

Unser Test:

VW-Achtsitzer „Sondermodell“

Wie der „Stationcar“ – sprich: Kombi-wagen auf Pkw-Basis – ist auch der vier-rädrige Kleintransporter (weniger schön: Kleinlastler) eine ausgesprochene Nachkriegs-erscheinung. Was es vorher an Lieferwagen von 1/2–1 Tonne Tragkraft gab, waren Dreiradwagen, die aus dem deutschen Produk-tionsprogramm fast alle verschwunden sind. Einzige Ausnahme blieb der Goliath-Goli, nachdem Tempo die Typen Boy und Hanseat zugunsten der Vierradtypen Wiking und Matador aufgab. Um so mehr Typen gibt es an Vierrad-Kleintransportern, und weit an deren Spitze die Transporter-Version des Volkswagenwerkes, das fast die Hälfte der zugelassenen derartigen Fahrzeuge baute. Ungefähr 260 000 Transporter wurden seither gebaut, und das neu errichtete Werk in Hannover-Stöcken produziert deren täglich 300. Die Produktion des Transporters begann 1950, und die damals jährlich erzeugte Zahl ist heute das Ergebnis von nur 18 Arbeit-s-tagen. 1956 verließen 62 500 Einheiten das Band, davon rund 12 000 in der Spezial-ausführung als Sieben- bzw. Achtsitzer. Diese letzte Zahl wird erst dann eindrucksvoll, wenn man weiß, daß sie 91% der deutschen Ge-samtproduktion an Fahrzeugen dieser Gattung darstellt.

Der Erfolg des Kleintransporters, der wie gesagt das Dreirad fast gänzlich verdrängt hat, ist wohl darin zu suchen, daß er eine Kombination von Lastwagen und Pkw dar-stellt – zwar Transportmittel für Güter, aber Vertreter von Bautendenzen, wie sie im Per-sonenwagenbau üblich sind, oft sogar unter Beibehaltung ganzer Pkw-Aggregate, zu-mindest des Motors. Daraus resultieren gute Fahrleistungen und angenehme Fahreigen-schaften. Gar bald entstand aus dem Klein-transporter der Achtsitzer, eine Art kleinen Omnibusses, so verpönt aus steuertech-nischen Gründen auch die Bezeichnung „Kleinbus“ ist. Der Achtsitzer gilt ja als achtsitziger Personen-

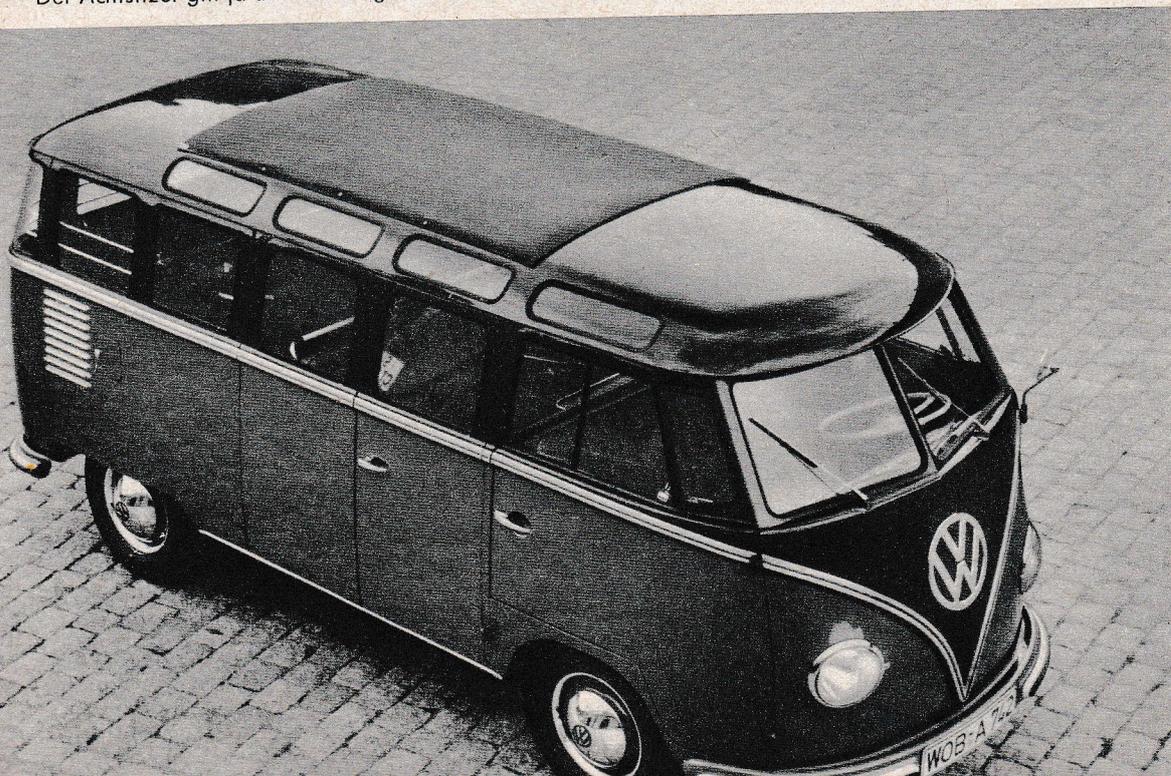
wagen, und er wird deshalb auch nach Hub-raum und nicht nach Gewicht versteuert (für die Haftpflichtversicherung gibt es freilich die Sondersparte „Kombinationswagen“ mit etwas höheren Tarifen).

Der besondere Erfolg wiederum des VW-Transporters liegt im guten Ruf des VW-Motors begründet, der an Anspruchslosigkeit und Lebensdauer ja als Vorbild gelten darf. Dieser Motor erscheint hier unverändert und braucht deshalb unseren Lesern wirklich nicht mehr vorgestellt zu werden. Übernommen sind auch das Getriebe und im Prinzip die Hinterachse. Gegenüber dem VW-Personen-wagen findet sich jedoch in den Hinterachs-enden je ein Stirnradvorgelege, das die Über-setzung der Gesamtachse um 40% vergrößert und das Triebwerk so an die besonderen Gegebenheiten des Transporters anpaßt. Das Prinzip dieser Doppelübersetzung ist von den früheren VW-Gelände- und Schwimmwagen her bekannt. Wie beim Personenwagen sind die Vorderräder an Kurbelarmen geführt und über Drehfederpakete abgefedert, freilich unter entsprechender Verstärkung aller Organe. So enthält das Federpaket neun Blatt. Seit 1955 hat auch die Hinterachse, nach wie vor als „verkürzte Pendelachse“ ausgebildet, Teleskopstoßdämpfer; auch hier finden sich die querliegenden Drehstäbe. Dagegen ist die Karosserie unter Verzicht auf den Zentral-rohrrahmen selbsttragend ausgeführt. Diese Leichtbaukonstruktion besteht aus Blechpreß-teilen, die miteinander verschweißt sind; Sei-tenwände und Dach sind durch Kastenprofile, Boden und Innenwände durch Sicken versteift. Die Achsen sind durch einen Verstärkungs-rahmen aus Längs- und Querträgern ver-bunden, so daß ein steifes Ganzes entstand, das den Verzicht auf den Zentralrohrrahmen erlaubt.

Während der normale Kombiaufbau durch zusätzliche und leicht demontierbare Sitz-bänke auch als Personentransporter dienen

kann, sind die Sieben- und Achtsitzer von Haus aus für den Personentransport und für nichts anderes eingerichtet. Grundsätzlich sind hierfür drei Sitzbänke vorgesehen: die (notfalls dreisitzige) Fahrerbank, eine mittlere (zwei- oder dreisitzige) und eine dreisitzige hintere Bank. Bei der siebensitzigen Aus-führung hat die Mittelbank nur zwei Sitze, so daß der Einstieg zur hintersten Bank noch er-leichtert wird und der freie Platz auf großer Fahrt noch zum Abstellen von Gepäck dienen kann. Der getestete Wagen war ein Achtsitzer, hatte also die dreisitzige Mittelbank. Zum Erreichen der vorderen Sitzbank sind die beiden Vordertüren da, während man zu den beiden anderen Bänken über zwei seitliche Flügeltüren (rechts) gelangt, dank abklapp-barer Rückenlehne der Mittelbank sogar sehr bequem, bequemer jedenfalls als auf den Beifahrersitz. Der linke Teil der Flügeltür ist verriegelbar, der rechte verschließbar, wie übrigens auch die Fahrertüre (Beifahrertür ver-riegelbar) und die hintere Heckklappe, die den Zugang zum Gepäckraum von außen er-möglicht. Motorraumdeckel und Abschluß-klappe für den Tankstutzen sind mittels eines Vierkantschlüssels abzusperrern, was freilich nur bedingten Schutz gibt, da ein Schrauben-zieher denselben Dienst tut. Bei der Fahrertür wünscht man sich eine Sperre, welche die Tür offenhält, denn so schnell, wie sie von selber zugeht, kommt man kaum ins Fahrerhaus.

Das getestete „Sonder-Modell“ unterscheidet sich vom normalen Sieben- bzw. Achtsitzer natürlich nicht nur durch den um rund DM 1500.– höheren Preis. Diese Luxusausfüh-rung ist äußerlich zunächst durch die ziegel-rote Grundfarbe und das kastanienbraune Ober-teil kenntlich, weiter durch die Dachrand-verglasung und durch das (Golde-)Schiebe-dach. Auch die Heckklappe zum Gepäckraum ist verglast, so daß der innere Rückblick-spiegel sinnvoll ist, wenigstens solange das Gepäck nicht bis unter das Dach gestapelt ist.



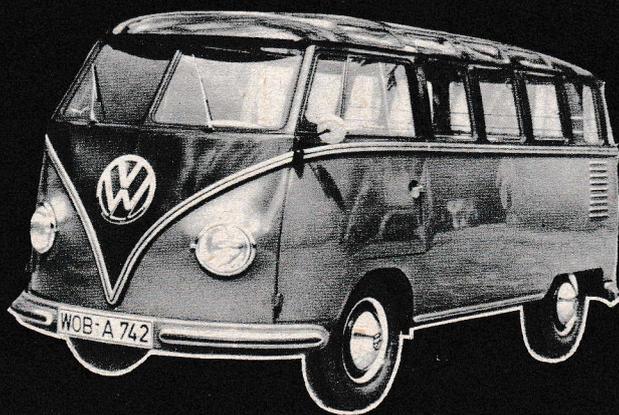
Fotos: Studio Schwaben

Auch die Heckrundung ist verglast und trägt zum Schutz gegen scheuernde oder stoßende Gepäckkanten Sicherheitsstangen. Übrigens ist die Dachrandverglasung, die bei Gebirgsfahrten besonders zweckdienlich ist, aus strahlungsabsorbierendem Sicherheitsglas hergestellt. Der äußerliche Chromschmuck ist reicher, als die innere Ausstattung (Innenrückblickspiegel, elektrische Zeituhr rechts im Armaturenbrett, Kleiderhaken, Halteschlaufe). Aber auch beim normalen Achtsitzer ist an Komfort für die Fahrgäste schon nicht gespart, findet man doch Innenbeleuchtung, drei Armlehnen, je einen Aschenbecher pro Sitzreihe, an der Vorderbankrücklehne ein breites Ablagetischchen, Kunstlederauskleidung des gesamten Inneren bzw. Tuch-Dachbespannung und Haltestangen auf den Rücklehnen.

Das Instrumentarium ist auf das Notwendige beschränkt: Tachometer mit Kilometerzähler, der zugleich die Kontrolleuchten für Batterieladung, Öl Druck, Fahrtrichtungsanzeiger, Fernlicht und Kühlung enthält. Links von diesem Einblickinstrument befindet sich der Zugknopf für die (parallel arbeitenden, nicht automatisch abstellenden) Scheibenwischer und ein Kippschalter für die Innenbeleuchtung, rechts davon der Zugschalter für die Beleuchtung. Der Winkerschalter sitzt links an der Lenksäule, schaltet aber nicht selbsttätig ab. Blinker wären freilich moderner und angesichts der Länge des Fahrzeugs sicher günstiger. Rechts der Lenksäule sitzt das Anlaß-Zündschloß. Unter dem Armaturenbrett, das ganz rechts die Zeituhr aufnimmt und in der Mitte auf Wunsch ein Rundfunkgerät einzubauen gestattet, zieht sich in ganzer Breite ein zwar ziemlich flaches, dafür aber tiefes Ablagefach hin, das für Atlanten, Karten, Aktentaschen usw. gut geeignet ist. Zwei weitere, allerdings kleine Ablagefächer finden sich in den beiden Vordertüren. Der Aschenbecher für Fahrer und Beifahrer sitzt in unmittelbarer Nähe der Windschutzscheibe oben auf dem Armaturenbrett. Das elfenbeinfarbige Lenkrad ist zweispeichig, in Durchmesser und Kranzstärke sehr angenehm und trägt in der Mitte den Wolfsburg-wappengezierten Hupenknopf. Am Fuß der Fahrerbank in Wagenmitte sitzen der Drehgriff für die Heizung, links davon der Starterzug, rechts der Zugknopf für die Betätigung des Kraftstoffhahns.

Sehr viel haben die Wolfsburger für die Belüftung getan, was als vorbildlich gelten darf. Die ursprüngliche VW-Heizung wurde beibehalten, denn die Warmluft kann durch einen Drehgriff stufenlos reguliert werden, und eine Klappe im vorderen Zuführungsrohr läßt diese Warmluft wahlweise in den Fußraum austreten oder leitet sie weiter zu den Entfrosterdüsen. Für frische Luft ist ausreichend gesorgt, was den Sommerfahrgästen des VW-Achtsitzers eine Beruhigung sein darf: zum einen sorgt das Schiebedach für jede Menge Luft, ferner haben die beiden Vordertüren Schiebefenster und Ausstellflügel, und auch zwei der hinteren Seitenfenster sind ausstellbar. Das sind an sich gebräuchliche Dinge, dazu kommt aber eine neue Belüftung von großer Wirksamkeit: Das Wagendach ist seit einiger Zeit über die Windschutzscheibe vorgezogen, und im dortigen Staugebiet wird staubarme, auspufffreie Luft entnommen, die über einen Kanal ins Wageninnere geleitet wird. Sie kann in der Menge durch einen Hebel reguliert und durch einen zweiten Hebel wahlweise zum Fahrgast- oder zum Fahrerraum gelenkt werden. Auch

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE VW-ACHTSITZER „SONDERMODELL“



MOTOR

Viertakt-Boxer-Vierzylinder, Bohrung x Hub 77x64 mm, Hubraum 1192 ccm, Verdichtung 6,6:1, Leistung 30 PS bei 3400 U/min, max. Drehmoment 7,7 mkg bei 2000 U/min, hängende Ventile (Stoßstangen und Kipphebel), zentrale Nockenwelle (Antrieb durch schrägverzahnte Stirnräder), 4 Kurbelwellenlager, Luftkühlung durch thermostatgesteuertes Gebläse, Druckumlaufschmierung mit Ölkühler (Ölinhalt 2,5 Liter), 1 Fallstromvergaser Solex 28 PCJ, Kraftstoffförderung durch mechanische Pumpe, 40-Liter-Tank im Heck (5 Liter Reserve), Batterie 6 V 77 Amp.st., 160-W-Lichtmaschine, Kolbengeschwindigkeit bei Nennleistung (3400 U/min) 7,25 m/s, bei Höchstgeschwindigkeit (88 km/st = 3680 U/min) 7,85 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Motor hinter, Getriebe vor der Hinterachse, Einscheibentrockenkupplung, Vierganggetriebe (II.-IV. Gang sperrsynchronisiert) mit Knüppelschaltung in Wagenmitte, Übersetzungen: I. 3,60, II. 1,88, III. 1,23, IV. 0,82, rückwärts 4,63, Achsantrieb durch spiralverzahnte Kegelräder + Stirnradvorgelege in den Rädern, Übersetzung 4,43 · 1,40 = 6,20, Ölinhalt für Vorgelege 2 · 0,25 Liter.

FAHRWERK

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn Einzelradaufhängung an Längslenkern und querliegenden Blatt-Torsionsfedern, hinten Pendelachse an querliegenden Torsionsstäben, Teleskopstoßdämpfer vorn und hinten, Reifen 6,40-15 (2,0/2,5 atü), Einzelradlenkung (Schnecke, Übersetzungen 15,1:1), hydraulische Fußbremse (vorn Duplex), Bremsfläche 836 cm², Handbremse mechanisch auf Hinterräder wirkend.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2400 mm, Spurweite 1370/1360 mm, Bodenfreiheit (belastet) 240 mm, Außenmaße 4220x1750x1940 mm, Wendekreisdurchmesser 12 m, Eigengewicht vollgetankt 1110 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1850 kg.

Geschwindigkeitsbereiche:

I. Gang	0 bis 25 km/st
II. Gang	5 bis 50 km/st
III. Gang	10 bis 75 km/st
IV. Gang	ab 15 km/st
Höchstgeschwindigkeit	88 km/st

Beschleunigung (mit 1850 kg Gesamtgewicht)

0 bis 40 km/st	10,5 sec
0 bis 60 km/st	21 sec
0 bis 80 km/st	48 sec

Steigfähigkeit:

I. 24% (13 km/st), II. 12% (35 km/st), III. 7,5% (53 km/st), IV. 4% (80 km/st).

Leistungsgewicht

vollgetankt, fahrfertig 37,0 kg/PS
vollbelastet 61,7 kg/PS

Verbrauch: (Normalbenzin)

Normverbrauch 8,5 Liter/100 km
Testverbrauch 10,8 Liter/100 km

Wartung: (Empfehlungen laut Betriebsanleitung)

Ölwechsel alle 4000 km
Schmierdienst alle 2000 km

PREISE

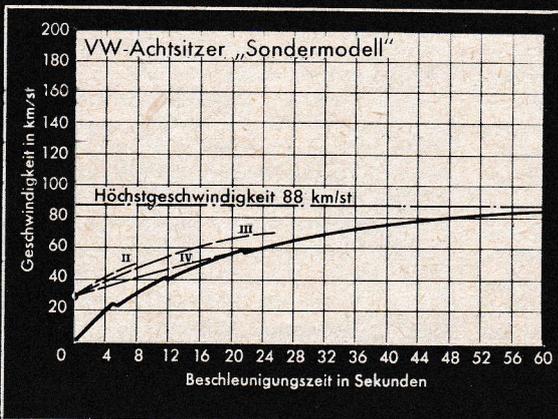
Achtsitzer „Sondermodell“	DM 8475.—
Siebensitzer „Sondermodell“	DM 8475.—
Achtsitzer, Normalmodell	DM 6975.—
Kombi mit Sitzen für 7—8 Pers.	DM 6275.—
2 elektrische Ventilatoren für Standbelüftung im Dach	DM 70.—

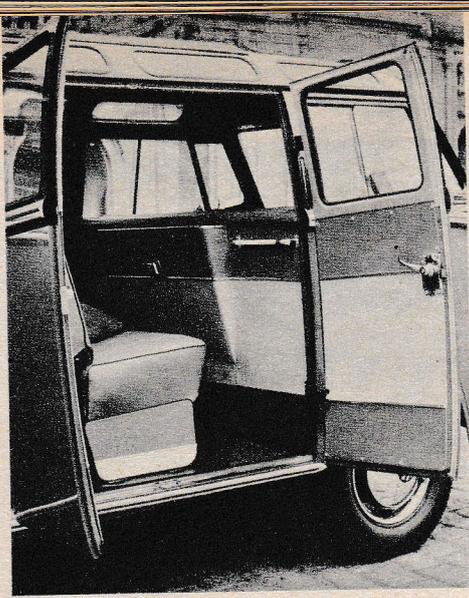
Steuer und Versicherung

Kfz-Steuer im Jahr DM 173.—

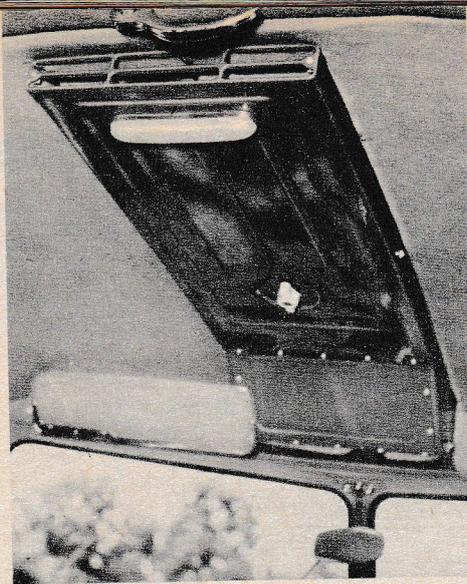
Mindehaftpflichtversicherung im Jahr DM 210.— + 5%

Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr DM 250.— + 5%





Der Einstieg durch die seitliche Doppelflügeltür ist bequem, vollends bei abgeklappter Rückenlehne der Mittelbank. Hinter dem Ablagetischchen das Ersatzrad.



Dies ist der vor der Windschutzscheibe beginnende Frischluftschacht mit den seitlichen Schlitzen für Belüftung des Fahrertraumes und Austritt zum Fahrgastraum.



Der Kofferraum ist auch von hinten bequem zugänglich (obere Klappe) und verschließbar. Die untere Klappe dient dem Zugang zum Motor; auch sie ist absperribar.

bei großer Hitze machte diese neue Belüftung das Schiebedach fast entbehrlich. Vom Fahrersitz her ist das Schiebedach ohnehin nur schlecht (weil es sich dabei verkantet) und dazuhin nur ein Stückchen weit zu öffnen. Man begibt sich zweckmäßigerweise in den eigentlichen Fahrgastraum oder überläßt es einem der Fahrgäste. Das Dach kann in jeder beliebigen Öffnungsstellung durch Verdrehen des Betätigungsgriffes fixiert werden.

Die Sichtverhältnisse sind für Fahrgäste wie Fahrer sehr gut, wie dies bei Rundumverglasung nicht anders zu erwarten ist. Störend für den Fahrer ist höchstens noch der Mittelposten in der keilförmigen Windschutzscheibe, und auch weniger er als der daran befestigte, genau in Augenhöhe liegende Rückblickspegel, der dazu zwingt, den Kopf zu neigen, wenn der Innenrand von Rechtskurven voraus ganz überblickt werden will. Federung und Polsterung auf den eigentlichen Fahrgastbänken sind als recht gut zu bezeichnen, jedenfalls so, daß auch längere Reisen bequem zu überstehen sind. Im allgemeinen ist der Achtsitzer ja kein Ferntransportmittel, wofür der Omnibusunternehmer lieber den rentablen großen Omnibus einsetzt (falls er die Fahrgäste zusammenbekommt). Oft genug wird der Achtsitzer mit seinen sieben zahlenden Fahrgästen aber von kleinen Gesellschaften gechartert, die auch einmal größere Reisen unternehmen. Von der Federung auf der Fahrerbank ist zu vermelden, daß sie noch nicht so gut gelöst ist wie auf den anderen Plätzen – kein Wunder, wenn man direkt über der Vorderachse sitzt, die sich mit harten, kurzen Schlägen bemerkbar macht, auch bei voller Auslastung des Wagens. Noch stärkere Polsterung wäre deshalb kein Fehler. Auf den Kunstlederbezügen kommt man dazuhin gerne ins Schwitzen. Die Rücklehne ist nicht verstellbar, auch nicht die Sitzbank selbst, so daß vielleicht nicht jede Statur gleich gut Platz hat. Dem mittelgroßen Fahrer paßt indessen die gewählte Anordnung wie angemessen. Hinter der aushängbaren Rückenlehne der Fahrerbank steht gut versorgt das Ersatzrad.

Es macht förmlich Spaß, den VW-Achtsitzer zu fahren. Wie schon erwähnt, liegt das Lenkrad recht günstig, läßt sich in der Mittelage auch sehr leicht bedienen und erfordert Kraftaufwand erst bei vollem Lenkausschlag und voller Besetzung. Die Lenkung erwies sich als völlig stoßfrei. Das Kupplungspedal arbeitet mit geringstem Aufwand an Kraft (etwa 15 kg), und auch die Fußbremse ist zu

loben. Mit zulässigen 1850 kg Wagengewicht ließen sich bei mittelstarkem Pedaldruck Verzögerungen um 5,5 m/sec² bequem, bei Stoppbremse (etwa 60 kg Pedaldruck) auch solche bis 8 m/sec² erreichen. Sogar die Handbremse gibt noch Verzögerungen um 3 m/sec² her. Im Verein mit guter Straßenlage ist dieserart hohe Fahrsicherheit garantiert.

Voll ausgelastet hat der VW-Achtsitzer etwas über 60 kg/PS Leistungsgewicht. Daran gemessen sind die Beschleunigungswerte sehr annehmbar: ab Stand auf 60 km/st in 21 sec (I.–III. Gang), auf 80 km/st in 48 sec. Die Höchstgeschwindigkeit, gleichfalls mit 1850 kg Gesamtgewicht ermittelt, belief sich bei teilgeöffnetem Schiebedach auf 88 km/st. An der Windschutzscheibe prangt ein warnendes Schild mit dem Hinweis, daß das Fahrzeug nur mit maximal 80 km/st betrieben werden dürfe, und entsprechende rote Marken auf dem Tacho unterstreichen dieses Gebot. In der Praxis wird das nicht so ernst genommen, wie jeder Autobahnbenutzer aus eigener Beobachtung weiß. Das Werk will sich hier gegen Übertouren des Motors schützen, und wer auf lange Lebensdauer und Betriebswirtschaftlichkeit Wert legt, wird die Dauergeschwindigkeit auf ebener Autobahn auch nicht höher wählen. Es ist dabei empfehlenswert, den Tachometer zu überprüfen, da 80 km/st hier noch lange keine echten 80 km/st sind (beim Testwagen 75 km/st). Als Endmarken für die Gänge sind 15, 30, 50 und 80 km/st vorgesehen, die sich relativ weit überschreiten lassen, was aber für die Beschleunigung nichts Nennenswertes mehr bringt, da dann der Scheitelpunkt der Leistungskurve deutlich überschritten wird. Sehr beachtlich fand ich die Elastizität, denn der IV. Gang ist notfalls bis 15 km/st herab zu benutzen, und der III. Gang reicht immerhin von 10–70 km/st, wenn es einmal pressieren sollte. Die Sperrsynchro-Schaltung erwies sich wieder als voller Genuß. 4% Steigfähigkeit im obersten Gang sind nicht viel, aber der III. Gang bringt fast das Doppelte, und er ist ja ab 60–65 km/st stets zur Verfügung. Auch der volle Wagen läßt sich mit Schwung und schnellem Schalten zügig fahren.

Als Normverbrauch werden 8,5 Liter/100 km für den Achtsitzer und für die sonstigen geschlossenen VW-Transporter-Aufbauten angegeben. Auf der Teststrecke zeigte sich Folgendes: Stuttgart-Lindau bei 58,1 km/st Schnitt (was bei 30 PS und 1850 kg Gewicht für gute Abstimmung des Getriebes und ordentliche Straßenlage spricht) genau 10 Liter/100 km;

die schonende Fahrt brachte genau 8,0 Liter/100 km bei 48,6 km/st, die Autobahnstrecke bei 75,7 km/st Schnitt 9,1 Liter/100 km. Mit viel Stadtverkehr lag der Gesamtverbrauch unter Berücksichtigung der echten Fahrstreckenlänge bei 10,8 Liter/100 km. Für den normalen Betrieb über Land wird man mit ungefähr 9–9½ Liter/100 km rechnen dürfen, falls nicht allzu stramm oder nicht ganz ausgelastet gefahren wird. Das ist angesichts dessen, was der normale Personenwagen verbraucht, respektabel wenig.

Es gibt schnellere, stärkere und nicht weniger schöne Achtsitzer als diejenigen der Wolfsburger, aber sie sind dafür auch teurer und müssen es sogar sein, weil niemand mit so hohen Herstellungszahlen rechnen kann wie eben Wolfsburg. Dazu kommen der legendäre Ruf des VW-Motors, die robuste Konstruktion und der Vertrauenskredit, den eben unbesehen alles genießt, was aus der Stadt mit dem Wolf im Wappen kommt. So ist der Weg des Erfolges auch weiterhin sicher, wenn vielleicht auch die Produktionszahlen des Hannover-Stöckener Werkes verkaufstechnische Probleme aufgeben, die man bei der Fertigung der Transporter in Wolfsburg noch nicht kannte. Der Tester selbst hat die Bekanntschaft mit dem Achtsitzer gerne erneuert, denn der Reifeprozess ist auch hier stetig und bringt jährlich neue Verbesserungen. Solche Spezial-Personenwagen unseren Lesern ab und zu näher zu bringen, halten wir schon deshalb für notwendig, weil man ihnen auf Schritt und Tritt begegnet und im Ferienaufenthalt sehr wohl Gelegenheit besteht, den eigenen Wagen einmal stehenzulassen und in fröhlicher, kleiner Gesellschaft, der Fahrersorgen ledig, eine genußvolle Rundfahrt zu machen. Auch Gefahren werden ist einmal schön, und selbst bekannte Gegenden erschließen sich auf ganz neue Weise. Eine siebenköpfige Reisegesellschaft läßt sich harmonischer zusammenstellen als die 25- bis 40köpfige Besetzung eines großen Omnibusses. Jedenfalls liegen hier Möglichkeiten – nicht zu vergessen: solche Achtsitzer sind ideale Campingfahrzeuge! – die auch der eingefleischte Selbstfahrer und Autobenutzer überlegen sollte. Längst haben sich neben ausgesprochenen Omnibusunternehmern, Werkverkehr, Fluggesellschaften usw. auch die Autovermieter des Achtsitzers angenommen – offenbar mit gutem Erfolg. Vielleicht begegnen wir uns einmal im VW-Achtsitzer?

Dipl.-Ing. W. Buck