

VOLKSWAGEN

1302 1302 S



Här kommer jag!
1972 års Folkvagn

Visst är jag mig lik!

Vi Folkvagnar har all anledning att vara belåtna med vårt utseende, inte sant! Smått klassiska drag . . . Vi avstår med andra ord från yttre förändringar även i år. Vi ägnar oss åt förbättringar som Folkvagnsägarna kan ha direkt nytta av istället. Det rullar omkring ca 14 miljoner av vår sort i världen idag. Vilken av dom du än ser så tar du aldrig fel på att det är en Folkvagn. Oavsett årgång. Så du kommer att le igenkännande när du möter mig. Jag är mig lik . . .

Men ännu bättre, faktiskt!

Förbättringarna syns som sagt i allmänhet inte utanpå — men inuti. Lyfter du på min framhuv tittar du in i ett bagageutrymme som rymmer ett halvt badkar mer än min föregångare från 1970. Lyfter du på motorhuven så ser du min motor på 52 hk SAE. Om du väljer mig som 1302 S är den på hela 60 hk SAE. Och vilka vägegenskaper jag fått. Du får titta på bilar på väsentligt högre prisnivå än min för att finna så avancerade konstruktioner som t.ex. triangellänkar och Mc Pherson-fjädring. Undra på att jag går som på räls! På säkerhetssidan har jag fått medalj för fina initiativ tidigare och utvecklingen går vidare. Komforten har också förbättrats på väsentliga punkter. Du kan läsa mer om allt det nya längre fram i texten . . .

Som du vill ha mig

Man vill naturligtvis vara så många som möjligt till lags — och folk är så olika. Därför finns jag i en lång rad olika skepnader. Först och främst två olika modeller. 1302 och 1302 S — den senare är starkare och rivigare. S som i sport . . . Och så finns jag som cabriolet, förstås. Somliga vill ha röda bilar, andra vill ha gröna — så jag finns i flera fräscha färger. Om någon har tröttnat på manuell växling då ställer jag upp som Automatic. Specialutrustning och extra tillbehör — allt efter behag. Du kan få mig precis som du vill . . .

Så kom bara och hämta mig

Man behöver inte fundera så länge för att besluta sig för ett köp. Du har säkert läst i tidningar som testat mig, att jag är ekonomisk att köra och äga. Jag är stryktålig som få och hälsan kollar jag regelbundet. Skulle något hända så skall du veta att alla VW-verkstäder har fasta priser på de flesta arbeten. Så är du ute efter en ekonomibil, så har du mig här!

Vi får det fint tillsammans!



Se på mig — om du vill

Evigt ung — så har man sagt om mig. Inga modenycker har påverkat min profil. De tusentals förbättringar som gjorts sedan jag en gång skapades har inte påtagligt påverkat min ytterkontur. Och inte heller min tillförlitlighet, ekonomi eller kvalitet. Jag tror faktiskt inte att det är mina linjer

som fått 14 miljoner bilköpare att välja just min modell. Men den siffran är bästa beviset för att jag är accepterad i alla kretsar. Även bland esteterna . . . Och nu är jag snyggare än någonsin. Vilka färger, t.ex. (Ta en titt på näst sista sidan i broschyren!)



se något verkligt snyggt

Och se på bakrutan som har blivit hela 4 cm högre. En utseendesak i alla bemärkelser — förarens bakåtsikt har förbättrats högst väsentligt. En annan detalj du lägger märke till: luftintagen på motorluckan är uppdelade i 4 grupper — som på

cabrioletmodellerna. Och så har jag fått fler luftintag på motorluckan för bättre kylning. De utvändiga backspeglarna har dessutom fått ny, stabilare utformning med kraftigare välvning på baksidorna.



Eller sätter du mera värde på

Min interiör är sedan länge känd för att vara rymligare än man tror — och säkrare än de flesta. Men ingenting tycks vara bra nog för mig. Man gör allt för att höja säkerheten — och komforten — ytterligare. De bekväma framsätenas höga nackskydd känner du igen — de är standard sedan flera år. Men se på interiördetaljerna i stort

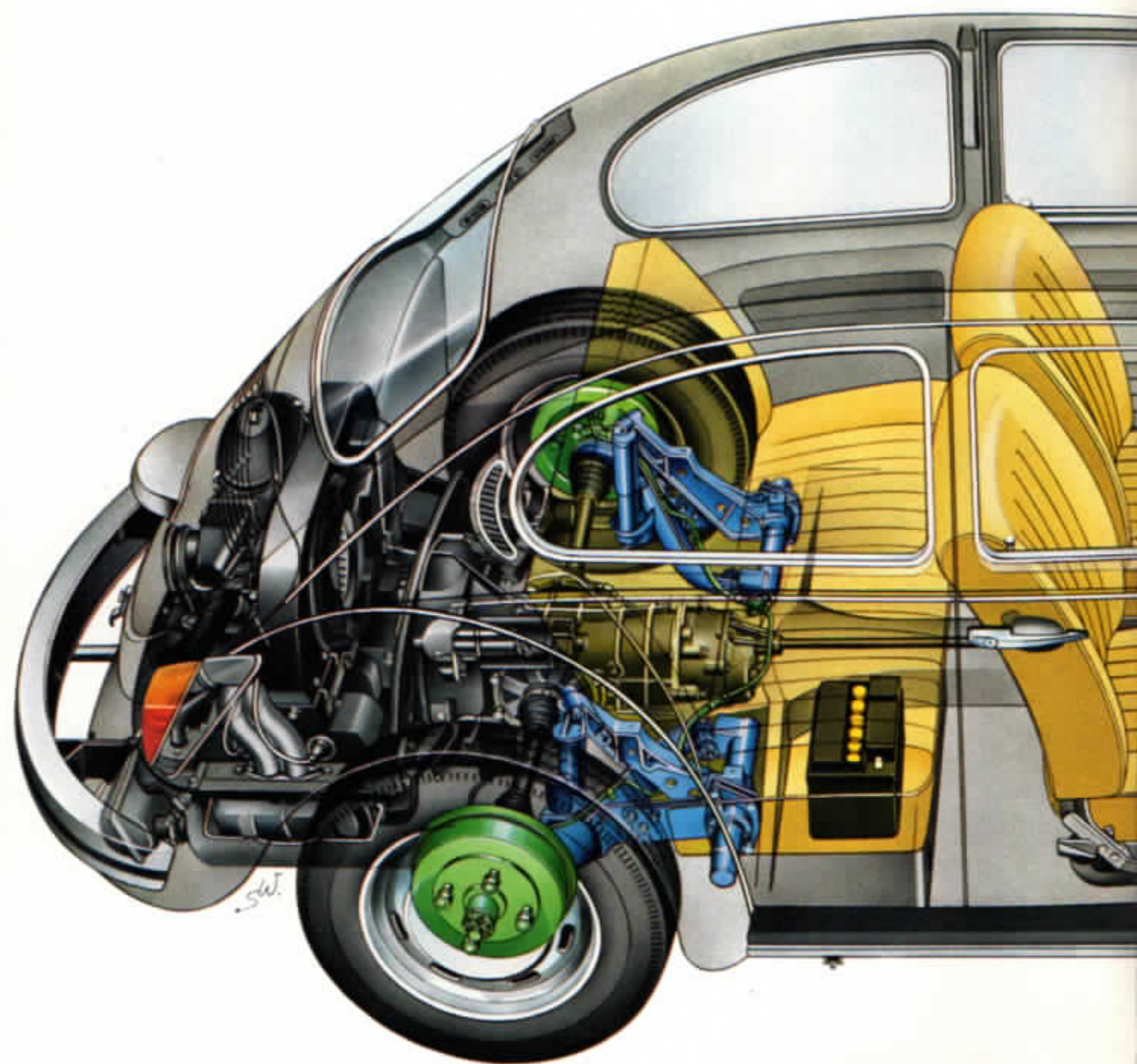
— inga vassa kanter eller föremål som kan skada. Se t.ex. på luftutsläppen vid bakrutans båda sidor hur väl inklädda slitsarna är. Passa också på att pröva min genomventilation som håller rutorna imfria. Jag har i år fått en hatthylla bakom baksätets ryggstöd som är fällbar och klädd med matta. Dels döljer den bakre bagageutrymmets



mina goda inre egenskaper...

innehåll för insyn vid parkering, dels ger den en ytterligare dämpning av ljudet från motorrummet. Den nya säkerhetsratten har fyra ekrar i H-form — en rattform som är noggrant utprovad. Och extraspaken på rattstången — det är en ma-

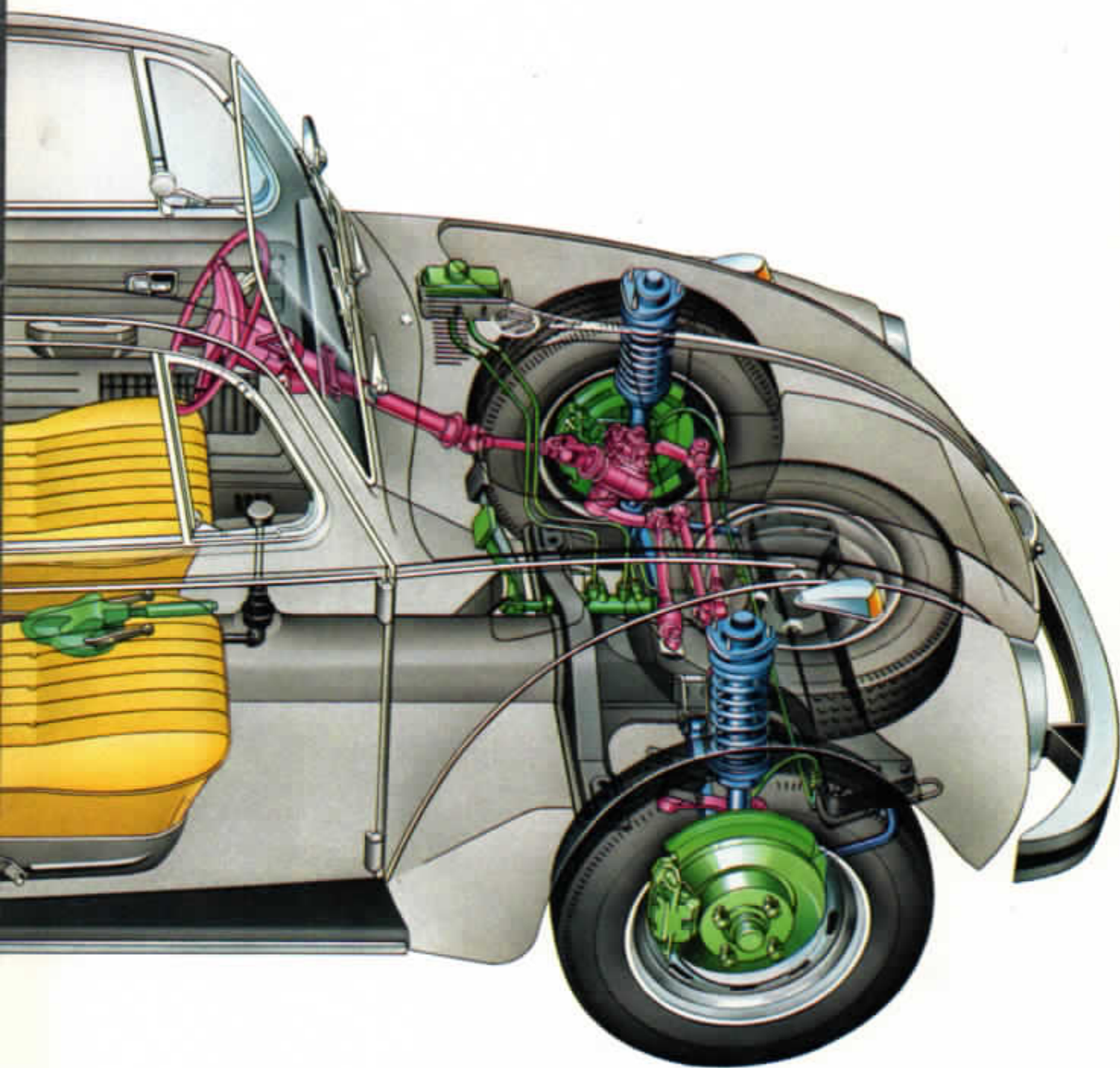
növerspak med vilken du sköter vindrutetorkare och spolare utan att behöva släppa ratten. Spaken har förresten ett vippläge för tillfällig torkning. Ett axplock nyheter. Jag har mycket mer att komma med, var så säker.



Jag har faktiskt låtit

Vi Folkvagnar är som sagt ganska lika till exteriören från årsmodell till årsmodell. Detta skulle kanske kunna få en del att tro att vi halkat efter en smula på konstruktionssidan. Ingenting kan vara felaktigare. Jag har faktiskt inte så mycket gemensamt med mina äldre släktingar rent tekniskt sett. Varenda detalj är förbättrad — ibland flera gånger om.

Låt oss titta på vad vi moderna Folkvagnar har att erbjuda på tekniska sidan. Det blir ett urval, givetvis, annars skulle broschyren bli alldeles för diger. Tvåkrets bromssystem har man förstås och bromsrör som är behandlade för att stå emot rost ordentligt. Och dubbelledade drivaxlar med triang-



röntgenplåta mig för din skull . . .

ellänkar. Och fjäderben fram. Det är konstruktioner som finns på t.ex. Porsche. Sedan i fjol har vi förlängd front och därmed avsevärt större bagageutrymme.

Kortare vändradie kom samtidigt. Jag har inte gjort mycket väsen av mig på senare år — men i år

är jag tystare än någonsin. Det är tack vare ändrad aggregatupphängning och ytterligare isolering kring hjulhusen. Avgasreningen har ytterligare förbättrats genom en rad småjusteringar på olika detaljer. Där fick du några exempel på vad jag har att visa upp när vi träffas . . .



Vi tar väl en tur på tu

Hur väl jag än talar om mig själv så måste jag tillstå att en provtur kommer att säga mer än tusen av mina ord. Det är först när du sitter vid ratten som du får begrepp om vem jag är och vad jag går för. Det är något speciellt med att köra en Folkvagn, säger bilister som provat olika märken. Den

är kul att köra — följsam och fin på vägen. Lätt och behändig i tät trafik och vid parkering. Man har den helt i sin hand i alla situationer. Och i alla väder. Lergropar och snövallar är sällan några problem — med en Folkvagn tar man sig alltid fram . . .



man hand och bekantar oss

Ja, så låter det i allmänhet. Du kanske har kört Folkvagn förr och menar att det är ganska onödigt att provköra mig för den skull. Där har du fel. Jämför mig med en några årgångar äldre Folkvagn så ska du märka en markant skillnad. Inte minst när du drar upp farten och står på i böjarna . . .

Ännu större blir skillnaden om du prövar min 1302 S-version. Då har du hela 60 starka SAE-hästkrafter till din disposition. Vilken acceleration! Du måste pröva själv, helt enkelt . . .



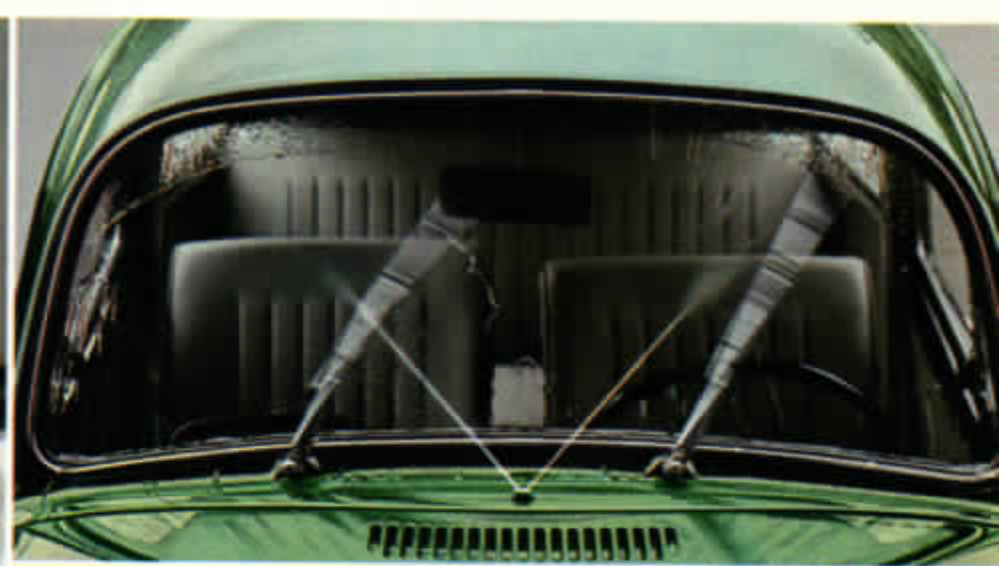
Dags att presentera mig

Det är en familjebil du behöver — och det finns många att välja på. Ett par stycken är något billigare i inköp men de allra flesta kostar mer än jag. Och dom kostar mer att äga. Min kombination av ekonomi, komfort och pålitlighet kan många biltester vittna om.

Säkerhet kommer först av allt när du åker ut med

din familj. Och på säkerhetsfronten har Volkswagens tekniker lagt ned mycket arbete under många år. Jag har säkerheten inbyggd — i hela konstruktionen, i varje väsentlig detalj.

Individuell hjulupphängning och fjäderben fram betyder att du alltid har markkontakt. Bakaxelns dubbelledade drivaxlar ger säkert väggrepp även



för familjen, inte sant?

i tvåra kurvor. Rätt dimensionerade bromsar är en livförsäkring. Jag har tvåkrets bromssystem och som 1302 S dessutom skivbromsar fram. Som förresten fått ännu kraftigare bromsbelägg i år för ytterligare ökad säkerhet.

Den nya säkerhetsratten och rattstängan som skjuts samman vid en kollision är bra exempel på

hur jag är rustad. Dessutom har dörrarnas stängningsanordning fått en ännu säkare konstruktion och handtagen är av mjukt material. Du vet med andra ord att jag gör allt för att du ska känna dig lugn bakom ratten — och att din familj skall trivas på färden.



Bekvämt och säkert skall

Jag är känd för att vara en sparsam bil men tro för den skall inte att jag har sparat in på komforten! Tvärtom, jag gör mitt allra bästa för att du skall ha det bekvämt.

Med alla de säkerhetsdetaljer jag är utrustad med åker du dessutom tryggt. Känslan att ha en bil som fungerar och som lydigt följer minsta inten-

tion. Den stabila väghållningen, framkomligheten på alla tänkbara vägar tack vare de stora, individuellt upphängda hjulen... Och dessutom en av mina största nyheter — den stora bakrutan som ger ännu bättre bild i backspeglarna över vad som händer bakom bilen.



man åka — lita på mig!

Medpassagerarna uppskattar genomluftningen. Omärkligt förnyas ständigt luften i kupén och temperaturen är behaglig. Sköna säten och ombonad interiör ökar trivseln.

Och så utrymmet, förstås. Jag har 85 % större utrymme än de äldre Volkswagenmodellerna i främ-

re bagageutrymmet. Dessutom bagageutrymmet bakom bakre ryggstödet, där bagaget numera skyddas mot insyn av den klädda hatthyllan. Handskfacket rymmer förresten en hel del smått och gott också. Allt för trivseln, som sagt.



Hur tuff vill du ha mig?

Du ser bara en liten skillnad om jag uppträder som en 1302 eller som en 1302 S. Nämligen ett "S" efter modellbeteckningen på motorluckan. När du kör känner du däremot större skillnad. Som 1302 S har jag en betydligt vassare motor.

Hela 60 hästkrafter (SAE). Då har du en snabbare acceleration än du någonsin upplevt i en Folkvagn. Tuffare än så här kan jag knappast bli. Hur du än vill ha mig så får du ett ovanligt rymligt bagageutrymme på köpet. Hela 260 liter rymmer



Som en 1302 eller 1302 S

främre bagageutrymmet. Genom den nya fjäderbenskonstruktionen kunde reservhjulet placeras under durken och plötsligt hade man ett underbart utrymme. Med en liten förlängning av nosen blev utrymmet ännu större! Observera att detta

kunde göras utan att min profil förändrades särskilt mycket. Det ställde jag nämligen som villkor...



Det här är min äldre bror —

På gången och på pannan lär man känna igen folk. Och varför inte Folkvagnar också? Gången har alltid varit perfekt i vår släkt. Folkvagnar bara går och går, heter det ju. Och pannan . . . Ja, inte bara pannan utan hela profilen är så typisk för

oss. Vi skiljer oss från mängden, så att säga. Vi är lika som bär — låt vara att jag har blivit lite längre i nosen på sistone. Men annars måste man faktiskt vara något av expert för att kunna skilja de olika årgångarna åt — så små är förändring-



VW 1300. Visst är vi lika!

arna exteriört. Och den egenskapen gillar givetvis Folkvagnsägarna över lag. Linjer och iögonenfallande detaljer som skvallrar om årgång — det har man ingen glädje av på sikt. Huvudsaken är

att man har en snygg bil. En vettig bil som alltid fungerar.

Som VW 1300 importeras jag i år inte till Sverige.



Föredrar du Cabriolet?

Du kan få mig precis som du vill ha mig. Gillar du sol och friska fläktar när du kör — är du med andra ord "cabriolet-typen", så säg bara till. Jag är faktiskt ovanligt fräsigt i cabriolet-version. Med

ett par handgrepp fäller du ned taket. Och sidorutorna kan du fälla ned helt, både dom främre och dom bakre. Jag är öppen . . . Parkerar du mig med suffletten nere så läser du förstås in alla pryglar



Jag är öppen för allt...

som kan vara åtråvärda. Handskfacket är låsbart, som du vet, och i handskfacket sitter spärren till framluckan.

Med taket uppfällt har du en tät och bekväm året-

runt-bil. Det starka, robusta takmaterialet klarar både höstrusk och vinterkyla. Så var du än bor i Sverige kan du unna dig att åka Cabriolet. Jag ställer upp!



Kosta på mig lite extra

Jag är egentligen bortskämd när det gäller utrustning. Det finns så mycket som jag redan har i standardutförandet. Höga nackskydd, t.ex. Och eluppvärmd bakruta. Avbländbar säkerhetsbackspiegel. Och backljus — för att nämna några av många finesser. Ändå finns det många extra till-

behör att köpa. Vettiga detaljer som gör bilturerna ännu trivsammare.

Är du trött på att koppla och växla så finns jag i Automatic-version. Då tar jag helt enkelt över allt växlingsarbete och du kan ägna dig hundra procentigt åt att köra.



— och må som en prins själv

Du kan få mig med sollucka i taket. Med en vev ställer du in den i önskat läge och när du stänger den kan du lita på att taket är tätt! Parkeringsvärmare är skönt att ha i kalla Norden. Min Eberspächer är berömd för effektivitet och ekonomi. Du kan få den med tidur också! Naturligtvis kan du rusta mig med extra säkerhetsdetaljer också.

Som gördeldäck, t.ex. Och Halogenstrålkastare. På trivselsidan finns också vettiga detaljer. En förnämlig bilradio är alltid värd sitt pris. En sak som du inte får glömma är att oavsett vilken modell du väljer av mig så ingår 5-årig vagnskadegaranti (Europagaranti).

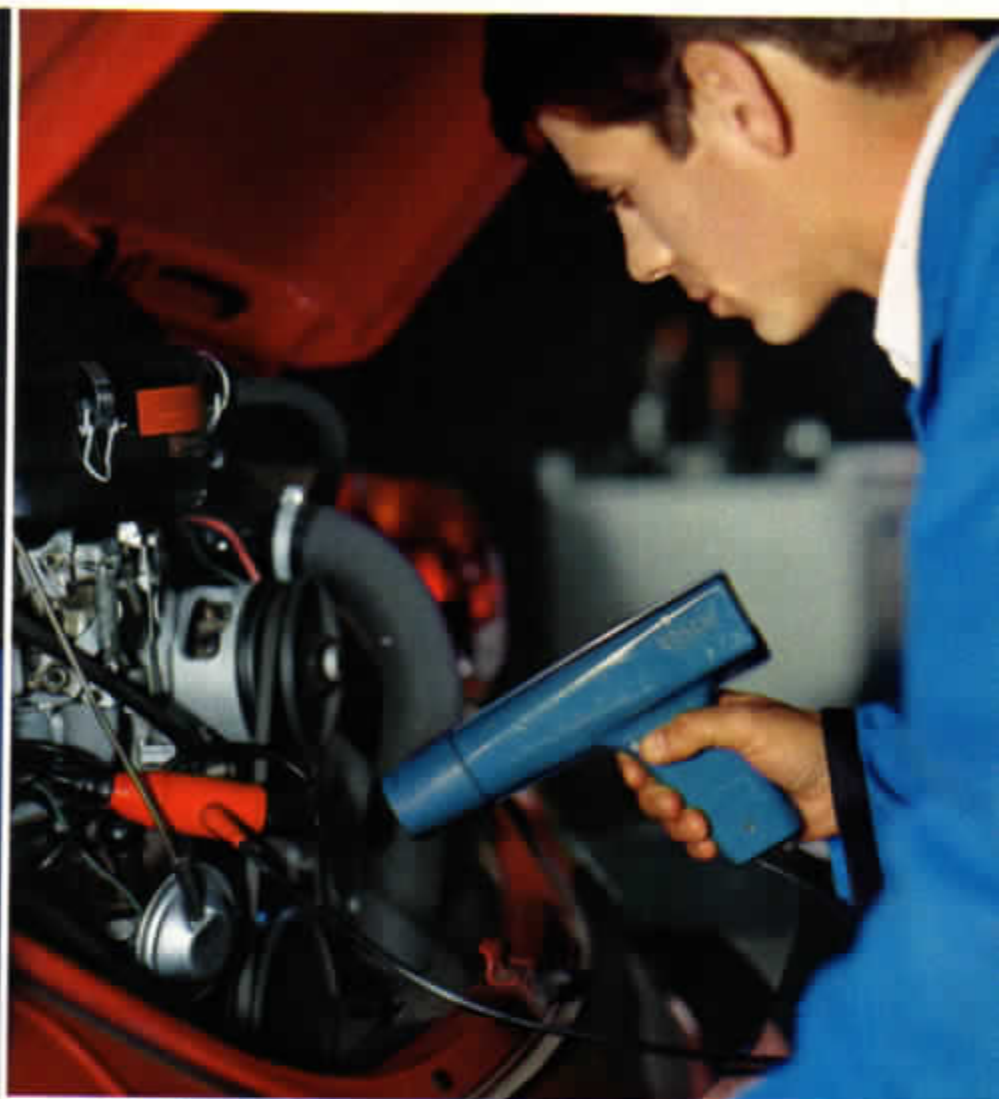


Min kondition är toppen —

Innan VW Diagnos infördes i VW-organisationen kontrollerade och justerades ett visst antal bestämda punkter efter ett fastställt program.

Alla Volkswagen-fordon behandlades lika oavsett

fordonets kondition. Den allt mer komplicerade biltekniken, de allt strängare kraven från myndigheterna påfordrar bättre kontrollmöjligheter på det enskilda fordonet — det har vi idag.



det svarar VW-Diagnos för

VW-Diagnos ger dig och VW-mekanikern fakta. Resultatet får du i form av ett Diagnosprotokoll. Det talar om för dig exakt hur jag mår: i motorn, i karosseriet, i fram- och bakvagn, i bromsar och

i det elektriska systemet. Exaktare och tillförlitligare än någonsin.

Och så skall du veta att fyra fria Diagnoser ingår i mitt pris. Utöver den fria 100-mila-inspektionen.



Kändis är man ju

En amerikan vid namn B. K. Morgan letade olja i Sahara. Under en rekognosering fick han se taktet på en Folkvagn sticka upp ur sanden. Med ett par vänners hjälp lyckades han gräva upp bilen — som förresten hade lämnats i sticket av två efterlysta unga män 5 månader tidigare. Allt enligt polisens uppgifter. Herr Morgan berättade: Sanden var otroligt het. När lufttemperaturen klättrar upp mot 60° får sanden samma höga temperatur. Och behåller den länge. I denna "bak-

ugn" hade bilen legat hela 5 månader och ändå startade den så fort jag vred om nyckeln... Herr Morgan har definitivt gått över från kamel till Folkvagn på Sahara-färderna.

Folkvagnen är emellertid inte bara ett utmärkt ökenskepp. Den går på vattnet också!

Fru Mabel Stevenson från Kalifornien kom intet ont anande i god fart på en väg som helt försvunnit under vatten vid en översvämning. Folkvagnen fortsatte simmande ca 400 meter till Fru Ste-



— världskändis!

vensons stora förvåning. Bilen måste vara fullkomligt tät, sa' hon. Jag blev inte ens våt om fötterna.

Av misstag råkade herr Owe Burkland från Köpenhamn köra ut i själva hamnen med sin Folkvagn. Han flöt omkring med bilen i 10 minuter innan undsättningen kom.

Med en något ovanlig extrautrustning — en propeller — tog sig en Folkvagn över Messina-buk-

ten på 38 minuter. Färjan behöver faktiskt 40 minuter för samma sträcka . . .

Hövdingen Njuuri från Kiambu i Kikuyland har en egen tolkning av begreppet familjebil. Han har 34 hustrur och hittills ca 80 söner, och åtminstone 90 döttrar. Hövdingen säger sig behöva en pålitlig bil — han måste alltid räkna med snabba utryckningar för att ta emot nya söner och döttrar.

Hövdingen lämnar ingenting åt slumpen. Han valde en Folkvagn!



Det finns så många olika människor

Min trogna vänkrets är minst sagt en brokig samling människor. Folk i alla yrken och inkomstklasser. Alla åldrar, män som kvinnor. Alla gillar mig tydligen.

Visst är man snygg — men det kanske inte är utseendet dom faller för. Jag tror snarare dom be-

traktar mig som en pålitlig vän. En kompis som gärna ställer upp i alla situationer — och som kräver ytterst lite i gengäld. Och nu ger jag ännu mer tack vare alla de förbättringar jag fått: stort bagageutrymme, starkare motor, bättre vägegenskaper för att nämna några. Och så min ekonomi,



som tycker precis lika. Om mig!

förstås. Det kostar så lite att umgås med mig. Jag är helt enkelt så billig att äga. Folk som väljer mig brukar ha råd med en hel del annat trevligt också. För bil är ju inte allt här i världen, säger dom. Men dom skulle inte kunna vara utan mig. Inte en dag...

Välkommen själv i vänkretsen. Du träffar mig hos VW-återförsäljaren när du vill. Jag är startklar som alltid!

TEKNISKA DATA

VW 1302

Motor

Luftkyld, fyrcylindrig, fyrtakts boxermotor placerad bak.	
Cylinder volym	1 285 cm ³
Cylinderdiameter×slaglängd	77×69 mm
Kompressionsförhållande	7,5:1
Effekt SAE	52 hk vid 4 600 r/min
DIN	44 hk vid 4 100 r/min
Högsta vridande moment SAE	9,5 kpm vid 3 500 r/min
DIN	8,8 kpm vid 3 000 r/min

Kraftöverföring

Enskivig torrlamellkoppling. Fyrväxlad helsynkroniserad växellåda. Golvväxelspak. Alternativt med VW Automatic. Hydraulisk momentomvandlare, automatisk koppling, treväxlad växellåda.

Chassi

Centralrörssram med fastsvetsade bottenplåtar och gaffel bak för fastsättning av drivaggregat.

Framaxel: Individuell hjulupphängning med tvärlänkar och fjäderben, progressiva spiralfjädrar och inbyggda teleskopstötdämpare, krängningshämmare, rullstyrväxel med styrningsdämpare och dubbelledad rattaxel.

Bakaxel: Individuell hjulupphängning med triangellänkar och dubbelledande drivaxlar, torsionsfjäderstavar, teleskopstötdämpare.

Bromsar: Trumbromsar med hydrauliskt 2-kretssystem. Mekanisk handbroms som verkar på bakhjulen.

Däck: 5.60—15 4PR slanglösa.

Kaross

Femsitsig Limousine. Två breda dörrar med ventilationsrutor och helt nedsänkbara sidorutor. Vindruta av lammglas. Eluppvärmd bakruta. Två bagagerum. Steglöst reglerbart värmsystem med defrostermunstycken vid vindrutan och separat reglerbara värmeutsläpp i främre och bakre fotutrymmena. Friskluftsanläggning och genombeskydd. Bogsjörör fram och bak.

Inredning

Tak, dörrar och innersidor samt baksidan av ryggstöden klädda med lätt tvättbart plastlaminat. Klädsel i tyg eller mot extra kostnad ventilerande konstläder. Gummimattor på golvet. Framstolarna individuellt inställbara och försedda med nackskydd. Säkerhetsratt med deformerbart nav. Madrasserad instrumentpanel. Avbländbar backspegel av säkerhetstyp. Kurvhandtag för framsätesspassageraren. Två stoppade solskydd, svängbara även i sidled. Handskfack. Två klädhängare och kurvstroppar vid dörrstolparna. Två askkoppar. Stoppade armstöd fram. Trepunkts bilbälten fram. Tvåpunkts diagonalbälten bak. Bagagehylla bak.

Elektrisk utrustning

Batteri 12 V 45 Ah. Tidiggladdande generator 14 V 30 A (360 W). Strålkastare med asymmetriskt halvljus. Strålkastarna slocknar samtidigt som tändningen bryts. Avbländningskontakt och ljusstuta inbyggda i blinkersreglaget. Blinkersreglage med automatisk återgång. Rattlös med spärr mot dubbelstart. Innerbelysning med dörrkontakter. Vindrutetorkare med två hastigheter. Tryckluftdriven vindrutespolare. Kombinationsreglage vid ratten. Varningsblinkersanläggning. Instrument: Bensinmätare,

kontrollampor för blinkers, momentomvandlare, helljus, laddning, oljetryck, uppvärmbara bakrutan och tvåkrets-bromsarna. Hastighets- och vägmätare. Centralkontakt för VW-Diagnos med Dator.

Mått och vikt

Längd/bredd/höjd	410/158/153 cm
Spårvidd fram/bak	138/135 cm
Hjulbas	242 cm
Vändradie	4,6 m
Tjänstevikt (inkl. EB)	960 kg

Rymduppgifter

Bränsletank	42,0 liter
Motor	2,5 liter
Växellåda och bakaxel	2,5 liter

Prestanda

Max- och marschhastighet	125 km/tim
Acceleration 0—80 km/tim	14 sek
Bränsleförbrukning*)	0,85 liter/mil 94 oktän

VW 1302 S

Avvikelse från VW 1302

Motor

Cylindervolym	1 584 cm ³
Cylinderdiameter×slaglängd	85,5×69 mm
Kompressionsförhållande	7,5:1
Effekt SAE	60 hk vid 4 400 r/min
DIN	50 hk vid 4 000 r/min
Högsta vridande moment SAE	11,3 kpm vid 3 000 r/min
DIN	10,8 kpm vid 2 800 r/min

Chassi

Bromsar: Skivbromsar fram trumbromsar bak och med hydrauliskt 2-kretssystem.

Mått och vikt

Tjänstevikt (inkl. EB)	950 kg
------------------------	--------

Prestanda

Max- och marschhastighet	130 km/tim
Acceleration 0—80 km/tim	13 sek
Bränsleförbrukning*)	0,9 liter/mil 94 oktän

*) Enligt DIN 70030. Förbrukningen ökad med 10 % vid halv max-last och konstant fart=3/4 av toppfarten på plan väg.

Volkswagenwerk tillverkar bilar för 136 olika länder. I dessa finns olika trafiklagar och föreskrifter om bilarnas utrustning.

Därför kan det finnas vissa modeller och utrustningar i denna broschyr, som ej lagerföres eller går att få i Sverige. Specifikationer kan ändras efter tryckningen.

Din VW-handlare lämnar Dig gärna uppgift på de modeller, färger och utföranden, som levereras i Sverige.

Färgprogram 1972

Lackfärger



Pastellvit
Klädsel D eller K



Lysorange
Klädsel A eller H



Texasgul
Klädsel F eller I



Marinablå
Klädsel B eller J



Kasanröd
Klädsel A eller H



Sumatragrön
Klädsel F eller I



Enzianblå
Klädsel A eller H



Silvermetallic
Klädsel D eller K



Turkosmetallic
Klädsel A eller H



Geminimetallik
Klädsel A eller H

Metallicfärger lagerföres normalt inte men kan beställas med 4—7 veckors leveranstid. Metallicfärger och konstläderklädsel mot tillägg.

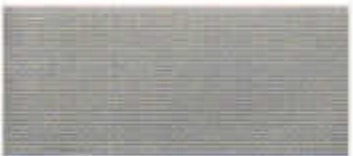
Sufflett färger



Svart



Texasbrun



Silvergrå



Ljusgrå

Klädsel färger



Tyg A



Tyg B



Tyg C



Tyg D



Tyg E



Tyg F



Konstläder G



Konstläder H



Konstläder I



Konstläder J



Konstläder K

