

Der neue VW 1500 Automatic jetzt noch sportlicher!

Automatisch **SCHNELLER** fahren

Der Gedanke erscheint zunächst abwegig. Ein Automatic-Auto schneller machen? Was soll das? Wer automatisch fahren will, wird doch in erster Linie bequemer fahren wollen. Indes, die Wirklichkeit sieht anders aus. Privatleute und VW-Vertreter bestellten im Essener Friseursalon von Theo Decker 2-Vergaseranlagen für den neuen Automatic-Käfer. Und Decker paßte seine 2-Vergaser-Kraftkur der jungen Automatic an. — Wir fahren inzwischen den ersten Versuchswagen.

Bei näherem Umgang mit dem jüngsten Kraftmodell zeigt sich recht bald, daß die Frisur eines automatischen Käfers gar kein so verwegenes und durchaus kein dummes Unterfangen ist. Denn neben allem Spaß, die Autos bereiten, die schneller sind als mein's und dein's, ließen sich der Friseur sogar vernünftige Aspekte abgewinnen.

Der forcierte VW-Automatic ist ein vortreffliches Familienauto für Ehepartner mit unterschiedlichen Fahrambitionen. Sie kann damit ebenso gemütlich und problemlos in der Gegend herumrudeln wie mit dem serienmäßigen Automatic auch — und er hat dennoch ein Auto, das sich schneller, sportlicher und selbst geradeaus um einiges rascher bewegen läßt als ein normaler VW 1500.

Und selbst wer solche Probleme nicht zu lösen hat, kann von diesem zwiesgesichtigen Automatic-Wagen profitieren. Werktags fädelt man sich, vom Getriebe nicht nennenswert behelligt, durchs Berufsverkehrsgewühl, um am Wochenende auf freier Strecke die Freuden eines flotten Käfers mit feiner Hinterachse ungeschmälert zu genießen. Werktags wandeln, sonntags schalten — ist heutzutage nicht die schlechteste Devise. Das rein automatische Fahren gerät durch zusätzlichen Dampf noch feiner als bisher. Beschränkt man sich ganz faul auf den dritten Fahrbereich allein und benutzt ihn sogar zum Anfahren, so genießt man zwischen 0 und 100 km/h immer noch die gleichen Fahrleistungen, die ein Serien-Automatic unter Aufbietung aller drei Gänge zuwegebringt. Völlig ohne Schaltereie ist man in jeglichem Stadt- und Vorortverkehr Herr der Lage und nicht nur Teilnehmer. Man kann also, ohne jemand zu behindern und ohne sich dabei zu langweilen, den verstärkten Automatic noch automatischer fahren.

Wählt man hingegen, wie üblicherweise empfohlen, den zweiten Bereich für den Stadtverkehr, so stellen sich schon Fahrleistungen ein, die etlichen anderen Autos überlegen sind. Im Zweiten beschleunigt der Automatic-Super wie ein ordentlich laufender serienmäßiger 54-PS-VW. Das ist in der Praxis schon mehr, als bei uns zum innerstädtischen Fortkommen unbedingt erforderlich ist.

Der erste Bereich — neuerdings Lastbereich benannt — wird hier endgültig in eine Nebenrolle gedrängt. Zwar kann man mit ihm wieder erfolgreich am Ampelrennen teilnehmen, denn bis 50 oder 60 km/h garantiert er die besten Zeiten, doch sofern man über Land auf höhere Geschwindigkeiten aus ist, so ist mit seiner Hilfe zumindest in der Ebene nicht mehr viel zu gewinnen. Rund eine halbe Sekunde oder etwa drei Wagenlängen sind der Lohn für fleißiges Schalten, wenn man bis 100 km/h zwei Gänge einsetzt. Der Grund: man verbummelt viel von der zunächst gewonnenen Zeit durch die beim Automatic notwendigerweise längere Schaltpause. So genießt man das Vorhandensein der drei Bereiche so recht erst im Gebirge.

Müheless kann man im übrigen mit solchem Automatic-Wagen die Leute auf der Autobahn verblüffen. Denn immerhin bringt die Maschine rund 50 PS. Und echte 140 km/h und ein Automatic-Schild am Heck, das will den Überholten nicht so recht zusammenpassen. Leider sind

solche Späße nicht ganz billig, denn gut 12 Liter pro 100 km werden bei solchem Tempo verschlungen. Doch solange man solch übereiliger Versuchung widersteht und Serientrab anschlägt, ist der Verbrauch, verglichen mit demselben Typ der Serie, eher niedriger als höher. Am besten natürlich paßt die Leistungssteigerung zum guten Fahrwerk.

Soweit die Butterseite der Zweivergaseranlagen, neben ihr soll es, so hört man allenthalben, auch eine andere geben, die aus Startproblemen im Winter und dauerndem Nachregulieren der Vergaser besteht. Diesem bösen Ruf sind wir einmal nachgegangen, und zwar gründlich, wie wir's am liebsten tun.

Zu diesem Zweck beobachten wir ständig ein paar Wagen mit nachträglich installierten Zweivergaseranlagen. Und wir müssen sagen: Über diese Autos in unserm Gesichtsfeld ist erfreulich wenig zu berichten. Der älteste von ihnen läuft inzwischen anderthalb Jahre ohne jede Korrektur der Einstellung: sie stimmt immer noch. Den anderen ergeht es ebenso. Das ist fast kein Wunder mehr, denn die Hersteller solcher Anlagen, Decker und Riechert, geben sich heute einige Mühe, sie so solid wie möglich zu machen.

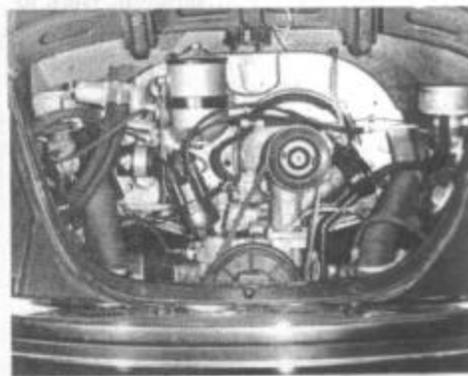
Obwohl diesen Anlagen, wie auch bei Porsche, eine eigene Starteinrichtung fehlt, bleibt der VW-Motor auch bei sehr niedriger Temperatur ein williger Starter. Er springt augenblicklich an, wenn man etwas mit dem Gaspedal pumpt, braucht dann aber 10 bis 20 Sekunden bis er einwandfrei rundläuft. Auch etwas angespitzt also behalten die Maschinen ihren VW-Charakter und die erfreuliche Eigenschaft, nichts anderes zu brauchen als Normalbenzin.

Die Starterei ist also der Probleme schlimmstes nicht. Mehr Mühe hatte die Firma Decker aufzuwenden, die zwei Vergaser in den engeren Automatic-Wagen einzupflanzen. Die Einfüllöffnung des Öltanks muß versetzt werden und das Steuerventil für die Schaltkupplung wandert auf den Gebläsekasten. Natürlich hat Decker Anbauteile und einen geänderten Öltank — im Austausch — parat. Des weiteren liefert er einen Spezialverteiler mit veränderter Kennlinie, und den gibt's auch nicht überall. Aber der ist ab Essen auch nicht teurer als jener, den man zu anderen Zweivergaseranlagen braucht. Dennoch verteuert sich die ganze Geschichte durch die Automatic schon um etwa 40 Mark für Einbau und Sonderteile.

Clauspeter Becker

Beschleunigung

	VW Automatic mit zwei Vergasern			VW 1500 mit zwei Vergasern
	3. Bereich	2. u. 3. Bereich	1., 2. u. 3. Bereich	beim Durchschalten der Gänge
0 — 60 km/h	9,2 sec	8,5 sec	6,2 sec	5,7 sec
0 — 80 km/h	16,0 sec	13,2 sec	12,5 sec	11,1 sec
0 — 100 km/h	23,2 sec	19,4 sec	18,8 sec	16,8 sec
0 — 120 km/h	35,4 sec	31,9 sec	31,4 sec	29,5 sec
	VW Automatic (Serie)			VW 1500 (Serie)
0 — 60 km/h	11,2 sec	9,8 sec	7,9 sec	8,2 sec
0 — 80 km/h	20,2 sec	15,6 sec	14,4 sec	13,3 sec
0 — 100 km/h	30,6 sec	24,6 sec	22,9 sec	19,8 sec
0 — 120 km/h	44,7 sec	38,6 sec	37,5 sec	36,3 sec



Es wird, wie man hier sieht, ein bißchen eng, wenn man dem Automatic-Wagen 2 Vergaser einpflanzt.