

311
Gerd Hagedorn
Schrick 73 D
vie 11

mot

auto-journal

E 5939 D

vereinigt mit motor-Rundschau + kritik

Belgien bfr 26,50, Dänemark dkr 4,-, Finnland Fmk 1,80, Frankreich FF 3,-, Griechenland Dr 18,-, Italien Lit 320, Jugoslawien Din 7,-, Kanada can \$ - ,60, Luxemburg lfr. 20,-, Niederlande hfl. 1,60, Norwegen nkr. (inkl. moms.) 3,65, Österreich ö. S. 10,-, Portugal Esc. 16,-, Spanien Plas 37,-, Südafrika R - ,42, Schweden skr. (inkl. moms.) 3,-, Schweiz sfr 1,60, Türkei TL 9,50, USA US\$ - ,60.
Printed in Germany

Nr. **18** 4.9.1971 DM 1,50

Billiger Fiat: 125P Taunus mit Bilstein

Neuheiten durchleuchtet

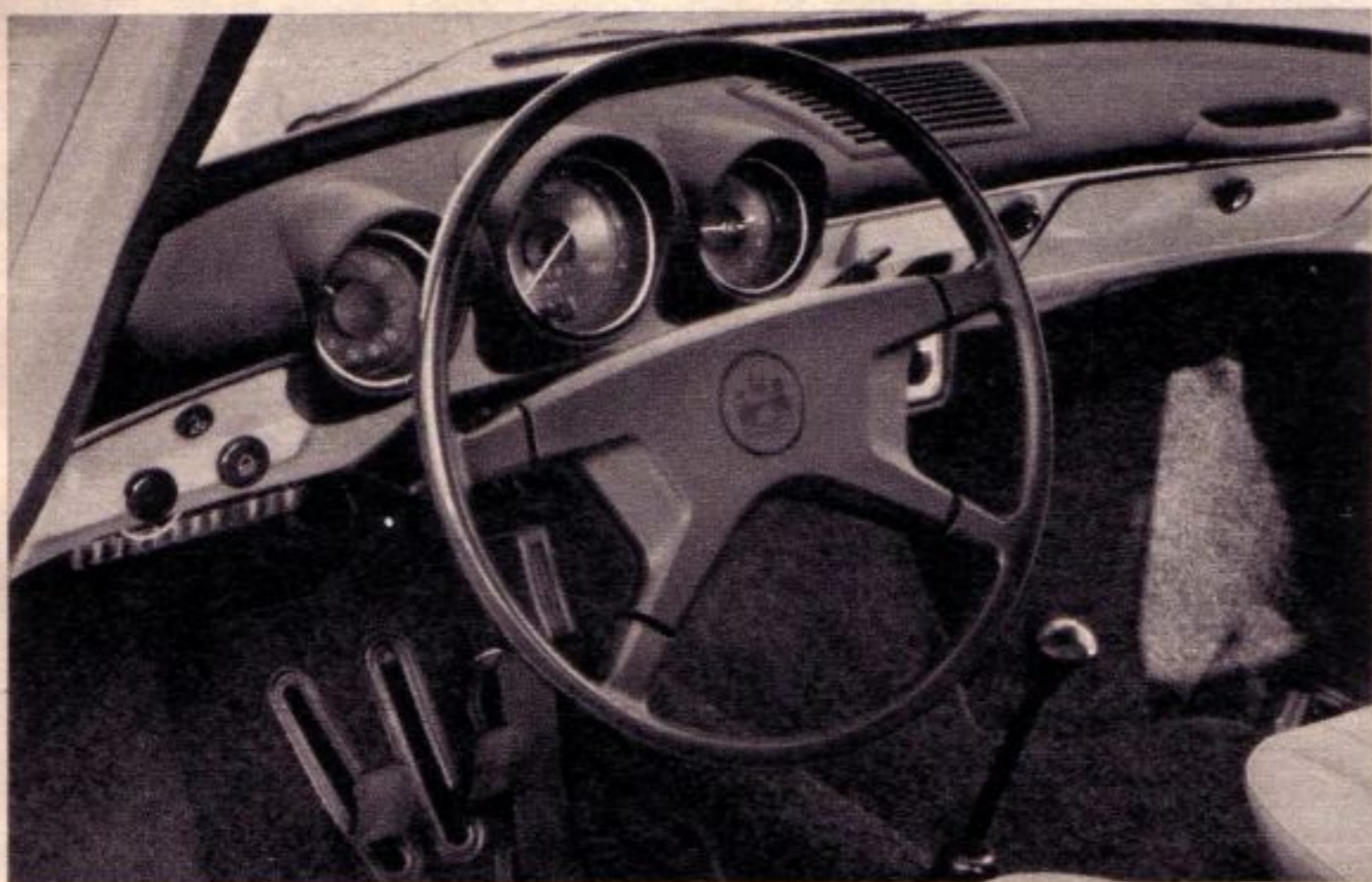
VW Käfer - Audi 100 GL
VW K 70 - NSU Ro 80



Vergleichstest: BMW kontra Alfa

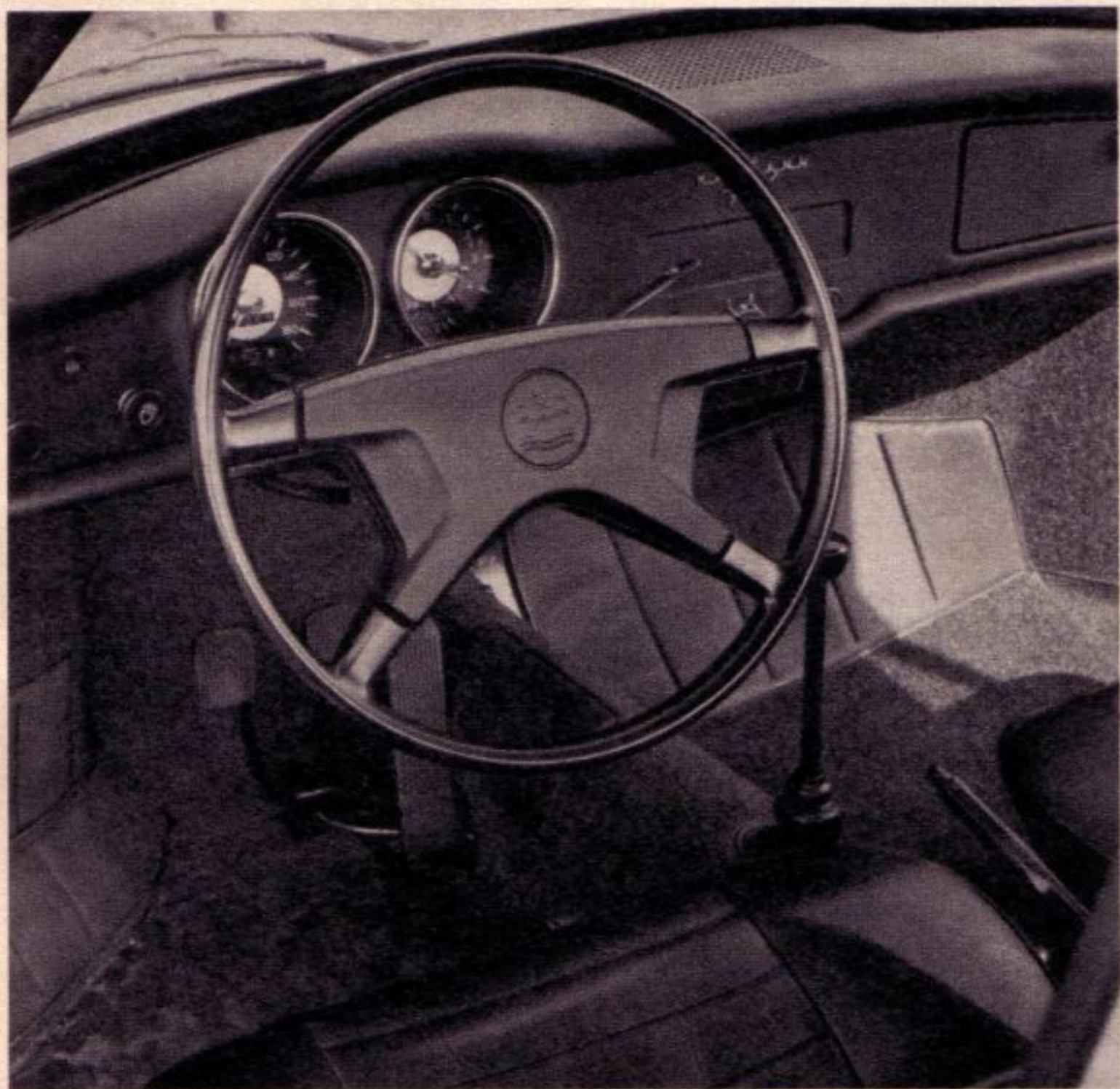
VW NEUHEITEN 1971/72

1600



Keine Änderungen im Modellprogramm, bei der Optik und der Technik. Auch der VW 1600 bekam das neue Vierspeichenlenkrad, neue Instrumente mit klaren Skalen, den Fingerhebel rechts an der Lenksäule für Scheibenwischer und -wascher. Weitere Änderungen: Automatik-Anlassen auch in der Parksperrung möglich; verstärktes Schloß an der Variant-Heckklappe; verstärkte Türschlösser; Bordprüfnetz mit Zentralstecker.

Karmann-Ghia



Dieses Modell bleibt und bleibt – jetzt schon im 17. Produktionsjahr, weil es sich auf dem US-Markt weiterhin gut verkauft. Neu sind ab August 1971 die Stoßstangen mit Gummibelag und die vergrößerten Heckleuchten mit serienmäßigen Rückfahrleuchten, jeweils entsprechend dem 1600 L; die Karosserie-Seitenteile wurden entsprechend angepaßt.

Dazu bekam der Karmann-Ghia ebenfalls das neue Vierspeichenlenkrad einschließlich Fingerhebel rechts, außerdem die Instrumente vom 411 LE einschließlich Tageskilometerzähler. – Selbstverständlich profitiert er auch von den übrigen Käfer-Änderungen und hat ebenfalls das Bordprüfnetz.



Transporter



Für alle Ausführungen mit geschlossenem Aufbau (Kastenwagen, Kombi, Kleinbus etc.) stehen jetzt zwei Motoren zur Wahl: wie bisher der 1584 ccm/50 PS-Motor und zusätzlich der neue 1679 ccm/66 PS-Motor. Neu ist dieser 66 PS-Motor allerdings nur für den Transporter. Er wurde vor Jahren – von September 1968 bis Juli 1969 – schon im VW 411 eingebaut. Durch reduzierte Verdichtung (7,3:1) und die Abstimmung auf die Abgasvorschriften wurde allerdings die Leistung leicht von 68 PS bei 4900 U/min auf jetzt 66 PS bei 4800 U/min gedrosselt. Schon der Vergleich der vom Werk angegebenen Höchstgeschwindigkeit beweist, daß man durchaus von einem „Schnelltransporter“ sprechen kann: Spitze immerhin 125 km/h mit 66 PS, gegenüber 110 km/h mit 50 PS. Und diese Werksangaben sind Mindestwerte; wir haben kürzlich einen 50 PS-Kleinbus mit 118 km/h gestoppt, also könnten gute Exemplare mit 66 PS schon 130 km/h erreichen. Damit die erheblich erhöhten Fahrleistungen nicht zum Risiko werden, sind Gürtelreifen 185 SR 14 und Bremskraftverstärker bei der 66 PS-Transporter-Ausführung serienmäßig; offene Aufbauten (Pritschenwagen) werden weiterhin nur mit 50 PS geliefert.

Äußerlich erkennt man alle neuen VW-Transporter an den vergrößerten Heckleuchten, siehe Foto oben. Außerdem wurden die Kühlluftöffnungen für den Motor hinten oben vergrößert; die Tankklappe rückte ganz ins Heck, damit sie auch bei voll geöffneter Schiebetür zugänglich bleibt – beide Änderungen wiederum nicht beim Pritschenwagen. Beim genauen Hinsehen erkennt man außerdem die vergrößerten Radausschnitte vorn; sie erhalten die Lenkbarkeit der Vorderräder auch bei sehr kritischen Fahrbedingungen (Matsch, Schnee und Schlamm).

Die übrigen Transporter-Änderungen: Entlüftung in den Fahrerhaustüren; Bordprüfnetz mit Zentralstecker; verstärkte Bodenplatte und stabilerer Hinterwagen (notwendig für den 66 PS-Motor, auch bei der 50 PS-Ausführung); Schloß an der Heckklappe mit einer Sicherungsraste, damit sie keinesfalls aufspringen kann.