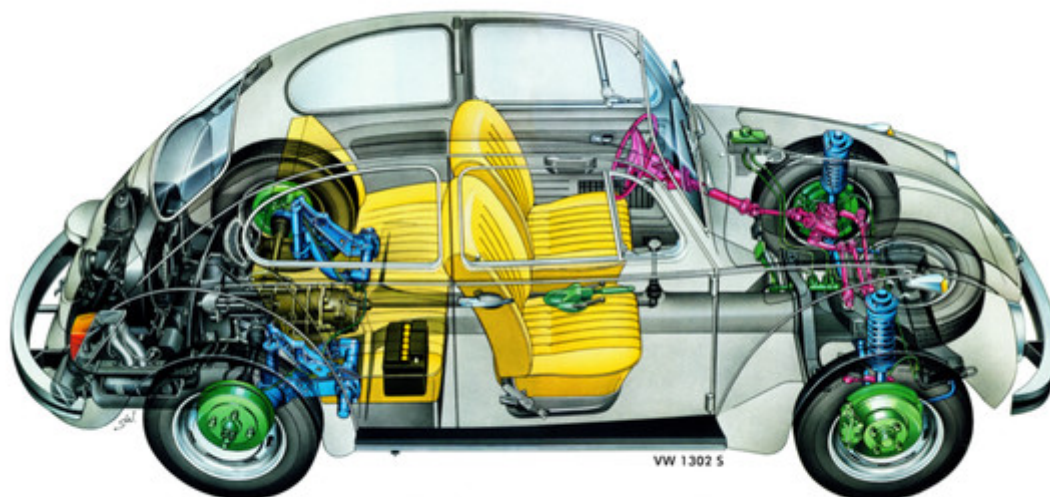
auto motor und sport, 13/1974

Die schon legendäre Zuverlässigkeit des Wolfsburger Heckmotor-Veteranen soll ein Dauertestkäfer unter Beweis stellen, den auto motor und sport seit gut zweieinhalb Jahren vor allem im strapaziösen Kurzstreckenbetrieb einsetzt. Im Gegensatz zu den übrigen Dauertestwagen, die 50 000 km zurücklegen, ist bei diesem VW die Testdistanz nicht begrenzt – er wird so lange weiterlaufen, bis ein schwerwiegender Defekt auftritt. Die Kosten liegen bis jetzt mit 2,8 Pf/km ungewöhnlich niedrig.



Der Käfer erwies sich als günstig im Unterhalt und wurde seinem Ruf gerecht

Anzeige



Den Käfer fahren, wegen der Technik.
www.vw1302.de



Die Zeit, bevor man ihn Käfer nannte



Standpunkt Fritz B. Busch

Als Roy Black noch nicht öffentlich sang, hieß er Gerd Höllerich. Und als der Käfer noch schauerlich heulte, hieß er KdF-Wagen. Ein Blick zurück auf seine Flegeljahre.



Es ist ein Gerücht, dass wir jubilierten, als Hitler ihn uns versprach. Wir jubelten nur des Preises wegen. Er sollte nicht teurer werden als eine 500er-BMW ohne Seitenwagen. Und weil man dem großen Verführer und Erfinder des medienwirksamen Auftritts damals noch alles glaubte, nahm man auch dies für bare Münze. Er glaubte wohl ursprünglich selbst daran.

Aber das Ei des Columbus sahen wir in dem Wagen, in dem wir alle einmal sitzen sollten, nicht – wenngleich er auch so aussah. Und das störte. Wir waren noch zu sehr auf geschwungene Kotflügel, frei stehende Scheinwerfer und ein prägnantes Kühlergesicht fixiert. In seiner Klasse fanden wir den Opel P 4 und gar dessen Nachfolger, den Kadett, begehrenswerter.

Und als sich gerade die Vorzüge des Frontantriebs herumgesprochen hatten, was länger währte, als man heute ahnt, kam er mit dem Motor im Kofferraum daher. Das war just in jenen Tagen beim Mercedes 130 H voll in die Hose gegangen. Mein Vater schwor, ihn sich nie zu kaufen.

Und wie sich bei Benzingesprächen am Stammtisch herausstellte, stand er mit diesem Vorsatz nicht allein. So sei dies endlich einmal zurechtgerückt. Unten applaudierte man pflichtgemäß, und oben schüttelte man den Kopf.

Ich fand damals ohnehin, dass der Mercedes SSK das Automobil schlechthin sei und nahm mir vor, ihn mir dereinst zu kaufen. Der Krieg kam dazwischen. Das möge man als Ausrede gelten lassen.

Doch bald wurde ich mit dem Wagen fürs Volk zwangsvermählt. Man soll nicht von Kriegzeiten reden, gewiss, aber wir waren damals immerhin die Ersten und Einzigen, die mit dem VW in Berührung kamen.

Es war ein großer Tag, als er sich mir auf dem Balkan zum ersten Mal in der Form des Kübelwagens offenbarte. Meiner kleinen, bevorzugt

behandelten Kriegsberichter-einheit wurde er in Saharagelb zugeteilt. Da wir khakifarbene Klamotten trugen, stand er uns ausgezeichnet.

Ich entsinne mich noch der ersten Ausfahrt. Konträr zu den anderen Kübelwagen von Horch und Mercedes, ja, sogar Skoda, die sich wie viersitzige Lastwagen benahmten, war sein Fahrverhalten unglaublich leichtfüßig. Behände wie ein Pkw und verblüffend mühelos im Umgang.

Der im Heck werkende Motor erschien uns leise und überaus drehfreudig. Dieser Eindruck entstand natürlich zum einen, weil der Fahrtwind seinen Lärm davontrug, sodass wir ihn hinter uns ließen. Und zum anderen, weil der Wagen im Gegensatz zu allen bekannten Kübeln nahezu federleicht war, weshalb er auch nicht gleich in jedem Schlammloch versank.

Der Motor bewegte die offene Blechschachtel ausreichend flott. Und seine extrem große Bodenfreiheit ermöglichte es uns, auch in den abgelegensten Bergdörfern Bosniens nach Slibowitz zu fragen.

Ich schrieb nach Hause, am KdF-Wagen sei ja doch etwas dran – und mein Vater zog wohl beide Augenbrauen hoch.

Monate später, als ich mit meiner Schreibmaschine in Italien zum Einsatz kam, widerfuhr mir der KdF-Wagen in seiner zweiten Gestalt als Schwimmwagen. Mit dem spielte ich noch ausgiebiger, zumal er sich hervorragend zum Fischen eignete.

Einmal sogar hat er mir beim Wettrennen mit einem Pulk von US-Jeeps das Leben gerettet. Während diese noch eine unzerstörte Brücke suchten, schwamm er mit mir ans jenseitige Ufer.

Der Turm von Pisa sah zu. Hat er sich damals schief gelacht? Wie hieß der Fluss? Die richtige Antwort wird mit Applaus belohnt. Sie haben die Geografiefrage gewonnen.

Dann war Pause. Nur die Briten durften im KdF-Wagen

sitzen, der nun VW hieß, und noch lange nicht Beetle. Ich verkaufte damals Vorkriegswagen auf einem geräumten Trümmergrundstück in Hamburg. Ja, am Steindamm. Dieser und jener entsinnt sich – danke. Aber keiner wollte sie haben. Man hätte sich damals innerhalb einer Woche ein ganzes Oldtimermuseum zusammenkaufen können.

Einen wunderschönen Adler Trumpf Junior Sport in Weiß mit roten Ledersitzen zum Beispiel wurde ich endlich für 800 Mark los – woraufhin sich die Frau des Käufers scheiden ließ.

Alle lechzten nach dem Volkswagen, den sich nur wenige leisten konnten. Als Exportmodell in Hellgrün mit Lenkrad und Kunstleder in halbdunklem Elfenbein war er der Traumwagen für alle, die mühsam in Tag-und-Nacht-Schicht auf einen 300er-Lloyd hinarbeiteten, der ebenfalls ein elfenbeinfarbenes Lenkrad hatte. Ich weiß auch nicht mehr, weshalb wir so wild auf dieses waren. Bei Mercedes war es später nur gegen Aufpreis zu haben. Und jeder gönnte es sich.

Der VW Standard mit Brezelfenster und nahezu unge-dämmter Fahrgastzelle hatte da seine große Zeit. Die Firmen rüsteten ihre Vertreter damit aus – so, wie sie ein Vierteljahrhundert zuvor ihren Außendienstlern einen Goliath Pionier spendiert hatten. Der hatte zwei Räder hinten und eins vorn und wurde von fünf-einhalb PS bewegt.

Weil es ihn als Coupé gab, konnten die Vertreter mit Anzug und Krawatte beim Kunden auftauchen. Davor hatten sie auf dem Motorrad gesessen und nicht den besten Eindruck gemacht. Es galt, Maggi, Kuki-dent, Sanella und Kathrein's Malzkaffee zu verkaufen, und das war um 1930 herum gar nicht so leicht.

Diejenigen, die nun einen VW Standard zugeteilt bekamen, lebten gefährlich. So manchem, den man nicht vor dem positiven Sturz der an der Zweigelenk-Pendelachse

hängenden Hinterräder ge-warnt hatte, gelang in der ersten zu schnell gefahrenen Kurve die Rolle seitwärts. Der größere Nachteil aber war, dass sie die Wünsche oder Einwände der Kundschaft oft nicht auf Anhieb verstanden. Sie waren hörgeschädigt.

Ich habe mal einen Standard-Käfer in einem Rutsch von München nach Hamburg gedroschen. Und als ich endlich gerädert und nahezu taub im Bett lag, schien mich der laufende Motor bis ins Schlafzimmer verfolgt zu haben.

Ich träumte stundenlang, ich sei Zwangsarbeiter in einem Sägewerk in Sibirien. Dafür sprachen auch die kalten Füße. Die Fahrt hatte im späten November stattgefunden, und die an den Zylinderwänden nur mäßig erwärmte Luft war da, wo ich saß, als Kühlluft angekommen.

Nein, für den Standard-Käfer konnte ich mich nie erwärmen. In diesem Punkt möchte ich die Käferlegende ein wenig gerade rücken. Versöhnt mit dem von Ferdinand Porsche verfochtenen Prinzip hat mich dann mein Käfer-Cabrio. Es war zweifarbig dunkel/hellgrün mit grünem Verdeck, und es war mit einem Radio ausgestattet – dem ersten Autoradio meines Lebens.

Wenn ich dann an lauen Sommerabenden mit Liane und offenem Verdeck raus ins Grüne fuhr in die Heide oder an die Elbe, war es mir total schnuppe, wo der Motor eigentlich saß. Ich nehme an, der Leser kann dies nachvollziehen.

Und endlich kam der Golf. Ich schnappte mir eines der allerersten Exemplare und fuhr damit von Alaska nach Feuerland.

Aber das ist natürlich eine ganz andere Geschichte, die ich zum Entsetzen meiner näheren Umgebung schon hundert Mal erzählt habe. Nur noch dieses: Vom Standpunkt des in mir schlummernden Automobilkritikers war das Beste am Volkswagen der Bully. Möglichst als Samba-Bus – Schluss. ◀

airtours

motorsport



Nostalgie in Goodwood

Erleben Sie mit airtours eine der aufregendsten Motorsportveranstaltungen der Oldtimerszene Europas. Alljährlich werden hier in Goodwood die „goldenen Tage“ des Rennsports zwischen 1948 und 1966 gefeiert. Alles ist vom Stil der 40er und 50er Jahre geprägt. Zuschauer und Personal kleiden sich nach der damaligen Mode – Karussells und Jahrmarktbuden verbreiten nostalgische Stimmung. Mit unserem 4-tägigen Special-Arrangement bietet Ihnen airtours ein Rennsport-Highlight mit besonderer Atmosphäre.

Revival Meeting vom 6.9 bis 9.9.2002

- **Flug mit Lufthansa nach London, inkl. Hotel-, Rennstrecken- und Flughafentransfers**
- **3 Übernachtungen im Landhotel „Lythe Hill“ inkl. Frühstück**
- **Eintrittskarte zum gesamten öffentlichen Gelände mit Paraden, Ausstellungen etc., inkl. Tribünenkarte**
- **Eintrittskarte zu den entscheidenden Rennen, inkl. Platzreservierung im VIP-Zelt „Clark-Pavillon“ direkt an der Rennstrecke, Mittagessen sowie Nachmittagsstee**
- **Steuern und Sicherheitsgebühren inbegriffen**
- **airtours Reisetasche, Reiseführer und Deutsch sprechende Agenturbetreuung vor Ort**

Pro Person im Doppelzimmer

ab € 1.737,-



Buchung, Beratung und Kataloganforderung in Ihrem Reisebüro.
Oder unter: 069-79 28-888 • motorsport@airtours.de

www.airtours.de



Käfer-Spezial



34 Jahre und 15 007 030 Käfer liegen zwischen dem
Prototypen 3 von 1938 und dem Weltmeister von 1972



Drei Wichtige

Fahrbericht VW Typ 38, 1200 Export und 1302 S

Vor 30 Jahren lief der 15 007 034. VW Käfer vom Band. Ein Aufkleber und viel Blumenschmuck verrieten die Bedeutung des marathonblauen 1302: Er löste den Ford T als meistgebautes Automobil der Welt ab. Motor Klassik fuhr zum Jubiläum den Weltmeister und zwei weitere Meilensteine – den Prototypen Nummer 3 von 1938 und den millionsten Käfer von 1955. ▶

Autor: Christian Steiger, **Fotos:** Reinhard Schmid, VW-Unternehmensarchiv



Schwarz, blau, gold: Fast scheint es, als habe sich in 34 Jahren nur die Lackierung geändert

Kein anderes deutsches Auto hatte vorher die Million geschafft



Evolution: Aus der zierlichen Einkammerleuchte des Prototypen entstand die Rücklichteinheit des 1302 mit Blinker und Rückfahrcheinwerfer



Fahren wie Professor Porsche: Das Getriebe will mit viel Gefühl geschaltet werden

Es war der 5. August 1955, ein Freitag, als sich Wolfsburg, die spröde Retortenstadt im Zonenrandgebiet, in einen kollektiven Freizeitpark verwandelte. Morgens gab es einen Dankgottesdienst, mittags Kasperltheater für die Kinder. Am Ende der Vorstellung erfuhren sie, wer die Rechnung bezahlen würde: „der liebe Herr Generaldirektor“.

Der ließ sich erst das Große Bundesverdienstkreuz umbinden und verlor dann 50 nagelneue Volkswagen unter den Wolfsburgern, die auf den Plätzen des Werksstadions Platz genommen hatten, wo VW-Chef Heinrich Nordhoff seinen Mitarbeitern internationale Attraktionen servierte. Es tanzten die Damen des Moulin Rouge, aus Schottland waren Dudelsack-Pfeiffer angereist. Schweden hatte die Leibgarde des Königs Gustav Adolf IV. geschickt. Und schließlich schritt Nordhoff selbst unter den Klängen eines Richard-Strauß-Marsches die Tribüne empor, in gravitatischer Langsamkeit, breitete die Arme aus und rief unter dem Jubel seiner Zuhörer: „Ran an die zweite Million!“

Das lässt sich heute, mit dem Schulterblick auf über 20 Millionen Käfer, so einfach schreiben: Hunderte von Journalisten hinterließen die Choreographie der Millionenfeier in den Zeitungsarchiven der Welt. Es gibt auch einen Film, und der zeigt die Gesichter der Menschen, die am 5. August 1955 auf den Tribünen saßen: Sie scheinen nicht wirklich zu glauben, was sie da sehen; manche Männer, die den Krieg erlebt haben müssen, sehen aus wie staunende Kinder. Ihre Blicke erzählen mehr vom Deutschland der Fünfziger, als es Geschichtsbücher können. Und ihr Applaus scheint sich noch ins Motorgeräusch jenes goldenen Käfers zu mischen, der als Millionster vom Band lief und seitdem 6584 Kilometer zurücklegte.

Kein anderes deutsches Automobil hatte es zuvor auf eine siebenstelligen Zahl von Käufern gebracht – es sollte mehr als zehn Jahre dauern, bis der einmillionste Opel Kadett B vom Bochumer Band lief. Das war freilich schon die Zeit, als sie in Wolfsburg keine Gedenkgottesdienste mehr abhiel-



Wohnzimmer: Das Interieur des Millionen-Käfers ist mit rotem Brokat und gelbem Samt dekoriert

ten, weil eine Jahresproduktion von einer Million Käfer schon so alltäglich war wie die rauchenden Schlote des VW-Kraftwerks und die herzhaften Interviews, die VW-Chef Nordhoff dem „Spiegel“ gab. „Deutschland sollte dorthin folgen, wohin VW es führt, und nicht umgekehrt“, sagte er einmal, und er meinte es ernst.

Der millionste Käfer konnte natürlich noch nicht alltäglich sein. Deshalb trägt er das Make-up der Aufbaujahre so sichtbar, als hätte ihn Kaiserin Soraya persönlich zum Zweitwagen erkoren. Er ist in mattem Einschicht-Goldmetall lackiert, das es auf der VW-Farbkarte nicht gab, und er trägt Chromteile, die mit kleinen, einzelnen Strassperlen besetzt sind. Weiße Fensterummarmungen haben sie ihm geschnitten und das VW-Emblem der Radkappen goldfarben ausgemalt. Sein Innenraum sieht aus, wie es im Boudoir der Rosemarie Nitribitt ausgesehen haben könnte – mit Sitzbezügen aus rotem Brokat und einem Teppich aus goldgelbem Samt.

So in etwa stellten sie sich Reichtum vor, die VW-Werker von Wolfsburg, die abends zur „Quick“ griffen oder zu „Film und Frau“. Ein leiser Kitzel der Dekadenz war es, der die Solidität des deutschen aller Autos umgeben durfte: Denn selbstverständlich ist es ein serienmäßiger 30-PS-Motor, der im Nacken prasselt. Es gibt auch nur eine Sonnenblende aus dunkelblau getöntem Kunststoff, die beim Herunterklappen leise quietscht, jedoch kein

Autoradio, weil dieses auch nicht in der offiziellen Preisliste geführt wurde: VW-Chef Nordhoff war dagegen.

Dass es vieles nicht gab in den Käfern jener Jahre, besonders keinen richtigen Kofferraum und keine ernsthafte Heizung, aber auch keine narrensichere Straßensituation, fällt erst heute auf. Als der Goldene im Wolfsburger Werksstadion stand, gab es noch nicht einmal einen Werksbesitzer: Im Handelsregister war als VW-Eigentümer noch die Deutsche Arbeitsfront eingetragen. Nicht einmal neue Käfer für die KdF-Wagen-Sparer, die bis 1945 ihre Sammelkarten mit Wertmarken voll geklebt hatten, waren vorgesehen: Erst in den Sechzigern klärte ein Gerichtsverfahren, dass ihnen wenigstens Preisnachlässe auf einen neuen Volkswagen zustanden.

Wichtig war hingegen die Offerte des Käfers an sich – zum Listenpreis von 4600 Mark für das Exportmodell. Vom Gegenwert erzählt heute der Goldene, der seine Einfahrkilometer gerade erst hinter sich hat, mit den präzisen Spaltmaßen seiner Karosserie und dem preußischen Verarbeitungsfinish, das er mit den Serienexemplaren jener Tage teilt. Er berichtet mit kräftigem Durchzug aus dem Drehzahlkeller, dass 1,1 Liter Hubraum und 30 PS nicht ärmlich waren, als ein Lloyd 400 noch die Hälfte leistete. Mit der Entscheidung seiner Trommelbremsen und den kurzen Schaltwegen lässt sich noch im heutigen Alltag leben, anders als mit dem knieweichen Fahrwerk eines Opel Rekord, für den Aufsteiger damals ihre Käfer in Zahlung gaben. Von einem großen VW konnten sie nur träumen: Der Typ 411 sollte 1968 zwar endlich vier Türen haben, er kam aber wirklich elf Jahre zu spät.

Da waren VW-Fahrer das Warten schon nicht mehr gewohnt, weil es jene Konkurrenz gab, die der Ur-Volkswagen auf staatliche Weisung unterlaufen durfte. Die Kartensparer der Dreißiger gaben sich mit dem Anblick der Vorserientypen zufrieden, an deren dürrerem Lenkrad die Größen des Dritten Reichs saßen und die Versuchsfahrer der Firma Porsche, aber keiner der Arbeiter und Angestellten, die ihn



Fahren wie Heinrich Nordhoff: Der Millionen-Käfer läuft mit der ruhigen Selbstverständlichkeit all seiner 19 Millionen Nachfolger



Fahren wie Rudolf Leiding: Als der marathonblaue 1302 S die Rekordmarke brach, war die Käfer-Ära schon fast vorbei

Großer Wurf: Heckfenster und Motorleistung vergrößerten sich im Laufe der Käfer-Karriere, das Grundkonzept blieb



Der millionste Käfer trägt das goldene Make-up der Aufbau



Der Weltrekord: Die Feier um den blauen 1302 S fiel bescheidener aus, statt Gold und Strass gab es nur Blumengebinde und Aufkleber



Volksfest: Nur zehn Jahre nach Kriegsende war man als Fußballweltmeister und Käferproduzent wieder wer



zeit so sichtbar, als hätte ihn Soraya zum Zweitwagen erkoren



kaufen sollten. Stattdessen diente ein Cabriolet der Vorserie dazu, Hitlers Gäste auf dem Obersalzberg zum Teehaus des Führers zu chauffieren. Es kam bis Kriegsende genau 70 Kilometer weit.

Kein Vergleich mit dem ältesten Käfer-Prototypen, der bis heute erhalten blieb: Es ist jene schwarze Limousine mit der Fahrgestellnummer 3, die ab 1938 im Versuchsbetrieb bei Porsche in Stuttgart lief, dabei häufig von Ferdinand Porsche persönlich bewegt wurde und 1952 in den Fundus des Volkswagenwerks zurückkam – Tachostand: 485 000 Kilometer.

Es war keine wirkliche Heimkehr, weil Nummer 3 nicht in Wolfsburg entstand, sondern in Stuttgart: Seine Karosserie dengelten die Blechner des Porsche-Lieferanten

Reutter. Auch von einem beschaulichen Lebensherbst war der schwarze Ur-Käfer noch so weit entfernt wie der kosmetische 990-Reichsmark-Preis der dreißiger Jahre von den tatsächlichen Entstehungskosten. Schließlich ging Nummer 3 im Greisenalter auf Tingeltour zu den Händlern.

So also sah er aus, der Wagen, auf den sie vergeblich gespart hatten: ein Käfer von staatstragender Strenge, die ihm das Fehlen jeglicher Chromteile verlieh, und mit einem Dreispeichen-Lenkrad, wie es – außer dem Standard-VW der Nachkriegszeit – nur Traktoren trugen. Die Wischerärmchen dünn wie Draht, Sitzbezüge wie Sackleinen, ein riesiges Schaltschema in der gleichen Größe wie der Tacho: Der 985-cm³-Motor, den das gänzlich unsynchronisierte

Versuchsfahrer: Ferdinand Porsche bewegte die Prototypen auch höchstpersönlich



Einfach: Tacho, Ladekontrollleuchte und das überdimensionierte Schaltschema mussten für die Versuchsfahrer reichen

Der Prototyp mit der Nummer 3 entstand in Stuttgart

Vierganggetriebe bei Laune halten sollte, war dagegen schon im Krieg verschollen.

Im Heck sitzt das spätere 1,1-Liter-Aggregat mit 24,5 PS. Und wenn es zum Leben erweckt ist, scheint sich der Prototyp nur durch die sparsamere Geräuschkämmung von den Serienmodellen der frühen Fünfziger zu unterscheiden: Es sind der gleiche prasselnde Sound, das gleiche, hohe Lüfterheulen, dieselbe straffe Federung, sogar das identische Schaltgefühl, die eine zart fühlende Hand am Schalthebel und beherzte Zwischengasstöße erfordern.

Wie ein Sportwagen muss der Alte seinerzeit gewirkt haben, als er 30 Millionen Reichsmark Entwicklungskosten verschliss – mehr als zehn Mal so viel, wie eine Entwicklung der Konkurrenz von Ford, Opel oder Adler kostete.

Dass es gut angelegt war, zeigte sich schon 1952. Und wie es sich verzinst, bewies 20 Jahre später ein marathonblau lackierter 1302 S mit der unverfänglichen Fahrgestellnummer 1 122 542 439. Ganz und gar serienmäßig brach er den Produktionsrekord des Ford T-Modells.

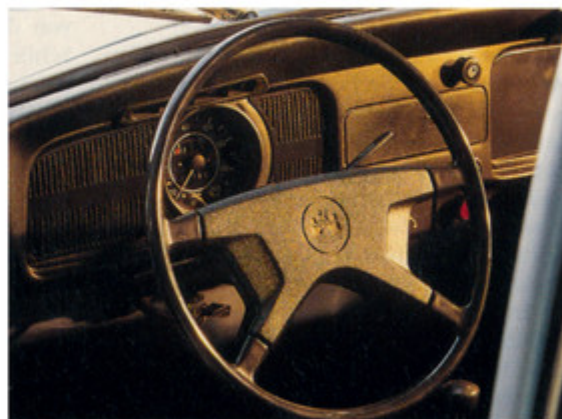
„Ich bin der Weltmeister“, steht in seinem Heckfenster; die Schrift ist im Stil der Siebziger orange. Viel wichtiger aber war den Interessenten, dass der 1970 vorgestellte 1302 endlich einen Kofferraum hatte. Und ein modernes Fahrwerk mit McPherson-Federbeinen vorn und einer Querlenkerachse hinten. Sogar leidlich heizen konnte er mittlerweile – und die Kunden taten es ihm gleich, weil es ihn auch mit 50 PS aus 1,6 Liter Hubraum gab. Leider aber ging es ihm wie vielen großen Stars am Ende ihrer Laufbahn: Er war so gut und wertvoll wie nie zuvor, aber kein jugendlicher Held mehr. Zudem trank er sich beinahe zu Tode.

Fast hätte er Wolfsburg für immer zum kollektiven Freizeitpark gemacht, weil Nostalgie in den Siebzigern nur ein Wort war und sein Nachfolger erst erschien, als es am Mittellandkanal schon fünf nach zwölf war. Der Golf musste kommen, als Papas Käfer tot war, und natürlich musste er irgendwann Weltmeister werden.

Aber das Staunen in den Gesichtern, es gehört nicht mehr in seine Ära. Nur ein Käfer macht es so sichtbar wie damals, 1955 im August.



Schlicht: Nordhoff mochte keine Radios, also blieb auch der Jubiläums-Käfer ohne



Schwarz: Den Kunststoff am Instrumentenbrett und das Vierspeichen-Lenkrad gab es erst beim 1302

Vielen Dank an Dirk-Michael Conradt vom ZeitHaus der Autostadt

Zum „GSR“ Bericht...



Käfer-Spezial

KLICK
hier



14 MOTOR KLASSIK 6/2002

Gelb-Fieber

**Fahrbericht VW 1303 S
Gelb-Schwarzer Renner**

Jahrzehntelang hatte die VW-Fangemeinde gebeten und gebettelt: Gebt uns einen sportlichen Käfer. Passiert ist bis August 1972 allerdings nichts. Dann kam der von den Amerikanern liebevoll Superbug genannte 1303 im schwarzgelben Trainingsanzug – mit dem 1,6 Liter großen 50-PS-Motor und der Aufforderung an den Kunden, den Muskelaufbau selbst zu besorgen.

Autor: Christian Baegemann, Fotograf: US Jones

Heute ist der Gelbschwarze 30 Jahre alt und rarer als mancher Ferrari

MOTOR KLASSIK 6/2002 15