

Deutsche AUTO Zeitung

**Test:
Fiat 124 Sport 1600**

**Rolf Stommelen:
Rennfahrer des
Jahres**

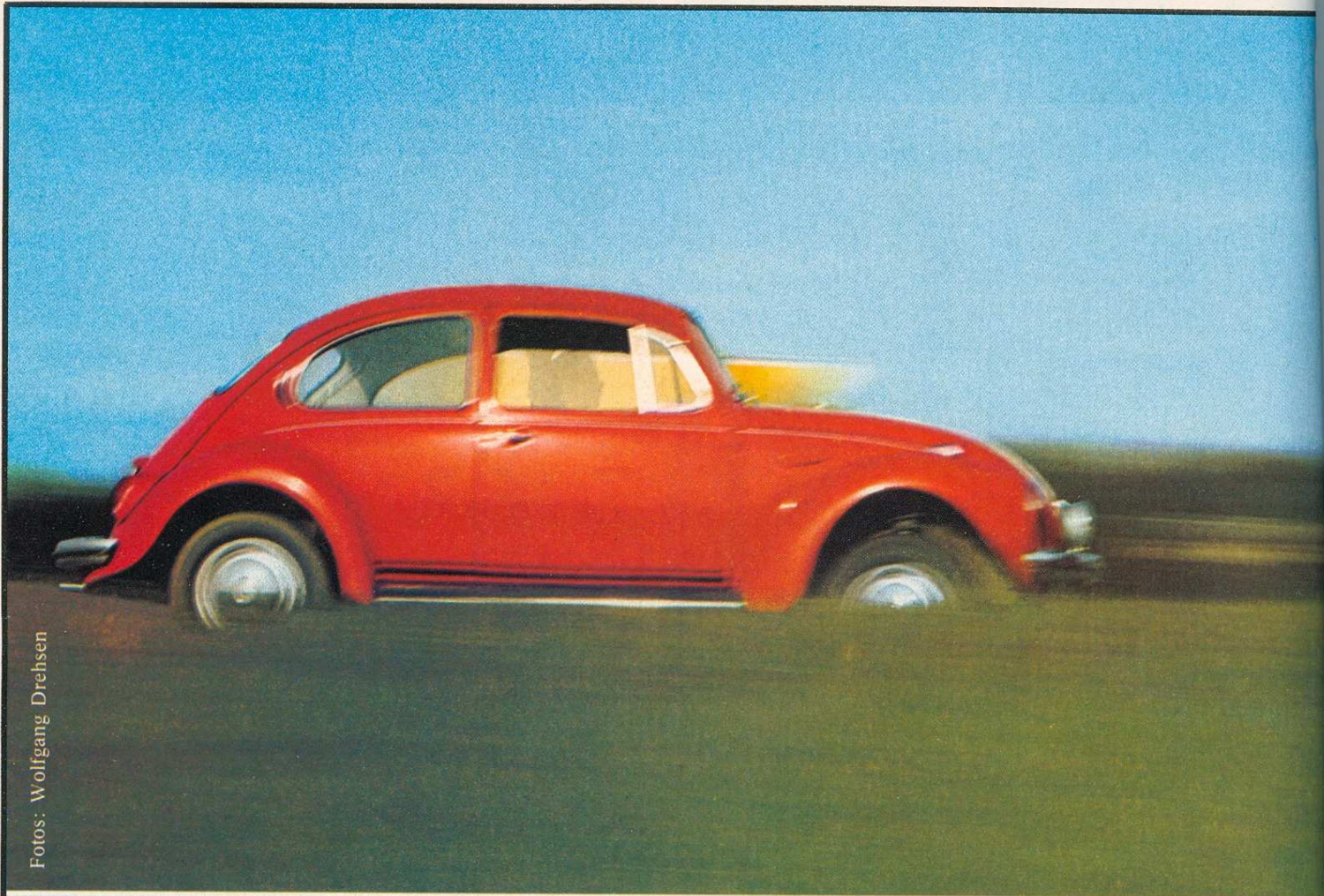


**Test:
VW 1302 S
mit
59 PS**

**Mehr
Kraft für
den
Käfer**

Belgien: 2,50 -
Dänemark: 2,50 -
Frankreich: 3,00 -
England: 3,40 -
Italien: 3,20 -
Luxemburg: 2,50 -
Niederlande: 2,50 -
Österreich: 3,50 -
Schweiz: 3,00 -
Süddeutschland: 2,50 -
Spanien: 3,00 -
Südwestdeutschland: 2,50 -

Eine Zweivergaseranlage
im VW 1302 S
macht aus 50 PS bare 59.
Bleibt der VW
damit aber auch so unproblematisch
wie das Original?



Fotos: Wolfgang Drehsen



**DAZ
TEST**

DOPING FÜR DEN KÄFER

Anlagen mit zwei einzelnen Vergasern haben bisher noch jedem VW-Käfer-Motor zu forscherer Kraftentfaltung verholfen. Sie beseitigen die langen Ansaugwege. Und sie schaffen mehr Gas in die Zylinder. Auch der neue VW 1302 S profitiert von solchen Apparaturen. Bare 9 PS gewinnt der 1,6-Liter-Motor mit zwei Vergasern. Und er ist damit sogar noch elastischer und kaum durstiger als das schwächere Serien-Modell.



Die Zweivergaseranlage für den VW 1302 S kostet bei Decker DM 385,50. Ein angepaßter Zündverteiler DM 27,75. Der Einbau macht DM 84,36. Die Gesamtkosten betragen also DM 497,61. Schlägt man diesen Betrag auf den Kaufpreis eines VW 1302 S mit Gürtelreifen (DM 6077,-), so ergibt das einen Gesamtpreis von DM 6574,61, bei dem es erfahrungsgemäß nicht bleibt. Dennoch ist es hier ganz erschwänglich, einen besonderen Geschmack zu haben.

Der ganze Spaß kostet rund 500 Mark. Und der Gegenwert von 9 PS ist nicht schlecht. Denn bei milden Leistungssteigerungen liegt der Preis pro Extraperd meist in der Region von 100 Mark. Hier sind es nur gute 50. Ursache dieser preiswerten Kraftkur sind nicht nur der auf Entdrosselung sehr freudig reagierende VW-Motor, sondern auch die heute sehr rationell und fast am Fließband gefertigten Zweivergaseranlagen für VW-Käfer.

Eine entsprechende Vorrichtung für den 1302 S bietet jetzt als erste die Firma Decker in Essen an, und sie hat dafür inzwischen schon den Segen des TÜV. Es gibt für die Anlage ein Mustergutachten, das die Zulassung eines umgerüsteten Wagens bei jedem TÜV ermöglicht.

Die somit legalisierten 59 PS werden im einzelnen durch folgende Änderungen erreicht: Es verschwinden das neue Super-Hirschgeweih, der Serienvergaser Solex 34 PICT und dessen Luftfilter. An ihre Stelle treten zwei kurze Ansaugrohre mit gegabelter Gasführung, zwei neue Vergaser Solex 34 PCI, zwei Naßluftfilter und ein entsprechendes Gasgestänge. Der Preis für diese Teile einschließlich aller Kleinteile, Dichtungen, Abschlußdeckel für Vorwärmleitungen und Benzinleitungen beträgt DM 388,50 inkl. Mehrwertsteuer.

Außerdem erforderlich ist ein Zündverteiler mit Unterdruckverstellung, der neuerdings im Austausch für DM 27,75 geliefert wird. Decker läßt den Originalverteiler ändern.

Nachdem die Teile im Haus sind, wird noch der Umbau fällig. Und der kostet natürlich einige Stunden Arbeitszeit. Decker berechnet dafür DM 84,36. Allerdings wird nicht jede VW-Werkstatt, die den Umbau grundsätzlich durchführen kann, die Arbeit zu diesem Preis machen können.

Da der ganze Umbau ohne jeden Eingriff in den Motor und auch ohne Ausbau desselben durchgeführt wird, hat auch ein einigermaßen geschickter Bastler die Möglichkeit, hier selbst einzugreifen und die Einbaukosten zu sparen.

Der Erfolg der Leistungssteigerung ist schon für das subjektive Empfinden erheblich. Zunächst sorgen allein schon die beiden dämpfungsarmen Naßluftfilter für ein sportives, kraftverheißendes

Geräuschbild. Deckers Käfer ist beileibe kein Leisetreter. Doch ganz offenbar stört das weder die Kundschaft noch den TÜV, der ihm – von außen gemessen – die gleichen 80 DIN-Phon (dB/A) bescheinigt wie dem Serienkäfer.

Auch ohne jeden Vorstoß in hohe Drehzahlbereiche erfreut der Zweivergaserkäfer durch einen sehr bulligen Antritt. Selbst schaltfaul bewegt, gibt er sich noch temperamentvoll, denn schon ab 1500 U/min legt er willig und ab 2000 U/min vergleichsweise kräftig zu. Er ist damit alles andere als ein nervöser Sportmotor, sondern er bemüht sich fast noch erfolgreicher als der Serienkumpel um eine alltagsgerechte Leistungscharakteristik. Temperamentvoller und mit hoher Drehzahl gefahren, machen sich die neun Extraperde sehr fleißig ans Werk. Scharf gefahren, ist der starke VW 1302 S mit zwei Vergasern ein durchaus ernstzunehmender Verkehrsteilnehmer, der in der Praxis mehr kann, als seine Meßwerte vermuten lassen.

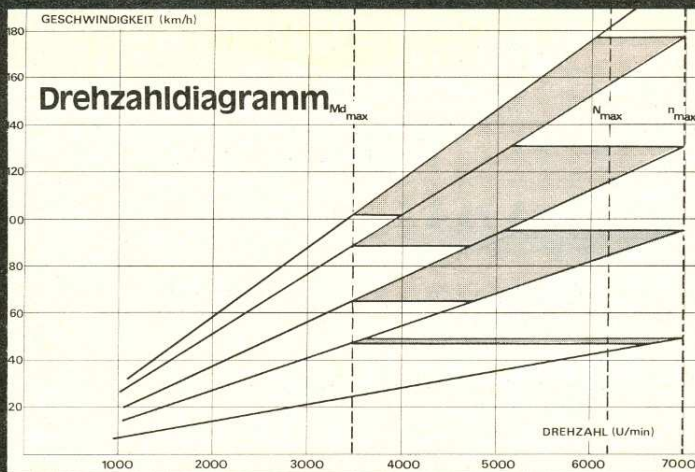
Schäbig sind allerdings auch die nicht ausgefallenen: Jener 1302 S, der ursprünglich einmal 20,6 Sekunden von 0–100 km/h brauchte, der schaffte das mit zwei Vergasern in 16,5 Sekunden. Ein Wert also, der manchen 411 E freut.

Auch die Höchstgeschwindigkeit profitiert von den 9 PS mehr. Statt 138 km/h Spitze registrierte die Stoppuhr nun 144,0 km/h. Das ist recht wacker, aber natürlich noch kein Anlaß, im angescharften 1302 S einen rechten Autobahnstürmer zu sehen.

Bei aller Freude an fülliger Leistung werden jedoch nicht wenige Spezialisten Bedenken haben gegenüber der Alltagstauglichkeit des geänderten Volkswagens. Immerhin hat die Zweivergaser-Version keine Starthilfe mehr, und sie entbehrt auch der Vorwärmung der Ansaugrohre und der Anheizung der in die Vergaser strömenden Luft. In der Praxis bestätigen sich solche Bedenken nicht.

Der fehlende Choke zwingt den Fahrer bei kühlem Morgenstart zum Pumpen mit dem Gaspedal. Der Motor springt aber danach spontan an und benötigt lediglich bei Temperaturen unter minus 5° 10 bis 20 Sekunden Vorwärmzeit, bis er willig Gas annimmt. Ansonsten: keine Probleme. Porsches Vierzylinder schafften es ja genauso ohne Choke.

Clauspeter Becker



Technische Daten

MOTOR

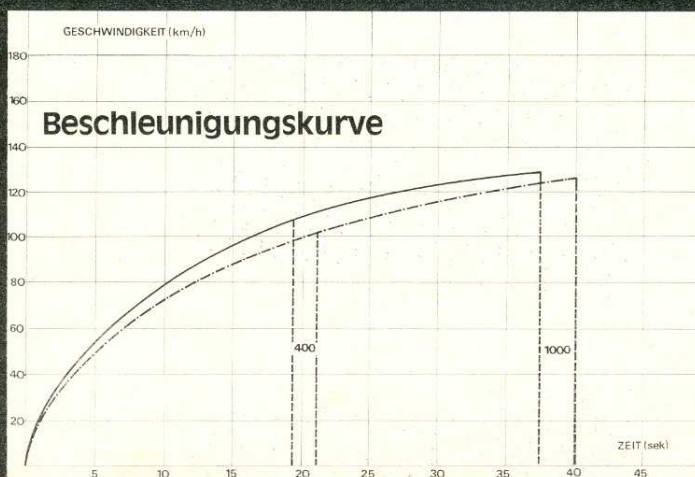
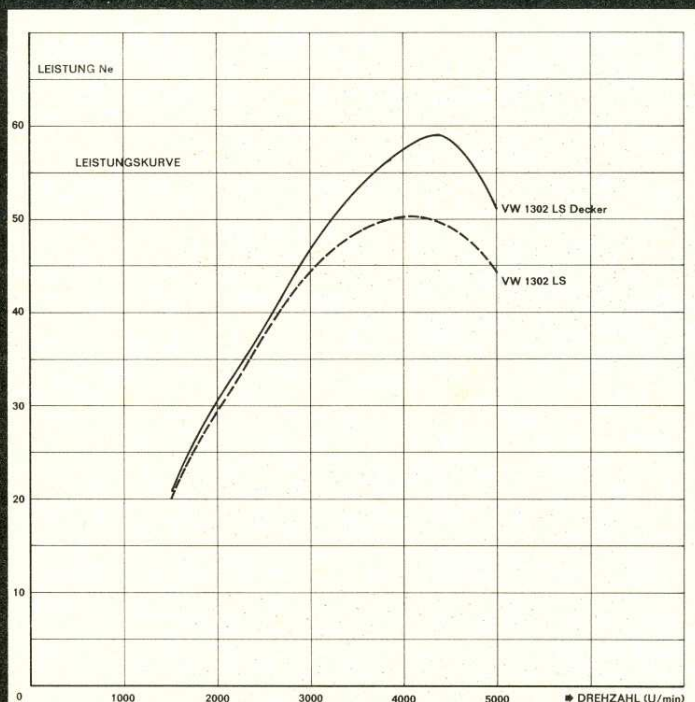
Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor im Heck des Fahrzeugs
 Bohrung × Hub: 85,5 × 69 mm
 Hubraum: 1584 mm³
 Verdichtungsverhältnis: 7,5:1
 Motorleistung: 59 DIN-PS bei 4300 U/min, maximales Drehmoment 11,4 mkp bei 3000 U/min
 Literleistung: 37,5 PS pro Liter
 Leistungsgewicht: 14,9 kg pro PS
 Motorkonstruktion: luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Boxer-Motor im Heck, hängende Ventile, zentrale Nockenwelle, durch Zahnräder angetrieben, Leichtmetall-Kurbelgehäuse, Grauguß-Zylinder, Leichtmetall-Zylinderköpfe, vierfach gelagerte Kurbelwelle, zwei Solex-Vergaser 34 PCI
 Kraftstoff: Normalbenzin
 Füllmengen: Tankinhalt 41,5 Liter, Motoröl 2,5 Liter
 Batterie: 12 Volt/36 Ah
 Lichtmaschine: Gleichstromgenerator 12 V/360 W (frühladend)

KRAFTÜBERTRAGUNG

Vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe, Einscheiben-Trockenkupplung, Mittelschaltung
 Übersetzungen:
 1. Gang 3,80:1
 2. Gang 2,06:1
 3. Gang 1,26:1
 4. Gang 0,88:1
 R-Gang 3,6:1
 Achsübersetzung: 4,125:1

FAHRWERK

Stahlblechkarosserie, Zentralrohr-rahmen, vorn Einzerradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzerradaufhängung an Schräglenkern und Torsionsstäben, Stabilisator vorn, Teleskopdämpfer



Felgenreife: 4 J × 15
 Reifengröße: 155 SR - 15
 Bremsen: hydraulische Zweikreis-Bremse, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen
 Lenkung: Schneckenrollenlenkung

ABMESSUNGEN

Länge 4080 mm, Breite 1585 mm, Höhe 1500 mm, Radstand 2420 mm, Spurweite vorn 1379 mm, hinten 1352 mm, Wendekreisdurchmesser 9,6 m

GEWICHT

Leergewicht 875 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1270 kg

VERBRAUCH

(Liter pro 100 km)
 Testverbrauch
 (Landstraße scharf) 12,5

GANGBEREICHE

1. Gang bis 42 km/h
 2. Gang 13 bis 77 km/h
 3. Gang 26 bis 126 km/h
 4. Gang ab 39 km/h

FAHRLEISTUNGEN

(vollgetankt, Besetzung 2 Pers.)
 0-40 km/h = 3,0 sec
 0-60 km/h = 6,0 sec
 0-80 km/h = 10,4 sec
 0-100 km/h = 16,5 sec
 0-120 km/h = 27,8 sec
 mit stehendem Start:
 400 m = 19,3 sec
 1000 m = 37,4 sec
 Höchstgeschwindigkeit 144,0 km/h

PREIS

(inkl. MwSt.)
 VW 1302 S Decker 6574,61 DM
 VW 1302 LS Decker 6773,61 DM

HERSTELLER

Volkswagenwerk AG, Wolfsburg
 Theo Decker
 43 Essen-Borbeck
 Bocholter Str. 185
 Tel.: 02141/64145