

## Der Volkswagen Typ 3 1500 und 1600

von Werner Robin

In den 1950er Jahren verkaufte sich der Volkswagen Käfer in immer höheren Stückzahlen. Dennoch machten sich die Verantwortlichen in der Wolfsburger Chefetage Gedanken darüber, wie man jene Kunden bei der Marke halten oder gar neue gewinnen konnte, die nicht beim Käfer stehenbleiben wollten. Deutschland erlebt das viel zitierte Wirtschaftswunder. Die Bürger verfügten zusehends über höhere Einkommen und folgten ihrer automobilen Reiselust. Für VW war damals klar, dass der Käfer weitergebaut würde, aber andererseits auch ein größeres Modell her musste. Die Vorgaben für den nach Typ 1 (Käfer) und Typ 2 (Transporter) zwangsläufig Typ 3 heißen neuen Volkswagen waren klar: Wie bei jedem VW damals sollte der Motor hinten sein, nach dem Boxerprinzip arbeiten und mit Luft gekühlt werden. Mit dieser Maßgabe machten sich die Entwickler, die ansonsten mit der stetigen Modellpflege des Käfers beschäftigt waren, an die Arbeit. An den Reißbrettern entstand eine Mittelklasselimousine mit klassischer Stufenhecksilhouette, die sich an zeitgenössischen Vorbildern orientiert – und an der Adenauer-Maxime: "Keine Experimente". Der Radstand behielt das Käfer-Maß von 2400 Millimetern bei und auf das alle Hebebühnen und Arbeitsgruben der VW-Werkstätten eingestellt waren.

Um Mehrgewicht und größere Karosserie auch angemessen zu motorisieren, wurde der Käfer-Motor aufgebohrt. Heraus kamen 1500 Kubikzentimeter Hubraum und 45 PS. Das Gebläse für die Luftkühlung stand aber nicht mehr auf dem Motor, sondern wurde an der Kurbelwelle angeflanscht. Als so genannter Flachmotor bot er dank geringerer Bauhöhe im Heck ein Novum: Die neue Limousine bot zwei Kofferräume – einen vorne, einen hinten. Eineinhalb Liter Hubraum waren damals in der Mittelklasse Standard, und das neue Modell sollte den Hubraum auch im Namen führen: So erblickte nach längerer Entwicklungszeit der Volkswagen 1500 auf der IAA 1961 das Licht der Autowelt. Der Variant getaufte Kombi bot ebenfalls den doppelten Kofferraum, hatte hinten aber eine umlegbare Rücksitzbank und war viel mehr als nur ein Transporter für Handwerker, die einst als Käufer für Kombinationskraftwagen im Fokus der Verkäufer standen. So bot VW Anfang der Sechziger mit dem Typ 3 auch ein Familienauto für die Freizeit.

Mit dem 1500 S erschien bereits 1963 eine stärkere und besser ausgestattete Version, deren mit Doppelvergasern bestückter Motor 54 PS leistete. Erstmals wurde ein Volkswagen häufiger auf der Überholspur gesehen. Als Nachfolger des 1500 S kam 1965 der 1600 mit einem auf 1,6 Liter vergrößerten Motor, der unverändert 54 PS leistete und bis 1973 im Programm blieb. Als 1600 A fanden Kunden den Einstiegsmotor mit 45 PS und 1493 ccm ebenfalls bis 1973 in den Preislisten.

Eigentlich als Nachfolger der Stufenhecklimousine gedacht, kam 1965 der 1600 TL mit Fließheck auf den Markt. Die Limousine verkaufte sich aber unverändert gut, so dass alle drei Karosserievarianten bis zum Schluss im Programm blieben.

Beinahe hätte es vom Start weg eine weitere Karosserievariante gegeben: Karmann in Osnabrück entwickelte in bester Käfer Cabriolet-Tradition auch den 1500 zum viersitzigen Cabriolet. Die Prospekte waren bereits gedruckt, als man sich in Wolfsburg gegen ein weiteres offenes Modell entschied.

Der Typ 3 erhielt in seiner zwölfjährigen Bauzeit zwei wesentliche Karosseriemodifikationen: Bereits 1963 bekam er größere Rückleuchten und horizontale Blinker vorne plus eine Chromleiste am vorderen Kofferraumabschluss. 1969 verliehen ihm die auch heute noch in Modellpflege geübten Wolfsburger Stilisten durch gezielte Eingriffe einen aktualisierten Auftritt: Ein senkrechter Frontabschluss vergrößerte nicht nur den Kofferraum, sondern gab dem Typ 3 zusammen mit den Kastenstoßstangen und den großen Blinkern ein moderneres Gesicht. Auch die Heckleuchten wuchsen in der Größe erneut und büßten den Chrom ein. Der TL erhielt zudem einen kantigeren Abschluss.

Technisch stachen aus den zahlreichen Modellpflagemassnahmen zwei Aspekte hervor: Um den Verbrauch zu senken und die Abgase sauberer zu verbrennen, gab es ab Juni 1968 gegen Aufpreis eine elektronisch gesteuerte Kraftstoffeinspritzung bei gleicher Leistung (1600 LE und TLE). Ab August 1968 wurden alle VW 1600er mit der zuvor nur für die Automatic-Version entwickelten Doppelgelenk-Hinterachse ausgestattet. Zügige Fahrer erfreuten sich fortan an erheblich verbesserter Richtungsstabilität insbesondere bei flott angegangenen Kurven.

Im Juli 1973 endete die Produktion des Typ 3 und machte Platz für den ersten Passat. Gebaut wurden fast 2,6 Millionen Exemplare. Fast die Hälfte lief als Variant vom Fließband.



Der VW Typ 3 in der Cabrio -  
Version wurde von Karmann  
zwar als Prototyp gebaut, kam  
aber nie in Serie. Leider!