

# mot

das auto-journal

E 4977 D

vereinigt  
mit motor-Rundschau + kritik

Ausgabe A  
Vom Jungfachmann  
zum Kfz-Meister  
Tankwart - Elektrik  
Nr. 10 15.5.1971

## Test VW Cabrio 1302 LS



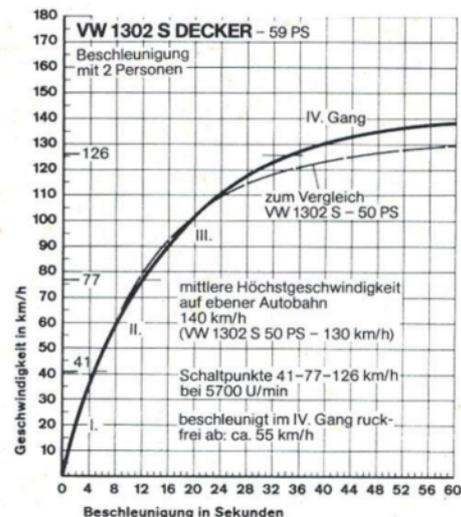
## Test Ascona 19+19SR

## Test Ascona Voyage



Mit vielen Tips zur Fahrpraxis

# Test Deckers schneller Käfer



Reichhaltige Instrumentierung wie in diesem von Decker hergerichteten VW 1302 LS (Bild links) muß nicht sein, denn durch Zweivergasanlage wird der Motor nicht zum Hochleistungstriebwerk. Aber sie macht sich recht gut. Das Lederlenkrad hat kleineren Durchmesser, dadurch direkteres Ansprechen und bessere Handlichkeit, aber auch mehr Armkraft. Die Sportsitze von Recaro (7 Stuttgart 1, Postfach 519), Bild rechts, haben keine regelrechte Schalenausformung; mit Seitenwulst an Sitzfläche und Lehne bieten sie aber sehr brauchbare Körperabstützung. Kopfstütze organisch am Sitz befestigt. Alle Ausstattungsextras können von Decker bezogen werden.



Zur Leistungssteigerung an VW-Motoren gibt Wolfsburg seinen Kunden weder Rat noch Hilfe. Aber im profitablen Geschäft des privaten Motortuning haben sich einige Firmen etabliert, die durchaus auch die schweigende Wertschätzung des VW-Werkes genießen. Zu ihnen zählt die Firma Theo Decker in Essen (TDE), die als einfachste Maßnahme eine Zweivergasanlage für die Käfer-Typen 1300 bis 1302 S empfiehlt und damit etwas bessere Fahrleistung für den Käfer verspricht. Wir prüften diese Anlage im VW 1302 S.

In früheren Jahren war es aufgrund der mangelhaften Fahrwerkseigenschaften (Pendel-Hinterachse, rubbelnde Trommelbremsen) nicht recht ratsam, die Leistung des Käfer-Motors zu erhöhen. Mittlerweile haben die Käfer ab 1300 die stabilisierende Schräglenker-Hinterachse, die 1302-Modelle liegen durch die neue Vorderachse sogar gut, Scheibenbremsen an den Vorderrädern gibt es gegen Aufpreis (der 1302 S hat sie serienmäßig). Der technisch weniger fortschrittliche VW 1200 ist für Tuningmaßnahmen nicht geeignet. Mit der Zweivergasanlage von Decker kommt der Käfer zu folgenden Leistungsdaten:

- VW 1300 – 46,8 statt 40 PS
- VW 1300/1302 – 50,8 statt 44 PS
- VW 1500 – 52 statt 44 PS
- VW 1302 S – 59 statt 50 PS.

Diese Ausführung haben wir geprüft.

Für die genannten Käfer kostet die TDE-Zweivergasanlage komplett mit Ansaugrohren, zwei Solex-Vergasern 34 PCI, zwei Naßluftfiltern und Kleinteilen 427,35 DM. Der zur einwandfreien Funktion erforderliche Zündverteiler mit Fliehkraftverstellung (68,82 DM) ist momentan nicht lieferbar. Bei 1302/1302 S kann allerdings der Serienvorteiler weiter verwendet werden, wenn die Unterdruckdose nicht angeschlossen wird (Fliehkraftverstellung). Für alle Käfer-Typen sind Zündkerzen mit Wärmewert 175 erforderlich.

Die Montage der gesamten Anlage kostet etwa vier Stunden Zeit. Decker verlangt dafür in seiner Essener Zentralwerkstatt 84,56 DM, ähnlich hoch dürfte der Preis bei jeder anderen VW-Werkstatt liegen. Da es am Motor selbst keine Umbauarbeiten gibt, wird man den Einbau auch selbst erledigen können, Geschick und Sorgfalt vorausgesetzt.

Die komplette Zweivergasanlage kostet einschließlich Montage ca. 540 DM. So klettert der von uns geprüfte VW 1302 S bei einem Grundpreis von 6290 DM auf 6830 DM und kostet damit exakt den Preis des Fiat 124 N.

Bei der Leistungssteigerung von 50 auf 59 PS bleibt der Hubraum von 1600 ccm unverändert. Der Decker-Käfer 1302 S rutscht in die Versicherungsklasse 56–60 PS, Tarifaufschlag pro Jahr durchschnittlich 50 DM. Jedoch wird diese Versicherungsklasse wirklich gut ausgenutzt, während der Serien-Käfer 1302 S mit 50 PS recht unglücklich in der Versicherungsklasse 45 bis 55 PS liegt.

TÜV-Abnahme ist wegen der Leistungserhöhung selbstverständlich erforderlich. Decker liefert zu jeder Anlage ein Mustergutachten des Rheinisch-Westfälischen TÜV, so daß es keine Zulassungsschwie-

rigkeiten gibt, wenn der Wagen in Ordnung ist.

Alle Serien-Käfer kommen mit Normalkraftstoff aus. Der Decker-VW mit Zweivergasanlage braucht bei gleicher Motorverdichtung nicht zwingend Superkraftstoff, doch ist er zugunsten bestmöglicher Ausnutzung der Mehrleistung wirklich zu empfehlen. Wenn man berücksichtigt, daß sich schon der serienmäßige 1302 S mit einem durchschnittlichen Verbrauch von 11,5 Liter auf 100 Kilometer recht weit vom 1200-Sparkäfer abgesetzt hat, so wird der rechnerische Unterschied zum Decker-Käfer nochmals größer durch den Aufpreis Normal- zu Superkraftstoff und durch den Kraftstoffmehrerbrauch. Wir ermittelten bei verhältnismäßig viel Kurzstreckenanteil einen Durchschnittswert von 13,2 l/100 km. Bei günstigerem Fahrbetrieb und nicht zu scharfer Motorbeanspruchung kann man voraussichtlich mit einem Durchschnitt von ca. 12,5 l/100 km rechnen.

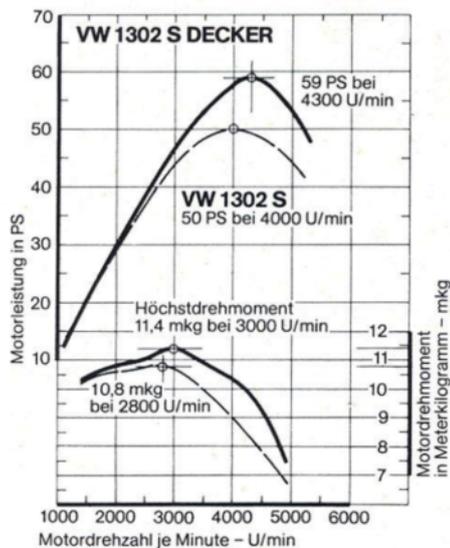
Aus unseren Beschleunigungs- und Leistungskurven wird deutlich, daß der 1600er Motor nicht zum Hochleistungstriebwerk wird, beste Drehmomentwerte zwischen 2500 und 4500 U/min, genau wie beim Serienmotor; oberhalb 4500 U/min fällt die Drehmomentkurve steil ab. So sind auch im knapp unteretzten 4. Gang keine hohen Dauerdrehzahlen möglich, Drehzahlmesser ist praktisch nicht erforderlich. Damit lassen sich auch Bedenken gegen zu hohe Öltemperatur zerstreuen, Montage eines Nebenstromölfilters mit Rücklaufkühlschlange ist auch bei hochsommerlichen Temperaturen nicht notwendig. Die höhere Lagerbeanspruchung im Motor durch das kräftigere Drehmoment ist praktisch ohne Bedeutung.

Wegen des höheren Ansaugeräuschs ist der Zweivergasermotor lauter als der Serienmotor, doch empfinden die Insassen das Geräusch im allgemeinen nicht lästiger als beim Serienmotor.

Beim Ampelstart wird die Mehrleistung des Zweivergasermotors deutlich spürbar, wenn man die Gangspitzen ausnutzt, und man kann bei günstigem Drehmoment schon um 2000 U/min eher mal als beim Serienmotor im dritten Gang bleiben, statt gleich in den zweiten zurückzuschalten. Ab mittlerem Fahrtempo zieht der Decker-Käfer jedem Serien-Käfer klar weg. Gefühlmäßig ist der Unterschied zu einem gut eingelaufenen Serien-Motor größer als es unsere Beschleunigungskurve zeigt, tatsächlich wird erst ab ca. 100 km/h ein Vorsprung erkennbar; die Decker-Anlage erhöht Kraftreserve und Fahrleistung bei mehr als mittlerer Drehzahl.

Der Zweivergasermotor hat weder Choke noch Startautomatik, auch Ansaugvorwärmung fehlt. Bei morgendlichem Kaltstart empfiehlt sich mehrmaliges Pumpen mit dem Gaspedal; so springt der Motor auch bei kühler Außentemperatur sicher an und reagiert nach wenigen Sekunden willig aufs Gas. Jedoch kam in unserem Fahrbetrieb Vergaservereisung als Folge der fehlenden Ansaugvorwärmung vor. So narrensicher wie der Serienmotor ist der Zweivergasermotor bei aller mechanischen Einfachheit tatsächlich nicht.

Hersteller: Firma Theo Decker, 43 Essen-Borbeck, Bocholder Straße 185, Telefon: 021 41/68 41 45.



Text: Wolfgang Hecht  
Fotos: J. F. Drkosch, W. Hecht  
Zeichnungen: J. F. Drkosch