

### VW 1303 S





1000 MIGLIA REPORTAGE **MILLE MIGLIA** 



**FASZINATION MERCEDES 300 S PININFARINA** 



YOUNGTIMER **JAGUAR XJ-S CABRIOLET** 



## 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 Bangemann, Fotograf: Uli Jooss

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



ie erste Begegnung zwischen dem gelbschwarz lackierten Sportkäfer und dem Autor liegt knapp drei Jahrzehnte zurück. Beinahe jeden Morgen fand für zwei alle Anlagen, um die von BMW Jahre ein Zusammentreffen mit beanspruchte Freude am Fahdem VW 1303 S statt. Es war ren zu vermitteln. der ewig gleiche Weg zur Schule, der durch den GSR etwas Würze bekam. Fern- und Nebelscheinwerfer am rundlichen Bug schienen nur darauf zu warten, die Nacht zum Tag aus. Gut für die Traktion, jezu machen. Und die langen Schmutzfänger an den hinte- die Achslastverteilung. Käfer ren Kotflügeln hatten offenbar gelten auf Nässe oder Glätte die Aufgabe, aufgewirbelten nicht ohne Grund als Heck-Schotter im Zaum zu halten. Ganz klar ein Rallye-Auto machte im kleinen Heimatort des Zweitklässlers eine Pause.

Ein Blick durch die Seitenscheibe führte jedoch zu Irritationen: Im Instrumentenbrett und Querlenker vorn sowie verbarg sich ein Tacho, auf dem die Skalierung nur bis 160 km/h reichte. Da konnte beste Fahrwerk, das Volkswairgendetwas nicht stimmen richtige Rennautos müssen dort mindestens 200 stehen Porsche 911 verfügte seinerhaben, besser natürlich noch deutlich mehr.

eingefleischter VW-Fahrer wei- 944 waren noch mit weit geterhelfen. Nur 50 PS wollte er hend identischer Aufhängung dem runden Boliden zugeste- ausgerüstet. hen. Und die 160 km/h sollte der Filius mal auch gleich wieder vergessen, bei echten 140 Sachen sei Schluss. Enttäuschung machte sich daraufhin beim ABC-Schützen breit, die der Senior mit einem "bergab geht er sicher 150 km/h" et- turato-Gürtelreifen von Veith was mildern wollte - Berge gehörten jedoch nicht zur Welt des Grundschülers. Er wuchs in Schleswig-Holstein auf.

Heute sind Berge nicht mehr nur vom Hörensagen bekannt. Zudem ist die Erkenntnis gewachsen, dass 50 PS einen Heidenspaß machen können. Egal bei welchem Tempo die Fahrwiderstände dem Geschwindigkeitszuwachs einen Riegel vorschieben.

Für den stärksten und rundesten Serien-Käfer lag diese Geschwindigkeit bei genau 142,3 km/h, wie ein zeitgenös-

sischer Test in auto motor und sport attestiert.

Darüber hinaus verfügt der Gelb-Schwarze Renner - kurz GSR - genannte VW nun über

Der luftgekühlte Motor und das Getriebe stecken, eng aneinander geschmiegt, im Käfer-Heck und üben dort ordentlich Druck auf die Hinterräder doch nicht ganz optimal für schleudern. Aber der 1303 S und mit ihm der zweifarbige Ableger sind mit einer Fahrwerksauslegung gesegnet, die diesen Ruf relativiert.

Die McPherson-Federbeine die Doppelgelenkachse mit Schräglenkern hinten sind das gen seinem Bestseller je spendierte. Der sportliche Cousin zeit über technisch sehr ähnliche Radführungen. Und selbst Der Herr Papa konnte als die Porsche-Modelle 924 und

Bei der Füllung der gelben Radhäuser hatte man den Kunden mehr gegönnt als beim Großserien-1303. Statt 155er-Reifen auf den so genannten 41/,-Zoll-Radkappenfelgen trat der Gelbschwarze mit den Cin-Pirelli in der Dimension 175/ 70 15 an. Montiert wurden die Serie-70-Pneus auf 51/,-Zoll-Felgen. Ohne Chromkappen, jedoch mit schwarzen Käppchen für Radschrauben und die Nabe.

Technische Highlights hingegen sucht man vergebens, denn unter dem Motordeckel werkelt nicht nur der vom normalen 1303 S bekannte Boxer. Hausmannskost findet sich ebenso bei der Bremse. Hier verzögern die für den 1303 S üblichen Scheiben (vorn) und Trommeln (hinten).

200 PS und mehr packten Tuningfans unter die mattschwarze Motorhaube

# Die Sportsitze sind das beste Serien-Gestühl, das je im Käfer angeboten wurde





### "DIE GUTE FAHRT" 2/73 ÜBER DEN GELB-SCHWARZEN RENNER

Basismodell ist der Käfer 1303 S. Und im Heck sitzt die die 1600-cm3-Maschine, die 50 PS auf die Doppelgelenkwellen bringt. Doch äußerlich und in einigen wesentlichen Details der Ausstattung ist der Wagen unverkennbar in die Richtung getrimmt, die heute unter den Sportfans als begehrenswert gilt.

Der Innenraum ist ebenfalls ins Sportive gerückt. Die Ausstattung ist, den Käfer-Himmel ausgenommen, selbstverständlich mattschwarz. Die Tür- und Seitenverkleidungen sind aus schwarzem Kunstleder, die Polster sind mit schwarzem Stoff bezogen. Vorn findet sich statt des üblichen Käfer-Quirls ein schwarz bezogenes Sportlenkrad mit dem kleinsten zulässigen Durchmesser von 38 cm. Unten stützt sich der Wagen auf etwas gänzlich Neues, das langerwartet und unverhofft ins Volkswagen-Tuningprogramm einzieht: breite Stahlfelgen der Abmessung 5½ J 15 mit Serie-70-Gürtelreifen. Dem nachfolgenden Tuning sind überdies bereits

die besten Voraussetzungen mit dem sogenannten

geschlitzten vorderen Abdeckblech eingeräumt. Der GSR hat diese Luftschlitze, die man bei normalen Käfern unter Mehrausstattungsnummer M 550 bestellen kann, serienmäßig beziehungsweise kleinserienmäßig. Und er wird auch, erstmals offiziell, zum Tuning

empfohlen: Das Volkswagenwerk hat die Händlerschaft auf die diversen Tuning-Firmen hingewiesen, die seit Jahren ihr Brot mit dem Käfer-Trimm verdienen und von der Zweivergaseranlage bis zum kurzlebigen Hochleistungsmotor alles liefern, was einen Volkswagen schneller macht.

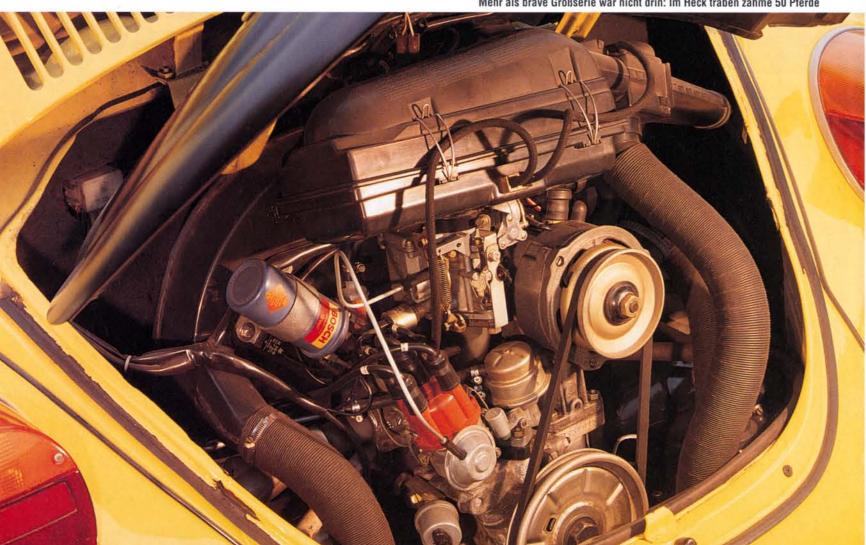


Vorbild war der 125 PS starke Rallye-Käfer 1302 von Porsche-Salzburg in Österreich



Bei 160 ist Schluss. Mit diesem Tacho kann man niemanden beeindrucken

Mehr als brave Großserie war nicht drin: Im Heck traben zahme 50 Pferde



Im Interieur wurde das Thema Motorsport auch eher halbherzig angegangen. Zusatzinstrumente wie Drehzahlmesser, Öldruck- oder Öltemperaturanzeige fehlen im Serientrimm. Selbst im VW-Zubehörprogramm waren nicht alle vom Sportfahrer begehrten Extras zu bekommen. Immerhin Tourenzähler, Amperemeter und Sportschalthebel ließen sich dort finden. Das Sportlenkrad gehört allerdings zur Serienausstattung. Optimal ist es nicht, denn sein breiter Kranz fasst sich wurstig an und verdeckt speziell bei größeren Fahrern auch einen Teil der Tachoskalierung.

Bei den Sitzen haben sich die Entwickler mehr Mühe gegeben. Ausgeprägte Seitenwülste in Verbindung mit dem Cordbezug bieten sehr viel mehr Seitenhalt als die üblichen Käfermöbel, deren Konturlosigkeit nur von Melkschemeln übertroffen wird.

Sportlichkeit lässt sich neben der Ausstattung aber auch durch Leichtbau manifestieren. Volkswagen ließ sich dazu hinreißen, dürre Tür-Innengriffe, die sonst im Sparkäfer die Kosten drücken halfen, zu montieren und auf die Tasche in der linken Türverkleidung zu verzichten. Hingegen mochte man sich von den schweren Schalldämmmatten in Türen, Motorraum und auf dem Chassis nicht trennen.

Selbstverständlich sollte auch die Farbgebung mehr als ein optischer Gag sein und Vorteile bringen. Porsche-Salzburg, der österreichische VW-Importeur, machte es bei den damals eingesetzten Rallye-Käfern vor und führte die matte Farbe am Kofferraumdeckel ein. Keine noch so tief stehende Sonne sollte sich in der vorderen Haube des Sportboliden spiegeln und dem Fahrer die Sicht rauben.

Dass der Konzern für seinen auf 3500 Stück limitierten Sport-Käfer Ende 1972 seidenmattes Schwarz für Bug- und Heckklappe wählte, ist also kein Zufall. Und die rasante Optik sollte in ihrer Wirkung von entchromten Zierteilen und Stoßstangen sowie dem geschlitzten Abschlussblech unter dem Kofferdeckel unterstützt werden. Während sich bei den Sportgeräten made in Austria jedoch große Ölkühler hinter dem Frontblech verbargen, geben die Kiemen beim Sondermodell lediglich einen gestreiften Blick auf die Reserveradwanne frei.

Mit anderen Worten: Der Gelb-Schwarze Renner ist ein kreuzbraver VW. Optisch zwar ein wenig laut, technisch aber ganz bewährte Großserie und schon vor 30 Jahren leicht schwach auf der Brust. Ein Simca 1000 Rallye war 1300 wenigen Jahren in vierter Hand durch starke Korrosion und Entzug des TÜV-Segens.

Diese geringe Zahl schätzt zumindest Carsten Meyer, Ansprechpartner der IG GSR, die am 31. Mai in Gundelsheim am Neckar von den verbliebenen Sondermodellen rund ein Dutzend zum Jahrestreffen versammeln will.

Fast alle überlebenden Sportkäfer befinden sich in Deutschland, lediglich eine Hand voll ist in den Niederlanden registriert. Kein Wunder, Volkswagen hat das Sondermodell nie offiziell exportiert. Obwohl die US-Boys ganz verrückt nach ihm waren und 20 000 Stück über den Atlantik weniger griffig ist. Tückisch ist der 1303 S dabei nicht.

Eine nicht zu leichtgängige und für Käfer-Verhältnisse überraschend präzise Lenkung unterstützt die Bemühungen des Fahrers um einen sportlichen Auftritt erheblich. Das Getriebe hinterlässt dagegen eine zwiespältigen Eindruck mit gelungener Abstufung, aber schlechter Schaltpräzision.

Geht es geradeaus, kann das Fahrverhalten nicht restlos überzeugen. Der Geradeauslauf ist bescheiden, kommt Seitenwind hinzu, sind häufig leichte Lenkkorrekturen nötig.

Dieses kleine Manko wird durch den guten Komfort des GSR aber mehr als aufge-

### DATEN & FAKTEN

Motor: Vierzylinder-Boxermotor, luftgekühlt, Bohrung x Hub 85,5 x 69 mm, Hubraum 1584 cm3, Verdichtung 7.5:1, Leistung 50 PS bei 4000/min, max. Drehmoment 108 Nm bei 2800/min, vierfach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder, Ventilbetätigung über Stößelstangen und Kipphebel Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Kupplung und Schaltgetriebe mit Motor verblockt, Vierganggetriebe Karosserie/Fahrwerk: Zentralrohrrahmen mit Platt-

form, verschraubte Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und guer liegenden Torsionsstäben (Doppelgelenkachse) Maße/Gewichte: Radstand/Länge 2420/4110 mm, Breite/Höhe 1585/1500. Leergewicht 900 kg Fahrleistungen: 0 bis 100 km/h 19,5 s, Höchstgeschwindigkeit 142,3 km/h, Verbrauch 12,2 L/100km Modell: Minichamps, 1:43

### "Seit VW beim Fahrgestell des Käfers nahezu den gleichen Aufwand treibt wie Porsche, ist das Fahrverhalten über die meisten überlieferten **Vorwürfe erhaben.** "Clauspeter Becker, auto motor und sport 21/72

und ging bedeutend besser.

Dennoch sorgte der Sportkäfer für einige Unruhe. Denn das Sondermodell war auffallend oft in Unfälle verwickelt, bei denen die Polizei überhöhte Geschwindigkeit als wahrscheinliche Ursache ermittelte. Die Auffälligkeit war so groß, dass der Verband der Versicherer darüber nachdachte, den Gelbschwarzen höher einzustufen als die uni lackierten Brüder. Dazu kam es dann allerdings doch nicht.

Heute existieren nur noch etwa 50 dieser Renner. Das Sondermodell starb zu oft den Unfalltod oder verblich nach

Mark billiger, hatte 10 PS mehr holen wollten, aber das Haus musste wegen Kapazitätsproblemen passen.

In den USA wären die Qualitäten des GSR ohnehin kaum erfahrbar gewesen. Es sind nämlich die kleinen, verwinkelten Landstraßen zweiter und dritter Ordnung, auf denen das Auto mächtig Spaß macht und die finden sich eben überwiegend im alten Europa.

Der GSR lässt sich zügig und ohne große Aufbaubewegungen um kleinste Ecken werfen. Sein eher verhaltenes Temperament stört hier nicht, und ein breiter Grenzbereich ermöglicht kontrolliertes Driften - wenn der Untergrund wogen. Lange Federwege und mäßige Federhärte erlauben kommodes Reisen, dem auch die erstaunlich weich gepolsterten Sportsitze nicht im Wege stehen. Selbst das Rauschen und Prasseln des luftgekühlten Boxers ist auf langen Strecken kein Problem und sorgt für eine gemütliche Atmosphäre an Bord.

Dennoch ist der GSR sicher nichts für jedermann, denn sein Aufmerksamkeitswert ist enorm. Sicherheitsfarbe nannte Volkswagen vor 30 Jahren jene saturngelbe Lackierung, die einst und jetzt die Blicke fast aller großen und kleinen Jungs auf sich zieht.

MOTOR KLASSIK 6/2002 21 www.auto.t-online.de

### KAUFBERATUNG VW 1303 S GELBSCHWARZER RENNER: ROSTANFÄLLIG, ABER ZUVERLÄSSIG

Der Gelbschwarze Renner unterscheidet sich kaum vom Serien-1303 S. Es ist also leicht möglich, einen Sportkäfer zu kopieren. Wer sicher gehen will, dass er ein Original angeboten bekommt, sollte bei der Stiftung Auto Museum Volkswagen für 10 Euro nachfragen.

### ► KAROSSERIE-CHECK

- Rahmenkopf
- Pederbeindome
- Schraubenleiste
- O Endspitzen
- 6 Seitenteil
- (1) Bodenplatte
- Heizungskanäle
- 3 Sitze/Rückbank

Fahrdynamisch war die McPherson-Vorderachse des 1303 gegenüber den Kurbellenkerachsen ein Schritt nach vorn - mangelnder Rostschutz macht ihr allerdings stärker zu

Korrosion nagt an den Federbeindomen und am Rahmenkopf, der bei einem seitlichen Anprall eines Rades an den Kantstein zudem gern gestaucht wird. Gammel entlang der Schraubenleiste zwischen Karosserie und

Bodenplatte gehört beim Käfer ebenso zum Standard wie Fäulnis zwischen Kotflügeln, Keder und Karosserie oder poröse Heizungskanäle. Häufig rostet die Bodenplatte im Bereich der Wagenheberaufnahmen und unter der Batterie

Zur Blasenbildung neigt das Seitenteil über den Trittbrettern, die sich oft ohne Werkzeug demontieren lassen, weil sie längst die Konsistenz von Blätterteig angenommen haben. Ein Blick auf die Endspitzen, an denen die Stoßstangen befestigt sind, sollte den Rundgang um das Auto beenden.

Im Interieur sind die raren Originalsitze genau zu inspizieren, denn das Aufarbeiten kann stark ins Geld gehen. Im Fond zerstört starke Sonneneinstrahlung gelegentlich die Sitzbanklehne. Teuer wird es, wenn das

Armaturenbrett getauscht werden muss, weil Zusatzinstrumente oder Radios unsachgemäß

### TECHNIK-CHECK

- Motor-Kennbuchstabe

- (A) Fensterheber

eingebaut waren.

- (I) Ölundichtigkeiten
- **(I)** Ansaugtrakt
- P Heizbirnen/Auspuff
- (B) Bremszangen
- T Rückleuchten
- ( Kilometerzähler

Der erste Blick sollte dem Motor-Kennbuchstaben gelten. Er findet sich unterhalb des Lichtmaschinensockels und ist vor der

Seriennummer eingeschlagen. Steht dort ein D, hat der Käfer nur 34 PS, AB oder AR bezeichnen die 44-PS-Version. Ein originaler 1.6-Liter mit 50 PS ist dagegen mit AD oder AH gekennzeichnet, jüngere 1,6-Liter tragen AJ oder AS.

Welcher Motor im Heck auch steckt: Alle Käferboxer neigen zu Ölundichtigkeiten an den Stößelschutzrohren und gelegentlich am Ölablassdeckel. Speziell die 50-PS-Versionen – und die 1,3-Liter-Variante mit 44 PS - ziehen dazu noch gern am dreiteiligen Ansaugtrakt Nebenluft. Der Motor beginnt dann zu saufen - mehr als 15 L/100 km sind nichts Ungewöhnliches und lässt sich nicht mehr vernünftig einstellen.

Auspuff und Heizbirnen sind rostanfällig. Speziell die Wärmetauscher stellen mit zunehmendem Verfall ihre ohnehin eher schwache Heizleistung ganz ein. Zudem reißen die Bowdenzüge der Heizung bei fortgeschrittenem Alter ab. Vereinzelt machen die Lager der Lichtmaschine Ärger, wenn lange Zeit mit zu strammem Keilriemen gefahren wurde. Bei langer Standzeit können die Bremszangen der Vorderachse durch Kondenswasser festwachsen.

Feuchtigkeit macht auch den Fensterhebern zu schaffen. Regen läuft an spröden Dichtgummis vorbei in die Türen und setzt die Hebemechanik fest. Die großen runden Rückleuchten sind nicht nur aus ästhetischen Gründen ein Problem. Sie neigen außerdem dazu, undicht zu werden und sich mit Wasser zu füllen.

Selbst der Tacho ist nicht ohne Tücke, weil ein Teil seines Innenlebens aus Kunststoff besteht. Bricht eines der Zahnräder, stellt der Kilometerzähler seine Arbeit ein, während die Geschwindigkeitsanzeige weiter funktioniert.

### PREISE

Preis bei Einführung 7650 Mark Preis bei Produktionsende 7650 Mark

VW 1303 S Gelbschwarzer Renner

Wert in gutem Zustand (Note 2),



Einen Aufschlag von 760 Mark gegenüber der Großserienware verlangte Volkswagen 1973 für das Sondermodell. Das machte ihn 7650 Mark teuer. Korrosionsschutz war Anfang der siebziger Jahre auch bei VW ein vernachlässigtes Randthema.

Und so verwandelten sich die Gelbschwarzen innerhalb kurzer Zeit in roten Staub. Wenn sie Zeit dazu bekamen - denn viele Autos wurden in dritter Hand zügig verschrottet. Entsprechend wird

der Bestand auf nur 50 Autos geschätzt. Die Preise steigen langsam, aber spürbar.

7500 Euro geboten, wenn überhaupt ein Verkauf zustande kommt. Etwa 500 Euro werden für ein Modell im Zustand fünf veranschlagt - aber auch das will erstmal gefunden werden.

### ► ERSATZTEILE\*

▶ Kolben+Zylindersatz	125 Euro	
Bleifrei-Zylinderkopf	150 Euro	
▶ Motorlagersatz	45 Euro	
Dipumpe mit Filter	85 Euro	
▶ Bremsscheibensatz	56 Euro	
▶ BremstrommeIn	66 Euro	
Türdichtung	20 Euro	
▶ Fronthaubendichtung	14 Euro	
▶ Chassisdichtung	20 Euro	
Reserveradwanne	125 Euro	
Rahmenkopf kompl.	380 Euro	
▶ Heizungskanal	80 Euro	
Bodenplatte li./re. je	130 Euro	
Motorhaube	95 Euro	
▶ Kotflügel	50 Euro	

\*Preise Firma Tafel und Hoffmann Speedster

Für den Käfer gibt es zwar alles und günstig, aber für den GSR sind speziell die schwarzen Für gute Modelle werden Zierteile und die Sitze kaum noch erhältlich. Selbst Cord-

> arbeiten, sind schwer zu finden. Gebrauchte Lenkräder werden hingegen noch vergleichsweise häufig angeboten. Und die Sternfelgen wurden auch am Cabriolet montiert, sind also in großer Stückzahl verfügbar.

Die Qualität bei Blechteilen schwankt stark. Also - wo möglich - Originalteile kaufen.

stoffe, um defekte Sitze aufzu-

### SPEZIALISTEN

▶ Stiftung Auto Museum Volkswagen, Dieselstraße 35, 38436 Wolfsburg, Tel. 0 53 61/92 15 44 ▶ Hoffmann Speedster, Gerberstraße 138-142, 41748 Viersen, Tel. 0 21 62/3 00 22,

iro www.hoffmann-speedster.com iro Tafel & Co. Auf der Bleiche 6. 58300 Wetter/Ruhr, Tel. 0 23 35/ 97 87 50, www.tafel-tuning.de

### CLUBS

IG GSR, Römerkessel 10, 86925 Fuchstal, Tel. 0 82 43/ 8 96, www.gelbschwarzerrenner.de

- 1. VW Käfer-Club Celle e.V, Ernst-Meyer-Allee 19, 29225 Celle, Tel. 0 51 41/4 79 97
- 1. Käfer-Club Wolfsburg e. V., Heidkamp 3, 38556 Bokensdorf, volker.daniel@ kaeferclub-wolfsburg.de
- ▶ Käferfreunde Nordostbayern, Turmstraße 14. 95698 Neualbenreuth. Tel. 0 96 38/4 80

### Klassik WERTUNG

Alltagstauglichkeit Ersatzteillage Reparaturfreundlichkeit \*\*\* Unterhaltskosten Verfügbarkeit

Nachfrage

\*\*\*\* \*\*\* \*\*\* \*\*\*

### TIPP

Scharf gefahrene VW-Boxer sterben im Sommer schnell den Hitzetod. Volkswagen hat zwar mit einem geänderten Gebläsegehäuse diesen Effekt weit gehend in den Griff bekommen - wer seinen GSR aber über die Autobahn hetzen will, tut gut daran, hinter dem vorderen Abschlussblech einen separaten Ölkühler zu montieren. Weil dazu der Motor ausgebaut werden muss, kann gleich eine verstärkte Ölpumpe mit angeflanschtem Papierfilter montiert werden. Wer um die Originalität bangt: VW hat zur Vorstellung des Sportkäfers die Idee mit dem Kühler selbst angeregt.

### FAZIT

werden bald rarer sein als Brezel- oder Oval-Fenster-Käfer. Wenn einer der wenigen verbliebenen GSR

angeboten wird - und das oeschieht nur sehr selten - heißt es also zugreifen. Auch weil er wie kein anderer VW den Zeitgeist der siebziger Jahre so authen tisch transportiert.

Motor Klassik-Mitarbeiter **Christian Bangemann**