

# Die Käfer

# Tests, Analysen und Meinungen der Fachjournalisten





**Es gibt viele gute Möglichkeiten, wie Sie herausfinden können, welches Auto gut für Sie ist:**



**Sie können Anzeigen, Kataloge und Preislisten studieren. Sie können sich von erfahrenen Autofahrern und von geschulten Autohändlern beraten lassen.**



**Und Sie können die Tests der Männer prüfen, die professionell Autos auf Herz und Nieren prüfen.**



**Vergleichen Sie also viele Urteile vieler Automobiljournalisten. Und testen Sie dann selbst die Testergebnisse. Bei einer Probefahrt.**



# auto motor und sport

Monfred Jantke und Jürgen Rapp testeten die neuen Käfer. Ihre vollständigen Berichte können Sie in Heft 17 und 21 nachlesen.

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

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 stürker, sicherer, geräumiger, besser denn je.

## Motor

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“.



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.

Erstaunlich war, daß sowohl die 1,3 Liter- als auch die 1,6 Liter-Version die vom Werk angegebenen Höchstgeschwindigkeiten deutlich übertrafen: Der 1302 brachte es auf 130 km/h, der 1302 S auf beachtliche 140,5 km/h, was den Schluß zuläßt, daß die neue Käfer-Karosserie aerodynamisch günstiger ausfiel als die bisherige.

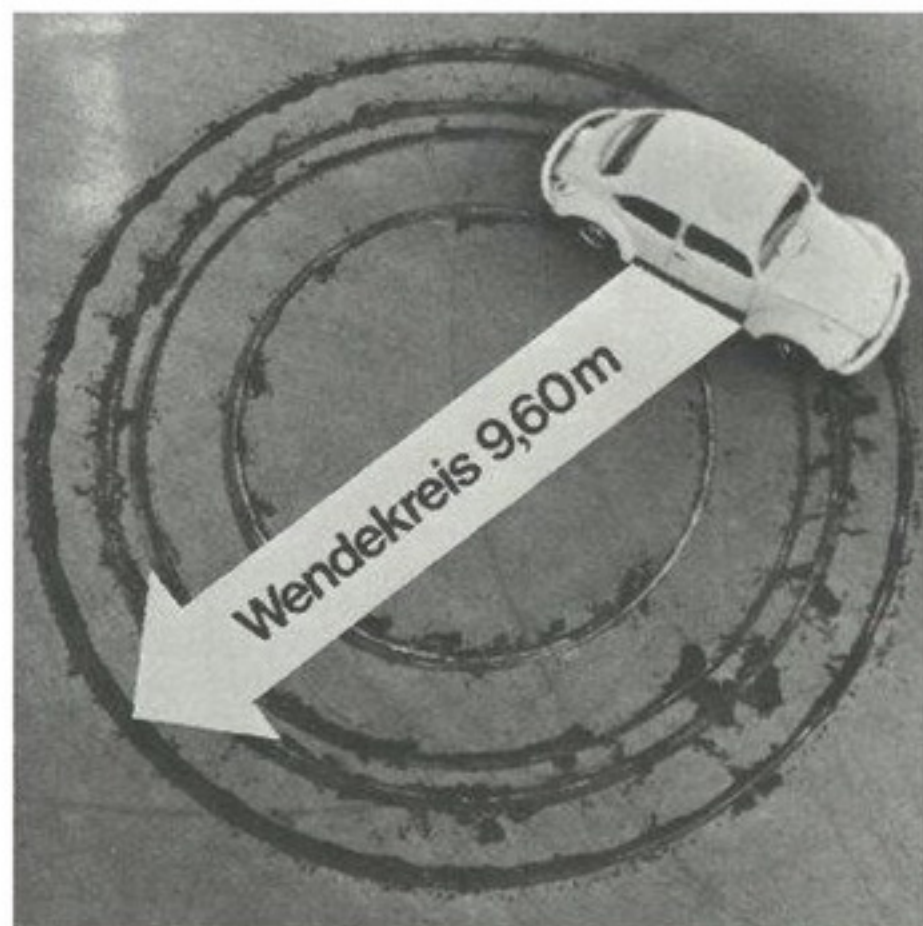
Wie alle VW sind auch die neuen Modelle absolut vollgasfest, da die Motoren je nach Bereifung im 4. Gang nur etwa 4500 U/min drehen, während man beim Ausfahren der unteren Gänge Spitzendrehzahlen von 5500 U/min erreicht.

## Fahrwerk, Sicherheit

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 Aufstützeffektes 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).

Ein ausgewogener Federungskomfort zählt seit jeher zu den Vorzügen des Volkswagen, der darin die meisten seiner Klassenkonkurrenten übertrifft.



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.



## Karosserie

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.

Von der raumsparenden Achskonstruktion hat natürlich vor allem der Gepäckraum profitiert. Obwohl man beim flüchtigen Betrachten des vorderen Kofferraums kaum glauben will, daß dort — wie die VW-Werbung verspricht — 4 Bierkästen unterzubringen sind, erweist sich der Stauraum als recht brauchbar. Nach auto motor und sport-Norm ergaben sich folgende Werte: Stauraum hinter den Sitzen nach wie vor 88 Liter, vorne statt bisher 96 nun 188 Liter, also insgesamt eine Gepäckraumvergrößerung um 50 Prozent.

## Innenraum

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.

## Verarbeitung

**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.**



Dr. Paul Simsa und Engelbert Männer testeten die neuen Käfer. Ihre Berichte erschienen in Heft 16, 17 und 19.

## Kein anderer deutscher Wagen dieser Preis- und Größenklasse bietet vergleichbaren Fahrkomfort!

### Motor

Der VW 1500/44 PS-Motor wird nicht mehr gebaut. Der VW 1302 S hat die 1600 ccm/50 PS-Maschine, die der bisherigen US-Ausführung entspricht. Die 1600 ccm-Maschine erlaubt Achsuntersetzung auf weniger Drehzahl, also Drehzahlschonung und doch höhere Fahrleistungen als bei der 1300 ccm-Maschine.

In der Beschleunigung bis 50 km/h kein wesentlicher Unterschied, darüber aber kräftiges Hochziehen, erheblich auch über den bisherigen VW 1500/44 PS-Motor hinaus; ganz klar also ein Motor für höhere Ansprüche an Überholreserven und Reisegeschwindigkeit.

Auch beim 1300 ccm-Motor ist der vierte Gang derart auf Drehzahlschonung angelegt, daß man für die Höchstgeschwindigkeit nur 4200 bis 4300 U/min benötigt.

Wir stoppten mit einem brandneuen Exemplar, das so gut wie gar nicht eingefahren war, mit zwei Personen provisorisch schon eine Beschleunigungszeit von knapp 21 sec von 0 bis 100 km/h. Ein gut eingefahrenes Exemplar wird in den Fahrleistungen einem VW 1600/54 PS jedenfalls nicht wesentlich unterlegen sein. Beim VW 1302 S kann man mit einiger Berechtigung schon von einem Superkäfer sprechen.

Voll befriedigend sind die Kaltstartfreudigkeit (Startautomatik, gute Abstimmung auch auf tiefste Temperaturen), das sofortige Gasannehmen der kalten Maschine und die gute Getriebebeschaltung, dagegen sollte das Kupplungspedal beim 1302 S leichter zu betätigen sein.

**Viel Ärger mit Anfahren und Schalten vor allem in Stadtverkehr spart die Halbautomatik — dreistufig, etwa den oberen Gängen eines Vierganggetriebes entsprechend, kein Kuppeln und weniger Schalten. Sie kostet Temperament, Messungen müssen wir noch machen, für den 1302 Automatic kann man mit der Beschleunigung des bisherigen VW 1300/40 PS rechnen. Der 1600-Motor paßt gut zur Automatik, aber wer ungeduldig aufs Gas tritt, zahlt mindestens 0,5 l über den Verbrauch der entsprechenden Maschine mit Schaltgetriebe hinaus. Sonst spricht aber viel für die Halbautomatik, obwohl sie im Schaltungsablauf nicht die feinste ist.**



## Fahrwerk, Sicherheit

Holperige Heidestraßen nördlich von Wolfsburg boten reichlich Gelegenheit, in allen Geschwindigkeitsbereichen das Schluckvermögen der Federung zu erproben. Ob grob gepflasterte Ortsdurchfahrt oder lange, tückisch wellige Gerade; Der Gesamteindruck ist sehr positiv; die Federbeine mit langen Federwegen schlucken grobe Fahrbahnstöße einwandfrei, ins Lenkrad und in die Sitze kommt wenig durch, wenn überhaupt. Der neue Käfer ist nicht so extrem weich gefedert wie französische Wagen, aber kaum weniger komfortabel.

**Der eigentliche Pluspunkt beim VW 1302, ein wahrer Markstein in der VW-Geschichte ist die Verbesserung der Straßenlage. Mit Schräglenker-Hinterradfederung wie bisher nur bei den Automatik-Ausführungen und mit völlig neuer Vorderradführung und -federung mittels Federbeinen bietet der Käfer jetzt tadellose Straßenlage, bei der auch die etwas verbesserte Achslastverteilung mitspielt. Ballast im vorderen Gepäckraum ist nicht nötig, Gepäckgewicht kann die Straßenlage aber nur verbessern.**

Keine Veränderungen bei den Bremsen: VW 1302 serienmäßig Trommelbremsen vorn; Scheibenbremsen vorn nur auf Wunsch, bei VW 1302 S serienmäßig. Selbstverständlich hinten Trommelbremsen. Bremswirkung tadellos, jetzt deutlich verbesserte Spurhaltung beim scharfen Bremsen. Bremskraftverstärker auf Wunsch wäre vor allem für den VW 1302 S zu erhoffen, jedoch Lieferung vorerst nicht geplant. Tadellose Handbremse.

## Kofferraum, Karosserie

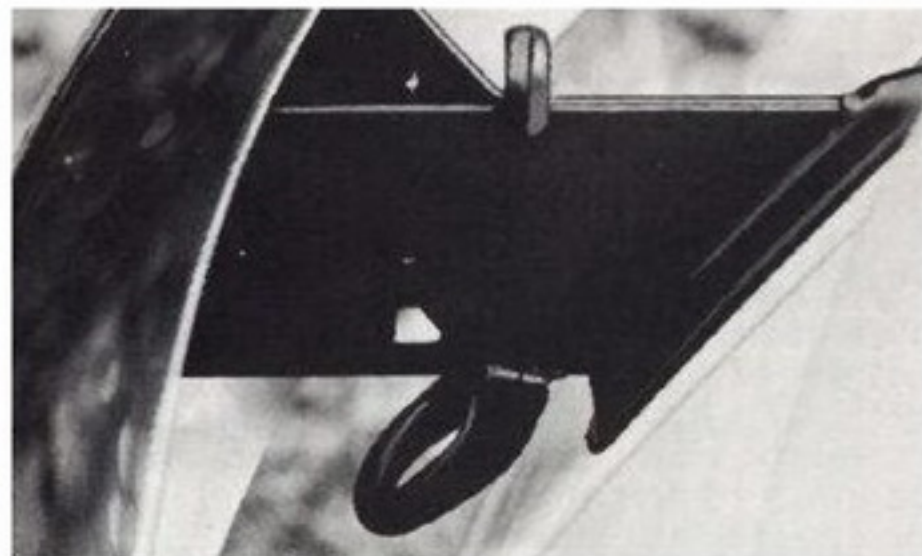
Nach erster mot-Messung hat der Buggepäckraum beim VW 1302 ein Volumen von ca. 290 dm<sup>3</sup>, beim VW 1200/1300 sind es 190 dm<sup>3</sup>. Zusammen mit dem Ablageraum hinter den Rücksitzen (=140 dm<sup>3</sup>) ergibt sich beim VW 1302 ein Gesamtvolumen von ca. 430 dm<sup>3</sup>; zum Vergleich: Kadett - 460 dm<sup>3</sup>, Escort - 415 dm<sup>3</sup>, Fiat 128 - 350 dm<sup>3</sup>.

Die beiden großen Fotos auf dieser Seite zeigen, welches Gepäck beim VW 1302 vorn zu verstauen ist. Beim VW 1300 lassen sich dort vergleichsweise nur der größere Koffer oder die beiden kleineren unterbringen.



Wolfsburg wagte keine neue Karosserie, obwohl sie kaum teurer gewesen wäre als die tiefgreifende Umkonstruktion des gesamten Vorderteils. Der Käfer verkauft sich als Begriff, mit normaler Karosserie wäre er ein Auto wie andere.

Ganz ohne Vorteile ist die Form auch nicht: aerodynamisch recht günstig; kleine Beulen und Kratzer geraten am ehesten an die recht billigen Kotflügel, nicht so leicht an teurere Karosserieteile; der kantelose Käfer rutscht durch die automatischen Waschanlagen wie dafür gemacht.



**Neu – und sehr zu begrüßen – sind die Abschleppösen vorn und hinten bei allen VW ab August 1970. Hoffentlich macht dieses Beispiel bald allgemein Schule.**

## Lüftung

Wesentlich verbessertes Lüftungssystem: Frischbelüftung vorn durch doppelte Luftschlitze vor Fahrer und Beifahrer; horizontale Luftklappe verschließbar für Verstärkung des Luftstroms zur Windschutzscheibe. Die Luftverteilung ist befriedigend, breiter Luftfächer, es entsteht kein scharfer Luftzug am Kopf. Bei niedriger Geschwindigkeit ist der Luftdurchsatz natürlich gering. Für viel Kurzstreckenverkehr ist deshalb das zweistufige Frischluftgebläse günstig (45 DM), in der L-Ausstattung ist es enthalten.

Belüftung wie gewohnt außerdem durch Ausstellfenster und Kurbelscheiben vorn. Neu ist die Heckraumlüftung, wirksam schon bei niedrigem Fahrtempo. Ausstellfenster hinten (96 DM) zur Entlüftung sind nicht mehr so empfehlenswert wie bisher. Nach unserem bisherigen Eindruck entsteht bei höherer Geschwindigkeit und weit geöffneter Frontbelüftung kein unangenehm scharfer Luftzug nach hinten.

## Verarbeitung

Gesamteindruck fast karg, aber alles sitzt richtig und ist strapazierfähig. Die Bitumenpappe im Fußraum etwas knapp bemessen: Die alte Schmutzkuhle um die Gaspedallagerung ist noch immer vorhanden, aber man kann den dort sich unvermeidlich ansammelnden Schmutz leicht herauswischen, wenn man die Gummimatte anhebt. Bei L-Ausstattung ist der ganze Fußraum sowieso fest mit Teppich ausgelegt, der kein Wasser durchläßt (geschichtet).

Lackierung in gewohnter guter Qualität, jedoch erhöht pflegebedürftig nach wie vor die Vorderhaubenpartie und die Vorderkotflügel, weil stark steinschlaggefährdet.

## Wartung, Pflege

**VW ist führend in dem Bestreben, dem Fahrer alles abzunehmen, was über Fahren und Tanken hinausgeht.**

Das Diagnose-System ist so weit entwickelt (und man tüftelt weiter an der Vervollkommnung), daß durch Do-it-yourself nicht viel gespart werden kann. Die ersten fünf Diagnosen sind kostenlos. Dann folgen nach Vorschrift obligatorische Wartungsarbeiten: Alle 5000 km ist ein Schmierdienst vorgesehen, Grundpreis dafür (ohne Öl etc.) nur 3,89 DM.

Alle 10.000 km ein Wartungsdienst, Grundpreis 10,10 DM. Wer weniger als 10.000 km im Jahr fährt, soll wenigstens einmal im Jahr eine Diagnose vornehmen lassen, die Aufschluß über den Zustand von Motor und Fahrwerk gibt.



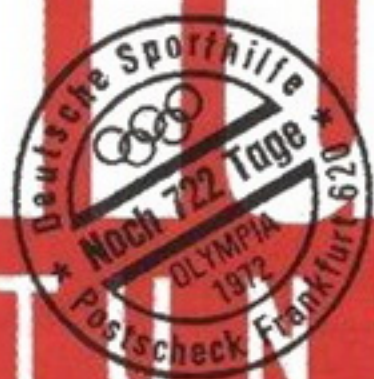
Freitag, 4. Sept. 1970 - 20 Pf

Nr. 205 • DRUCK IN HAMBURG • C 1783 A \*\*\*

# Bild

## ZEITUNG

UNABHÄNGIG · ÜBERPARTEILICH



Peter J. Gladstey (37), Bild-Autore-dakteur, war nie ein besonderer Käfer-Freund. Wie die meisten deutschen Auto-fahrer lernte er auf einem VW 1200. So tüchtig und so erfolgreich dieses Auto in der Vergangenheit war, so wenig war es auf der Höhe der Fahrwerkstechnik.

Jetzt endlich entdeckt der Kritiker ein modernes Käferfahrwerk.

**Der Käfer hat technisch einen Sprung nach vorn gemacht.**

Es sieht so aus, als ob nach 26 Jahren endlich ein Auto daraus wird, das nicht nur robust und zuverlässig ist (wie bisher), sondern auch in die Zeit paßt. Der 70er Käfer, Typ 1302, ist ein Pracht-Käfer.

## Motor

Auf der Autobahn müssen jetzt viele Mittelklasse-Fahrer umdenken. Der Käfer „1302 S“ mit 1600-ccm-Motor putzt manchen, der VW nie für ernsthafte Konkurrenz hielt. Audi 60, NSU 1100, Dieselkutschen und ähnliches haben gegen einen beherzt gefahrenen Pracht-Käfer keine Chancen.

Für den Fahrer eines solchen Blitz-Käfers steckt jedoch ein gewisses Gefahrenmoment in der Eifersucht der Mittelklasse-Chauffeure, die grantig werden, wenn ein VW sie überholt. Da die neue Käfernase im Rückspiegel kaum zu erkennen ist, geben sie Gas, sobald man neben ihnen ist.

**Sehr flink:**

In Ehren ergraute Käfer-Fahrer sind begeistert, wenn im S-Käfer

die Tachonadel schon auf „ebener Bahn“ über die 140-km/st-Endmarke hinauspendelt. (Dieses Vergnügen gab's bisher nur bergab in den Kasseler Bergen oder Teutoburger Wald.) Die Tachonadel flunkert bis ca 160. Der Blitz-Käfer von AUTOBILD brauchte anfänglich eine Spitze von 138,9. Mit zunehmendem Lebensalter wurde er immer schneller. Zuletzt „ging“ er gestoppte 142 km/st.

Das Kraftpaket von 50 PS ist kein Jubelmotor wie etwa das Triebwerk des Fiat 128 oder des neuen Citrön GS. Die VW-Maschine entpuppt sich als braver Kumpel, drehzahlfest beim Ausfahren der Gänge — und sehr leise. Kein schrilles Heulen mehr. Von Tempo 80 an sind die Rollgeräusche stärker als der Motor-Sound.

Am „1302 S“ können Käfer-Fahrer ein ihnen bisher unbekanntes Wort lernen: Drehmoment.

Dieser 1600er Käfer entwickelt Durchzugskraft, schon beim Trödeln im 4. Gang im Stadtverkehr. Erstaunlich, wie der Motor noch ruckfrei aufs Gaspedal anspricht, wenn man dann beschleunigt, ohne zu schalten.

## Fahrwerk, Sicherheit

Der S-Käfer läuft durch die Kurven — fest wie ein Fronttriebler. Er „klebt“ mit dem Heck auf dem Pflaster, und wenn es zu toll wird und das Heck doch herauswischt, dann geschieht das unproblematisch und mit Vorankündigung. Auch ein ungeübter Käfer-Fahrer wird kaum noch in einer solchen Situation „über den Deister gehen.“



Die neuen Federbeine vorn verbessern auch den Fahrkomfort in bisher unbekannter Weise. Zwar hat der Käfer nicht jene Schwebesamt-Eigenschaften wie gewisse Franzosen, doch Stoßdämpfer- und Federungs-Abstimmung sind genauso, wie sich Deutsche ein sportliches und nicht zu strammes Auto vorstellen.

Die neue Vorderachse macht den Käfer nebenbei parkfreudiger. Der Wendekreis ist um 1,50 m geringer geworden.

**Der „1302“ ist der verkehrstüchtigste Käfer, den es je gab. Und der sicherste nach 25 Jahren Wolfsburger „Reifezeit.“**



# ADAC motorwelt

Aus Heft 9 (Bericht über die neuen Käfer) und Heft 10 (Test VW 1302 S).

**Der Modelljahrgang 1971 bescherte den VW-Freunden endlich den Wunsch-Käfer: Mit der 50 PS Maschine ist der 1302 S für VW-Verhältnisse kräftig motorisiert, mit der Doppelgelenk-Hinterachse liegt er besser in der Kurve, und mit den vorderen Federbeinen und der dickeren Nase ist der Kofferraum 120 Liter größer als bisher.**

## Fahrwerk, Straßenlage

Die wichtigste Verbesserung ist die Doppelgelenk-Hinterachse. Der alte Käfer (ausgenommen der Automatic) hat eine Eingelenk-Pendelachse; dadurch verändern sich beim Ein- und Ausfedern Sturz und Spur. In der Kurve stellt sich der unerwünschte Aufstützeffekt ein: Das äußere Rad knickt nach innen ein. Hier brachte schon in den letzten Jahren eine Ausgleichsfeder Besserung. Aber erst die neue Achse verhindert, daß die Räder O-Beine machen.

Der Unterschied beim Fahren ist erstaunlich: Während beim alten Käfer zuerst das Heck aus der Kurve hinausdrängt, schiebt beim neuen zuerst der Bug sanft nach außen. Dieses leichte Untersteuern geht bei schnellem Kurventempo allmählich in ein leichtes Übersteuern über — der Käfer ist gutmütig geworden.

Die Grenzen der Straßenlage liegen jetzt weniger beim Fahrwerk als bei den Reifen. VW zieht nämlich serienmäßig immer noch Diagonalstreifen auf, die uns besonders bei Nässe wenig gefallen. Besser wären: Gürtelreifen. Doch die kosten 130-140 DM Aufpreis.

## Motor

**VW gibt als Spitze nur 130 km/h an. Der Testwagen lief echte 139. Die Beschleunigung von 0 auf 100 entsprach der Werksangabe: 21 sec.**

**Soll man sich den 1302 S kaufen, oder genügt der 1302 mit 1,3 Liter und 44 PS?**

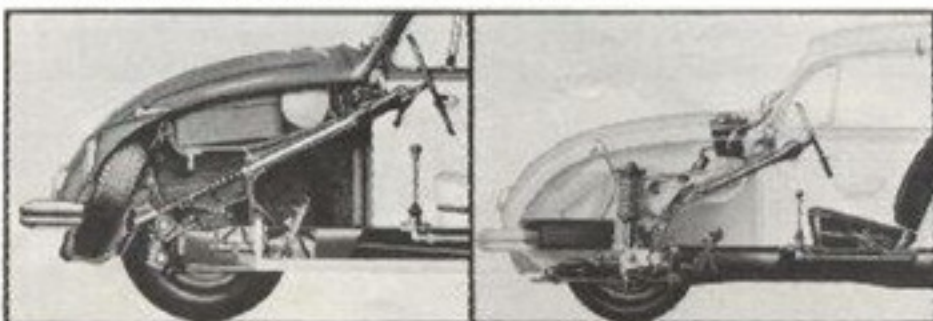
Wer öfter längere Strecken fährt, sollte gleich den „S“ nehmen. Für die 200 DM Mehrpreis bekommt man nicht nur den stärkeren Motor, sondern auch Scheibenbremsen vorne. Die kosten beim 1302 schon mal 144 DM Aufpreis. Für den Super-Käfer muß man übrigens pro Monat nur 2,40 DM mehr Steuer zahlen.

Kein Zweifel: Für 6000 DM bekommt man besser konstruierte Autos.

**Ob sie auch besser halten, ist eine andere Frage.**

## Kofferraum

**120 Liter mehr Gepäck unter der Vorderhaube — das ist für den Käfer ein großer Fortschritt. Wir brachten sogar einen zusammengeklappten Kindersportwagen hinein, ohne die Räder abnehmen zu müssen.**



# kicker sportmagazin

## DEUTSCHLANDS GRÖSSTE SPORTZEITUNG

Dr. Eberhard Seiffert berichtete in Heft 80 über seinen 1000 km-Test mit dem VW 1302 S.

## Zum Super-Käfer gemausert.

### Motor

Mit 50 PS aus 1600 ccm Hubraum, die der US-Käfer schon 1969 hatte, ist das Auto gewiß alles andere als übermotorisiert, aber die Drosselmotor-Charakteristik, die Wolfsburg zugunsten langer Lebensdauer und geringer Reparaturanfälligkeit seit eh und je pflegt, gestattet, den Wagen auf der Autobahn schonungslos auszufahren: 130 km/st sind mühelos zu halten, in leichtem Gefälle klettert die Nadel sogar auf über 140 km/st, ohne daß der Motor Schaden nimmt!

### 50 PS sind zu spüren!

Vor allem bei Autobahnsteigungen spürt man deutlich die 50 PS als Leistungszuwachs. Hier die Beschleunigungswerte. Von 0 auf 60 km/st: 7,0 sek, von 0 auf 80 km/st: 12,4 sek, von 0 auf 100 km/st: 19,6 sek. Höchstgeschwindigkeit: 138 km/st. Verbrauch im Schnitt (Stadtverkehr, Landstraßen, Autobahn) 10,5 Liter/100 km.

### Fahrwerk

Ein großes Plus ist ferner die bisher nur den Export- und Automatikausführungen vorbehaltene Schräglenker-Hinterachse, die den Geradeauslauf und die Seitenführung entscheidend verbessert. Denn während die einfache Zweigelenk-Pendelachse beim Durchfedern laufend ihre Spur verändert, sind die Schräglenker sturz- und spurkonstant!

Durch die konstruktionsbedingte Heckmotoranordnung ist auch der Super-Käfer nicht Seitenwind-unempfindlich, aber dank der besseren Gewichtsverteilung — der Wagen wurde um 50 Kilo schwerer —, und durch das aufwendige Fahrwerk ist doch die Tendenz dazu wesentlich geringer geworden, d. h. die Richtungsstabilität hat gewonnen.

Die wartungsfreien Federbeine übernehmen mit Hilfe von Querlenkern gleichzeitig die Radführung.

Im Gegensatz zum 1302 zu 44 PS hat der 1302 S vorn Scheibenbremsen.

In Verbindung mit dem abgeänderten Fahrwerk erhielten die Spitzen-Käfer auch eine neue, wie bei Porsche durch zwei Gelenke entschärfte Sicherheitslenksäule.

In punkto Sicherheit hat der Käfer durch die verlängerte Frontpartie als Knautschzone sowie durch die neue Lenkung erheblich gewonnen.

### Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit

In der VW-Klasse wimmelt es von Mitbewerbern, die vielleicht formschöner, leistungsstärker und temperamentvoller sind. Trotzdem kann der Käfer ihnen immer wieder paroli bieten, weil er in punkto Qualität, Verarbeitung und Wirtschaftlichkeit bei weltweitem Service keinen Vergleich zu scheuen braucht.

Und welche Ehre, wenn Mammutkonzerne, die für sich allein so viel Autos produzieren wie sämtliche deutsche Marken zusammen, alle Kräfte aufbieten, um mit besonders kompakten Autos dem legendären Käfer auf dem amerikanischen Kontinent das Lebenslicht auszublasen.

**Nach unseren Erfahrungen ist der VW 1302 S der beste Antikäfer-Killer, den es jemals gab!**



# AUTOMOBIL REVUE

Erste schweizerische Automobilzeitung

Verleger und Herausgeber: F. Hoffmann, Zürich, Schweiz  
Erscheinungsort: Zürich, Schweiz  
Abonnementspreis: jährlich 12.000 Schweizer Franken  
Anzeigenpreis: pro Zeile 1.000 Schweizer Franken  
Druck: Druckerei F. Hoffmann, Zürich, Schweiz

Das Testteam der „AUTOMOBIL-REVUE“ testete den neuen Käfer. (Aus Heft Nr. 46 vom 29. 10. 70.)

## Heckmotor fast ohne Nachteile.

### Motor

#### Gebirgslokomotive

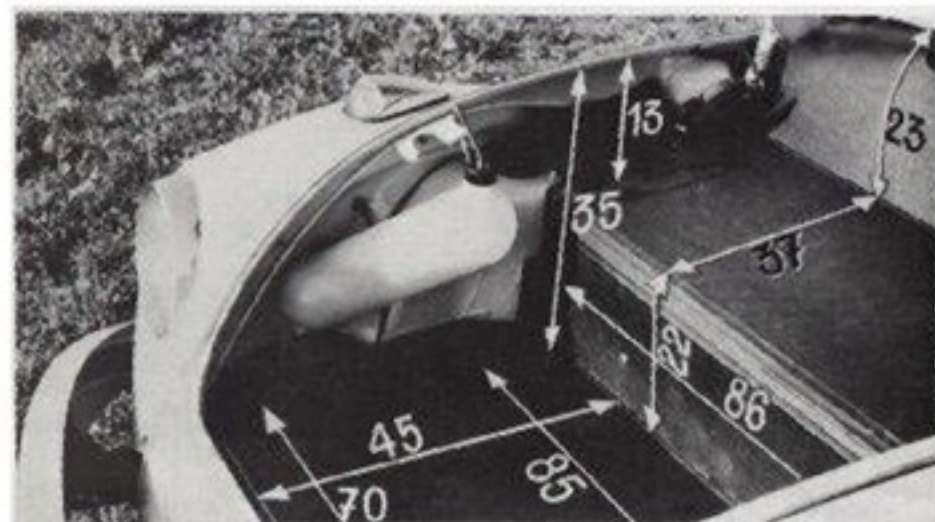
Der 1,6-Liter-Heckmotor im VW 1302 S erlaubt eine ausgesprochen schaltarme Fahrweise. Der 2. Gang ersetzt im dichten Stadtverkehr praktisch einen Getriebeautomat. Sein Normalfahrbereich erstreckt sich vom Fußgängertempo bis gegen 60 km/h, wobei der Motor recht lebhaft aufs Gaspedal reagiert. Wenn auch schon frühere VW-Käfermotoren für ihre Zugkraft an den Steigungen berühmt waren, so kommt diese Eigenschaft beim 1302 S in bisher unbekanntem Maß zum Durchbruch. Hier holt er, insbesondere wenn er nur mit zwei Personen besetzt ist, zu zügigen Reprisen aus, ohne besonders laut zu werden, auch wenn man ihn im 2. Gang bis gegen 80 km/h (nach Zähler im Wagen) und im 3. Gang auf 90 bis 100 km/h ausfährt. Aber auch ohne Forcieren liegen die Bergsteiggeschwindigkeiten weit höher, als man auf Grund der Spitzengeschwindigkeit in der Ebene, die wir mit 134,5 km/h registriert haben, erwarten würde.

Bei der vom Werk angegebenen Autobahn-Dauergeschwindigkeit von 130 km/h läuft der Motor knapp über der Nenndrehzahl für die Höchstleistung. Oberhalb 90 km/h (Ende des 3. Ganges) nimmt das Beschleunigungsvermögen im 4. Gang rascher ab als bei anderen 1,6-Liter-Motoren; man spürt die aus Sicherheitsgründen in den Motor eingebaute Drosselung der Zylinderfüllung bei Vollgas.

### Fahrwerk, Sicherheit

Dank der Vorderradaufhängung an Federbeinen (die den größeren Kofferraum möglich machten) und der hinteren Doppelgelenkachse (die früher nur den Käfermodellen für die USA und solchen mit halbautomatischer Kraftübertragung vorbehalten waren), unterscheidet sich das Fahrverhalten (Windeinflüsse ausgenommen) kaum mehr von einem konventionell gebauten und gefahrenen Wagen der unteren Mittelklasse.

Im Federungskomfort ist der neue Käfer mit der weicheren Vorderradaufhängung sogar vielen Vergleichsfahrzeugen überlegen.



### Karosserie

Die Zwangsbelüftung durch ständigen Luftaustritt und die wesentlich verbesserte frisch- und Warmluftdosierung machen den Aufenthalt in der engen Karosserie angenehmer; zudem wird das Beschlagen der Heckscheibe weitgehend verhindert oder doch schneller zum Verschwinden gebracht.

## Straßenlage

### Heckschleuder ade.

Der VW 1302 besitzt als Heckmotorfahrzeug eine optimale Straßenlage, die praktisch keine Rücksichtnahme mehr auf die Hecklastigkeit erfordert.

Eine wesentliche Verbesserung war ja schon bei den 1500 mit Automat festzustellen, die bereits mit der Doppelgelenk-Hinterachse versehen waren, welche das Eigenlenkverhalten des Hinterwagens unter Kontrolle brachte. Beim 1302 kommen nun als weitere Anti Heckschleudermaßnahmen hinzu: die Vorderradaufhängung mit Federbeinen, die um 7 cm breitere Vorderradspur und die um rund 40 kg stärkere Vorderachselbelastung (fahrbereit).

Das Ergebnis: Ein VW der untersteuert, also aus der Kurve herausdrängt, und dessen Lenkung man beim schnellen Fahren durch sich verengende Kurven etwas überziehen darf, ohne zu riskieren, daß der Hinterwagen ausbricht. Das dem Untersteuern vorangehende, neutrale Lenkverhalten ist eine der auffallendsten Charakteristiken des neuen VW 1302. Wichtig ist aber auch, daß ein nur durch schwere Fahrfehler hervorzurufendes Übersteuern nicht mehr plötzlich, sondern langsam beginnend einsetzt. Der größere Gepäckraum vorne läßt es geraten scheinen, daß man mehr Gewicht auf die Vorderachse verlegt, statt es im Gepäckraum hinter der hinteren Sitzbank zu verstauen und damit die Hinterachsenbelastung zu erhöhen. Der VW 1302 kann, nach unseren Feststellungen, mit günstiger Auswirkung für das Kurvenverhalten auch mit Radial- statt Diagonal-Reifen gefahren werden.

Die Federbeinaufhängung vorne spricht rasch an, hat einen großen Federweg und ist weich gedämpft. Die Neigung der Karosserie wird in engen Grenzen gehalten. Insgesamt ist das Federungsverhalten angenehm und demjenigen größerer Wagen angenähert.

Die Lenkung ist zwar leichtgängig, aber (trotz hydraulischem Lenkungsämpfer) stoßempfindlicher und auf Reifenunwucht sensibler als bei den früheren VW-Käfern, sie repräsentiert aber einen hohen Vollkommenheitsgrad.

Der Wendekreis liegt unter dem Durchschnitt gleichgroßer Wagen, und wegen der vergleichbar geringeren Vorderachselbelastung erfordert das Manövrieren nur kleine Lenkkräfte.

### Komfort

Alles gut durchdacht.

Die Neuerungen an der Innenausstattung und für die Bedienungserleichterung sind klug ausgedacht.

Die Frisch- und Warmluftzufuhr ist durch waagerechte Schlitze (mit etwas zu klein geratenen Schiebern) am Armaturenbrett einfacher als früher regulierbar.

Die Heizung setzt sofort kräftig ein: sie ist fast geruchlos und trocken.

Der Benzintankdeckel liegt vorne an der Wagenaußenseite und ist mit einer Klappe, die von innen verriegelt wird, versehen.

Der Wasservorrat (1,6 Liter) der Scheibenwaschanlage reicht tagelang aus, er steht unter 3 atü Druck, der aus dem Reserverad (über ein Rückschlagventil) entnommen wird.

Über die Abmessungen des Kofferraums orientiert unsere Maßskizze.

Durch Umklappen der hinteren Sitzlehne entsteht eine Gepäckfläche von 94 cm Breite und 100 cm Länge.

In der VW-Entwicklungsgeschichte stellt der Typ 1302 S einen der markantesten Fortschritte in bezug auf sicheres Fahrverhalten, Lauf- und Spurfähigkeit dar. Der Innenraum ist im Verhältnis zu den Außenabmessungen zu eng, die Sicht auf kleine Winkel beschränkt. Er bleibt ein wendiges Vielzweckfahrzeug für ruhige Leute, die von ihrem Fahrzeugbesitz kein Aufhebens machen.





Rudolf Urban fuhr den neuen Käfer. Hier sein ungekürzter Bericht vom 22./23.8.70.

## Häuptling Adlernase

### Der neue VW 1302 ist sicherer und geräumiger.

**Häuptling Adlernase vom Stamme der langlebigen Käfer hat wieder das Kriegsbell ausgegraben. Mit aufgepumpten Bizeps und geschwollener Brust will er seinen Thron gegen die Fiats, Simcas und Renaults verteidigen. Wolfsburg hat die Käfermodelle so umfangreich wie seit Jahren nicht mehr geändert. Der VW präsentiert sich jetzt stärker, sicherer, geräumiger und schöner denn je.**

Der neue Käfer heißt 1302. Er hat jetzt 44 statt 40 PS. Aus dem VW 1500 wurde der 1302 S mit 1600 ccm und 50 PS. Diesen Superkäfer stellte mir die Firma VW Mahag zu Testzwecken zur Verfügung.

Schon durch die äußere Form erregte mein ulmengrüner Käfer überall Aufsehen: die Kofferraumhaube ist in hohem Schwung gewölbt, die Kotflügel wirken bulliger und hinter den hinteren Seitenscheiben trägt der Käfer sichelförmige Luftschlitze.

Die dicke Knollennase steht dem 1302 gut. Und er ist auch weniger empfindlich gegen Seitenwind, die Versuche im Wolfsburger Windkanal sind erfolgreich.

Da zudem die von Porsche übernommene Federbein-Vorderachse flach und platzsparend baut, ist das Volumen des Kofferraums von 140 auf 260 Liter angewachsen. Drei Bierkästen brachte ich unter. Zusammen mit der Heckablage kann der Käfer nun 400 Liter Gepäck schlucken. Das Reserverad liegt waagrecht unter dem Kofferraumboden.

**Eine feine Sache ist die Zwangsentlüftung, mit der neuerdings sämtliche VW-Typen ausgerüstet sind (nicht der 1200er Sparkäfer). Durch die immer geöffneten Schlitze wird während der Fahrt zugfrei die verbrauchte Luft aus dem Wageninneren abgesaugt. Frischluft tritt durch fünf Düsen am Armaturenbrett ein und läßt sich mit kleinen Hebeln gegen die Frontscheibe oder auf die Passagiere richten.**

Mein Testwagen (L-Ausstattung) hatte ein zusätzliches elektrisches Heiz- und Frischluftgebläse. Eine feine Sache.

Wichtig im Stadtverkehr: der kleinere Wendekreis. Der VW 1302 braucht nur noch 9,6 statt bisher 11 Meter. Und die Lenkung geht geschmeidiger als früher, ohne unexakt zu sein. Ich hatte immer das Gefühl, den Käfer fest an den Zügeln zu haben.

Die Pedalerie ist leicht verändert worden, sie ist jetzt fußsympathischer. Das Bremspedal will allerdings kräftig getreten werden. Alle VW-Modelle haben vorn und hinten Abschleppösen, die nicht sehr robust aussehen. Besser ist es, der Käfer läuft und läuft...

**Brav: der Motor.** Die 50 Ackergäule auf 1,6 Liter Hubraum zerreißen das Auto beileibe nicht. Aber sie geben dem Käfer vor allem an langen Autobahnsteigungen ein besseres Durchhaltevermögen. Ein deutliches Plus seinen kleineren Brüdern gegenüber hat der VW 1302 S bei voller Beladung und beim Überholen oberhalb 100 km/h. Beim Ampelrennen oder auf der Landstraße war der Käfer ja immer schon ein lebendiger Zeitgenosse.

**Wenn der Käfer auch sein Profil geändert hat, sein Charakter bleibt gleich. Der Motor ist komfortabel, wenn auch nicht gerade leise, berühmt für Langlebigkeit, gute Durchzugskraft bei niedrigen Drehzahlen und für Wirtschaftlichkeit.**

Obwohl mein Superkäfer bei der Übernahme nicht eingefahren war (Tacho: 353 km) ging er sehr sparsam mit dem Benzinvorrat um: im Schnitt brauchte er 10,6 Liter auf 100 km.

**Ein wichtiger Sicherheitsfaktor: die moderne Doppelgelenk-Hinterachse, die bisher den Automatik-Käfern vorbehalten war. Ich hatte ein ganz neues VW-Gefühl. Selbst bei scharfer Fahrweise blieb das Heck gelassen. Bis zu mittleren Kurvengeschwindigkeiten mußte ich meinen Käfer bewußt in die Kurve hineinlenken. (Untersteuertendenz.)**

**Die Heckschleuder ist endlich tot. Ich war in manchen Kurven so schnell, daß sich die Seitenführung der an und für sich guten Sitze als nicht mehr ausreichend erwies.**

Im Federungskomfort übertraf der VW seit jeher die meisten seiner Konkurrenten. Daran hat sich nichts geändert.

Die Innenausstattung ist solide, alle Knöpfe sind entschärft und Aschenbecher und alle Hebel sind dort, wo die Hand sie sucht.

Je länger ich den Käfer fuhr, desto angenehmer fand ich ihn, obwohl ich mich an die mäßigen Sichtverhältnisse und die dicht vor der Nase stehende Frontscheibe nur schwer gewöhnen konnte. Kleinere Piloten werden bestimmt über mangelnde Sicht noch vorn klagen, denn die jetzt noch kräftigere Adlernase verschlechtert den Blickwinkel auf die Fahrbahn und den rechten vorderen Kotflügel. **Trotz allem: der Käfer in frischen Popfarben ist jünger denn je. Seine Wirtschaftlichkeit ist sprichwörtlich. Und mit dem Hubraum und der größeren Leistung erhöht sich ganz wesentlich seine Verkehrstüchtigkeit.**



# deutsche automobil revue 9

Auszüge aus dem „Fahrbericht“ vom September 1970 (Heft 9).

**Es gibt jetzt also ganz wirklich neue Käfer. Sie heißen 1302 und 1302 S. Und sie erfüllen vieles, wovon ein Käferfahrer bislang nur träumen konnte. Sie haben höhere Leistung, ein besseres Fahrwerk, einen (echten) Kofferraum und viele andere Verbesserungen – last but not least, sie sind auch teurer geworden.**

Unser Fahrbericht gilt dem 1302 S, dem „Königskäfer“ sozusagen, den Sie für 5945 Mark beim Händler um die Ecke kaufen können, wenn Ihnen danach ist. Dieser 1302 S leistet 50 PS aus 1600 ccm Hubraum. Das ist nicht viel, doch mehr als Käferfahrer gewohnt waren. Sie werden den Kräftezuwachs also freudig begrüßen und gern übersehen, daß man solche Leistung mittlerweile aus 1000 ccm Hubraum zu holen pflegt. Wir wollen da auch gar nicht polemisieren: wenig PS aus viel Hubraum haben ihr Gutes, was Lebensdauer und Durchziehkraft eines Motors anlangt.

Auffälliges äußeres Merkmal der neuen Käfer sind außerdem die stilistisch recht hübsch angeordneten Entlüftungsschlitze hinter der hinteren Seitenscheibe.

## Fahrwerk, Sicherheit



Wirklich entscheidend geändert wurde das Fahrwerk.

VW geht bei der vorderen Radaufhängung von der antiquierten und vor allem platzraubenden Kurbelachse ab und verwendet eine Federbeinachse nach modernstem technischen Standard.

Weiterer Vorteil ist ein erheblich geringerer Wendekreis. Er beträgt beim 1302 S nur noch 9,60 m – das ist ein echter Fortschritt. Federbeinachsen haben, gewissermaßen als Nebenprodukt, einen Vorteil, der sich beim Käfer als ganz entscheidend erweist: Sie brauchen wenig Platz.

Und so war es den Wolfsburger Ingenieuren nach Umgestaltung des Tanks möglich, einen Kofferraum zu gestalten, der in seiner Größe wirklich alle Käfer-Maßstäbe sprengt. Durch die Verlängerung des Vorderwagens konnte zudem das Reserverad liegend (und abgedeckt) untergebracht werden, so daß ein in zwei Stufen gegliederter Raum zur Verfügung steht, der Koffer aller Art und Größe aufnimmt.

Die Zweigelenk-Hinterachse, die VW schon seit einiger Zeit bei den Automatik- und Amerika-Export-Modellen verwendet, wird auch in die 1302-Modelle eingebaut.

**VW ist es hervorragend gelungen, dieses Fahrwerk auf Anhieb so abzustimmen, daß bei gutem Federungskomfort keine Abstriche an Straßenlage gemacht werden mußten.**

Der 1302 S fährt sich genauso komfortabel wie seine Vorgänger, die in dieser Hinsicht schon beispielhaft waren.

Überraschend verbessert ist die Straßenlage: Der 1302 S ist flinkfüßig – und sicher. Das merkt man schon an der ausgeprägt guten Richtungsstabilität, die auf schlechtesten Straßen unvermindert anhält. Auch die Seitenwindempfindlichkeit ist spürbar geringer geworden.

Am erfreulichsten aber ist das Kurvenverhalten des neuen Käfers: Mit der direkt wirkenden und exakten Lenkung läßt sich die anfängliche Neigung zum Untersteuern gut kontrollieren; der Wagen hat dann – im Gegensatz zu seinen Vorgängern – einen sehr breiten Grenzbereich, bevor er recht harmlos zu übersteuern beginnt. In dieser Auslegung macht das Fahren mit dem Käfer Spaß.

## Karosserie, Innenraum

Immer wieder beeindruckend bei allen VWs ist die gute Verarbeitung der Karosserie und des Innenraumes, die gute und überlegte Platzierung der Bedienungsorgane. Bei den neuen Modellen gibt es jetzt außerdem zwei große Belüftungsdüsen und eine Zwangsentlüftung. Auf Wunsch ist ein zweistufiges Gebläse erhältlich.

**Mit den bislang einschneidendsten Änderungen in seiner Geschichte präsentiert sich der Käfer auf dem Stand der Zeit – wenn man von der Form absieht. Und über die – das wissen wir alle – kann man nicht streiten.**



# Express 1 S

Die österreichische Tageszeitung „EXPRESS“ testete die neuen Käfer. Hier der Bericht vom 1.6.70.

**Freunde und Freundinnen, hört her: VW hat sich für den Maxi entschieden: Nach etlichen Jahren, es sind genau zwanzig, in denen sich die Käfertreuen mit engen Gepäckräumen und bescheidenen Motorleistungen abgefunden haben, hat man in Wolfsburg nun den Schritt ins neue Jahrzehnt mit bedeutenden und echten Mutationen getan.**

Seit dem 3. August laufen die „kofferräumigsten“, die stärksten, die längsten, die komfortabelsten, aber auch die teuersten Käfer aller Zeiten von den Produktionsbändern. Express-Motorredakteur F. R. Billisich fuhr auf dem Salzburg-Ring das Evergreen-Auto mit dem neuen starken Herzen und dem Porsche-Laufwerk.



**Österreichs Rennstrecke nahe der Festspielstadt war Ort der Premiere des neuen Käfers. Einer Premiere, die dank Furchtlosigkeit der VW-Pressenabteilung in einen stundenlangen Zerreißtest ausartete, bei dem 50 Journalisten gegen fünf Käfer kämpften. Die Übermacht unterlag. Die Käfer lachten...**

Doch beginnen wir von vorne: Vorne ist es auch, wo der neue Käfer die augenfälligsten Veränderungen aufweist. Ein breiterer Kofferraumdeckel, weiter vorgewölbt, und eine neue Kotflügelform lassen den Wagen aggressiver und bulliger erscheinen.

Exakt um 75 mm oder eine Zigarettenlänge ist der „1302“ länger geworden. Diese Mehrlänge sitzt vor der Vorderachse, sie vergrößert nicht nur den Kofferraum, sondern auch die Knautschzone, aus der der Tank (endlich!) entfernt wurde. Zur neuen Optik tragen auch die weiter vorgezogenen Kotflügel bei.

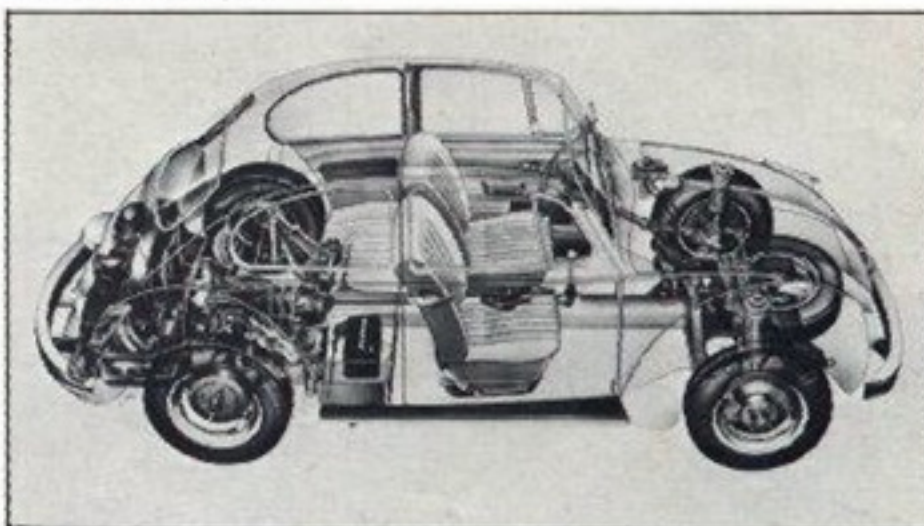
Richtig neu ist die Vorderachse — die bewährte Doppelgelenkachse gab es schon in der USA-Ausführung und im Automatik-Käfer. Beide zusammen sind nun im „1302“ ein echtes Vergnügen und machen den neuen VW zu einem wettbewerbsfähigen Slalom-Artisten. So fuhren die schnellsten Federfuchser zwischen den Toren und Flaggen auf dem im Fahrerlager der Salzburger Rennstrecke ausgetragenen Slalombewerb eine Zeit, die von dem bekannten Rallye-Käfer unter Architekt Lux trotz fast doppelter PS-Zahl nicht unterboten werden konnte: Ein deutlicher Beweis, wie perfekt das Laufwerk des Käfers nun geworden ist!

Die McPhearson-Achse, die der VW nun mit dem Porsche 911 gemeinsam hat, verbessert aber nicht nur die Straßenlage, sondern bringt durch größere Federwege auch mehr Komfort. Auch bei der Lenkung erhielt der Käfer Porsche-Nachhilfe: Statt des bisherigen Stauchgitters in der Lenksäule gibt es nun Kreuzgelenke à la Zuffenhausen, die die Lenksäule entsprechend kürzen und damit absolut entschärfen.

**Wohl am brutalsten wurden beim „Tag der neuen Käfer“ Fahrgestell und Federwege auf der Wippe „getestet“. Im Verlauf des Slaloms war auch über eine kippende Rampe zu fahren, die von einer großen Anzahl Journalisten voll und im Flug (siehe Bild) genommen wurde. Fahrwerk und Federung widerstanden diesen Verwöhnungsbestrebungen ohne Schäden.**



Express-Testpilot F. R. Billisich kurz vor der „Landung“! Hier wurde der neue Käfer wohl am härtesten getestet.



Das neue „Schlachtroß“, das die Wolfsburg in den Kampf gegen die übermächtige Konkurrenz schicken, ist der neue „Superkäfer“ VW 1302 S. Er bekam von seinen Erzeugern neben dem 1600 ccm/50-PS-Motor noch viel Sicherheit mit auf den Weg. Von Porsche: Vorderachse, Hinterachse und Sicherheitslenkung. Die Karosserie wurde um 75 mm verlängert, der Benzintank liegt gut geschützt.



**Testen Sie diese Tests.  
Machen Sie eine Probefahrt.**



**JÜRGEN HÖPER**  
VW-VERTRAGSWERKSTATT  
VW-VERKAUFSAGENTUR  
3101 WINSEN/ALLER



150.340,00 · Printed in Germany · 1.71

[www.vw1302.de](http://www.vw1302.de)