

# Neue JAWA Modelle

11 NOVEMBER 1967

VEB  
VERLAG TECHNIK  
BERLIN

Postverlagsort 108 Berlin

Heftpreis 2,- MDN

Sonderpreis für die DDR 1,- MDN

# KFT

## Kraftfahrzeug technik A 4314 E

# ROBYR

## Spezial- Kraftfahrzeuge

Fischverkaufswagen	LO 2500
Fleischverkaufswagen	LO 2500
Reiseomnibus	LO/LD 2500/821
Thermos-Kofferwagen	LO/LD 2500
Kofferwagen	LO/LD 2500
Kastenwagen	LO/LD 2500
Pritschenwagen	LO/LD 2500
Drehleiterfahrzeug	LO 2500



Kastenwagen LO/LD 2500

# NEUE TRANSPORTERREIHE VON VW

Der VW-Transporter – ursprünglich vom PKW abgeleitet, doch schon längst eigenständiges Baumuster – erlebte in diesem Jahr eine durchdringende Modifizierung, die einem neuen Typ gleichkommt (Bild 1). Technisch-konstruktiv großzügiger als bisher angelegt und im Innern mit allen diesjährigen Neuerungen der VW-PKW versehen, ist die 1968er Version des Typs 2 das technisch fortschrittlichste und modernste aller derzeitigen VW-Baumuster. Interessanterweise steht neben den Last- und Kombifahrzeugen nun ausstattungsmäßig komfortabler der Kleinbus, Clipper genannt.

Die Grundbauweise beibehaltend (Bild 2), erhielt der Transporter einen größeren Wagenkörper (Länge = 140 bzw. 165, Breite = 15, Höhe = 30 bzw. 15 mm) mit ungeteilter, höherer Windschutzscheibe und wird jetzt durch den leicht abgeänderten 1,6-l-Boxermotor des VW Typ 3 angetrieben. Der motorische Zuwachs umfaßt: Bohrung 2,5 mm, Hubvolumen 91 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 0,2 kp/cm<sup>2</sup>, Leistung 3 PS und Drehmoment 0,2 kpm – die letzten beiden günstigerweise jeweils um 200 U/min nach oben verschoben. Das Kühlgebläse sitzt über dem Motor auf der Lichtmaschine (12 V). Die Kühlluftregelung besorgen zwei im Kühlluftschacht gelagerte Klappen je Zylinderreihe automatisch. Der Motor ist vorn am Kupplungsgehäuse angeflanscht (4 Schrauben) und lagert hinten an einem Querträger (3 Schrauben), den Gummimetallkörper mit der Rahmenbodenanlage des (selbsttragenden) Wagenkörpers verbinden. Für den Achsantrieb stehen zwei Hypoidrädersatz zur Wahl (siehe Tafel). Die Radnabengetriebe wurden beibehalten.

Das neue Fahrwerk mit vorn um 10 mm, hinten um 66 mm verbreiteter Spur hat für die Vorderäder Schräglenkerpaare mit Kugelgelenken, zwei querliegende Drehstabfedern (aus je 9 Einzelstäben) mit progressiv wirkenden Gummihohlfedern, Teleskopstoßdämpfer und Drehstabstabilisator. Die Traghebel sind in den Tragrohren innen in DU-Buchsen, außen auf Nadeln gelagert. Ihre seitliche Abstützung geschieht durch die Federstäbe.

Die bedeutendste Verbesserung hinsichtlich Fahr-sicherheit und -komfort ist die neue Hinterradaufhängung. Die Räder werden durch je eine Dreiecksschwinge, gebildet aus einem am Rahmen gelagerten Schräglenker und einem am Federstab angelenkten Federstrebenblatt, exakt geführt. Der Antrieb erfolgt über im Aufbau gleiche Schiebe-(Gleichlauf-)gelenke. Die äußeren Gelenke sitzen neben der Hinterradlagerung. Den axialen Längenausgleich übernehmen Kugeln auf schräg angeordneten Laufbahnen im Gelenkstück und in der Gelenknabe, wobei sich die Gelenkwellen selbsttätig zentrieren. Das Getriebe bleibt frei von Seitenkräften. Schon beim leeren Fahrzeug haben die Räder leicht negativen Sturz. Schneckenlenkung mit rollengelagertem Lenkfingerring (ZF oder Teves), in DU-Buchsen gelagerter Winkelhebel, wartungsfreie Spurstangen mit Kugelbolzen unter lithiumfettgefüllten Gummikappen, hydraulischer Lenkungsdämpfer (Einrohrteleskop); hydraulische Zweikreisbremse (vorn Duplex-, hinten Simplex-Bauart mit schwimmenden, T-Profil geschweißten Stahlbremsbacken, Nachfüllbehälter für den Fahrer sichtbar in der Vorderwandverkleidung) und Handbremse mit Stockgriff unter dem Instrumentenbrett sind Merkmale dieser Baugruppen.

Die geschlossenen Aufbauten (Nutzraum rd. 5 m<sup>3</sup>) haben seitlich grundsätzlich eine Schiebetür (Bild 3), in der Rückwand eine nach oben öffnende Klappe (Bild 4). Zwischen Fahrer- und Nutzraum ist ein Durchgang. Frisch- und Kühlluft

werden durch Schlitze unter der Windschutzscheibe und Hutzen hinter den dritten Seitenfenstern bzw. am Ende der oberen Seitenblenden angesaugt. Pritschenwagen (Bild 5) und Doppelkabiner (Bild 6) beziehen die Kühlluft durch Schlitze über den rückwärtigen Radkästen. Im neugeformten Bug stecken die gleichen Scheinwerfer wie in den VW-PKW, jedoch ist der Chromring um 90° nach außen verdreht. Die anderen Leuchten vorn und hinten sind beträchtlich größer geworden.

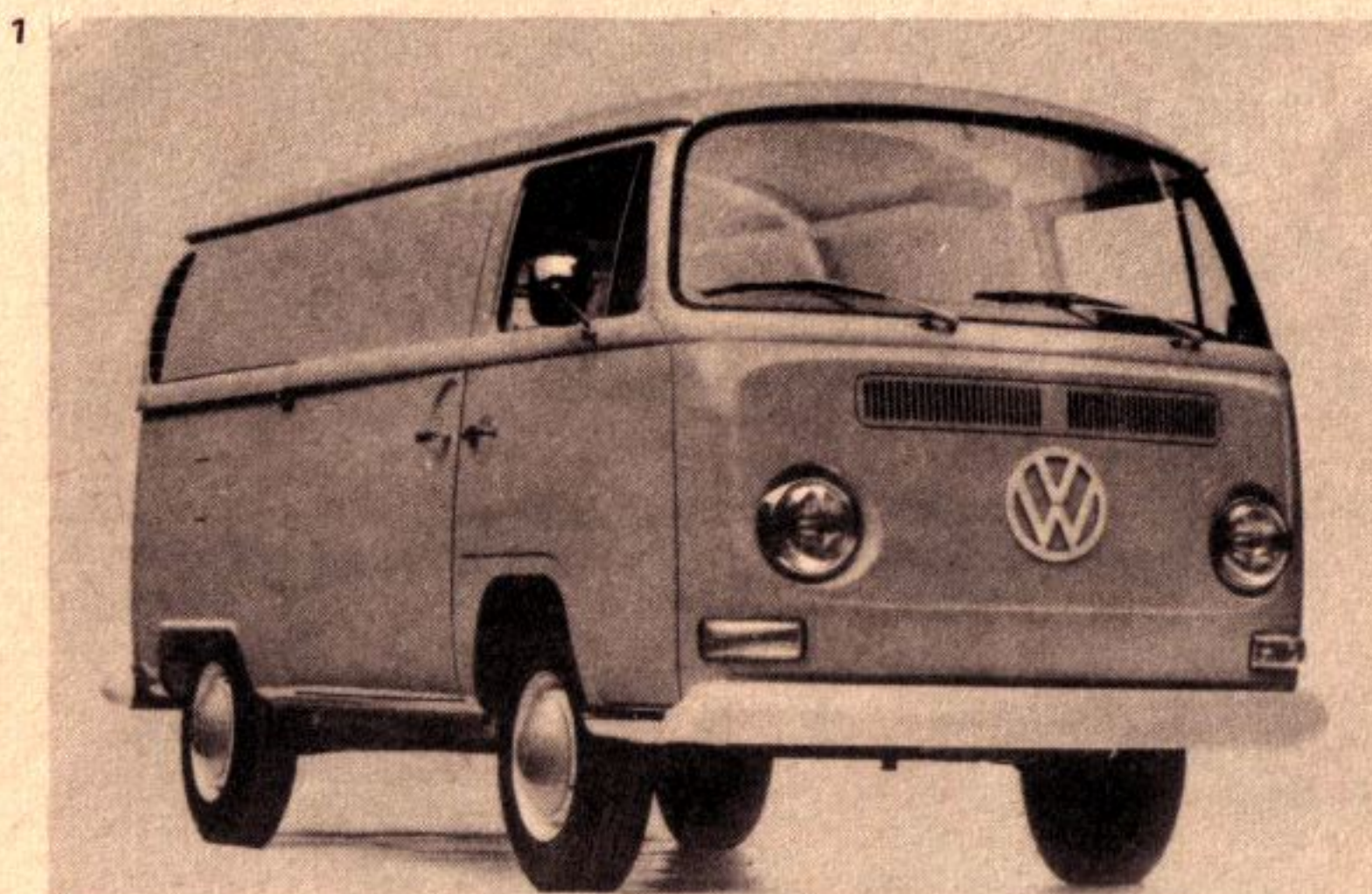
Die Personentransporter Clipper und Clipper L (Bild 7) sind praktisch Kleinbusse. Durch gummi-belegte Stoßstangen etwas länger als der Kombi-wagen und dank weicherer Federung auch geringfügig niedriger (s. Tafel), entsprechen sie in Ausstattung und Fahrkomfort einem PKW (Bild 8).

Das Instrumentenbrett ist seitlich an den Tür-

säulen befestigt. Auf ihm werden auch Heizung und Lüftung reguliert. Ferner findet man richtungs-verstellbare Frischluftdüsen, großflächige, elastische Plastknöpfe, ein großes Ablegefach (bei PKW-Ausführungen mit Plastdeckel), Haltegriff vor dem Beifahrer, Schubschalter für Innenbe-leuchtung links der Lenksäule sowie Drehschalter für Scheibenwischer und Schubschalter für Hauptlicht rechts davon.

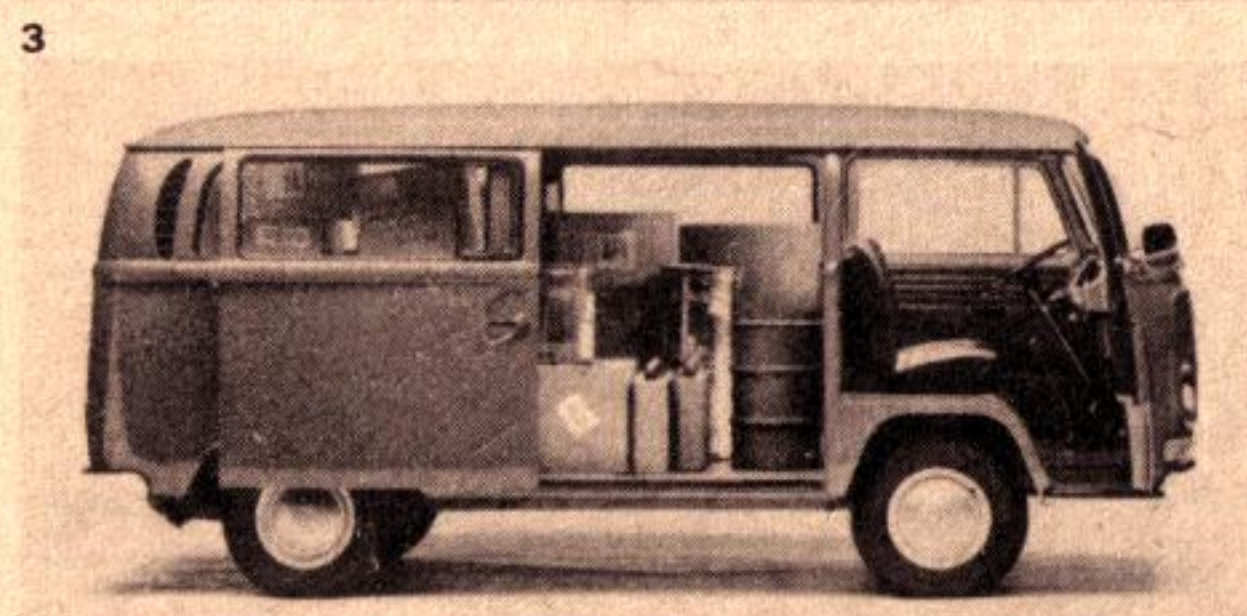
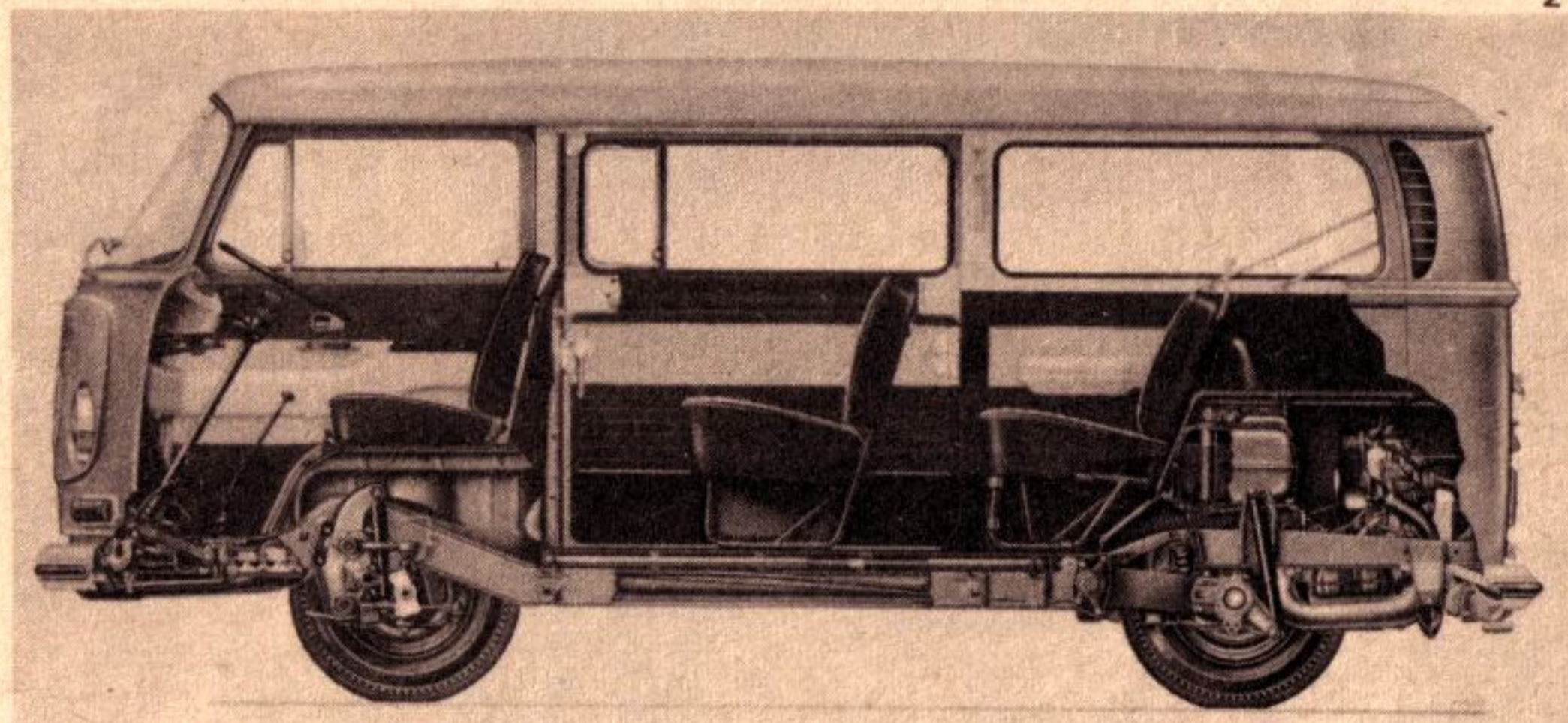
Der Fahrersitz, 525 mm breit und 440 mm tief, ist 120 mm längs verstellbar, die Lehne in ihrer Schräge und gegen Vorklappen gesichert. Der (feste) Beifahrersitz hat die gleichen Maße. Bei Wagen ohne Durchgang mißt der Beifahrer-Dop-pelsitz 805 mm × 430 mm. Für sämtliche Außen-sitze sind Anker für Dreipunkt-Sicherheitsgurte, für Mittelsitze Befestigungspunkte für Bauchgurte angebracht.

Die Vergrößerung mehrerer der Fahrzeug-Haupt-



**Bild 1** Der VW-Transporter Modelljahr 1968, hier als Kastenwagen, besitzt einen 1,6-l-Motor. Nutzmasse 1 t. Die Frischluft wird nunmehr funktionskorrekt ein- und zugeführt

**Bild 2** VW-Transporter im Schnitt (Ausführung Kleinbus Clipper L). Fahrwerk und Karosserie wurden erheblich weiterentwickelt und neuzeitlichen Ansprüchen angepaßt



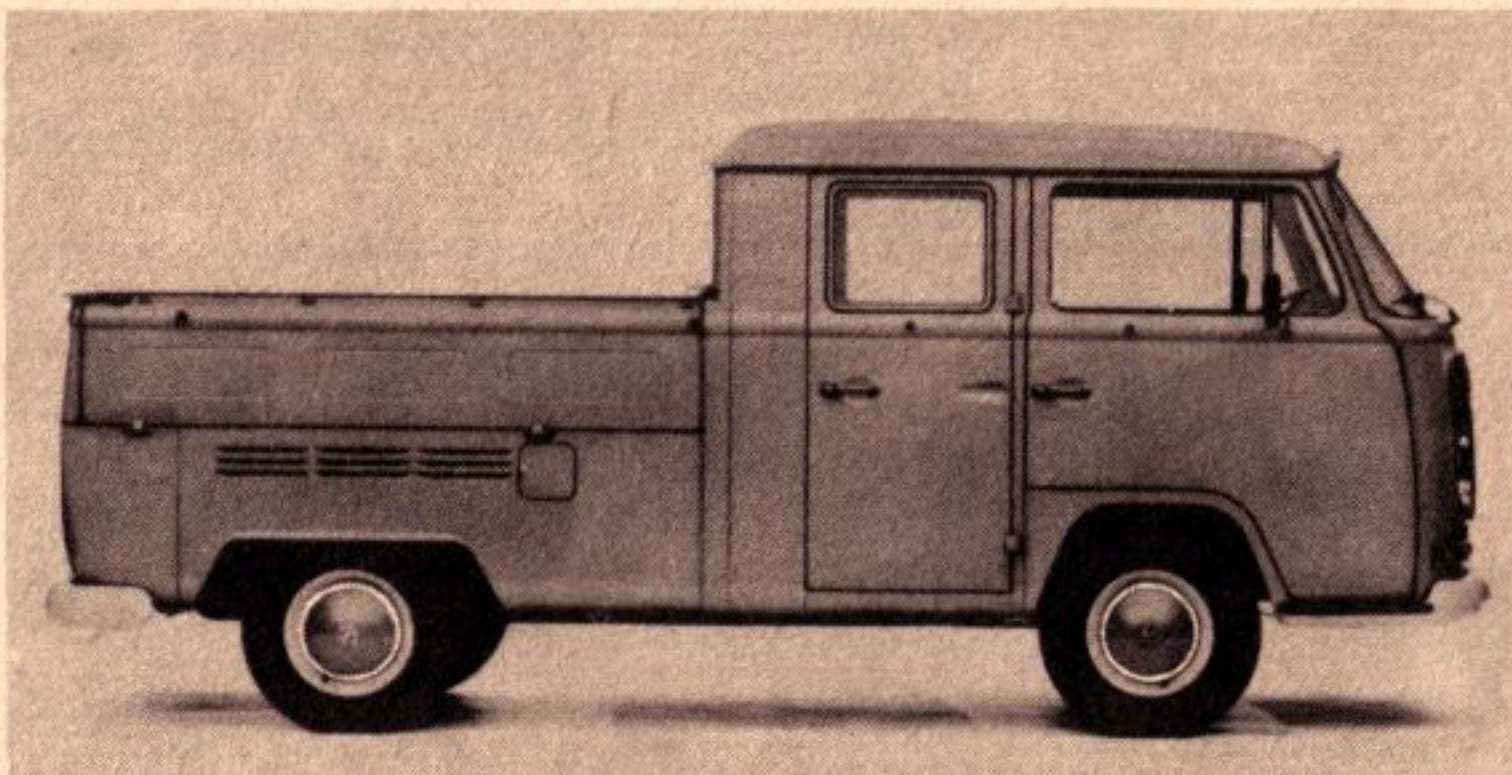
**Bild 3** Die Kombiausführung. Die breite, verkehrsraumsparende Schiebetür ist Personen- und Lastfahrzeugen der Baureihe eigen



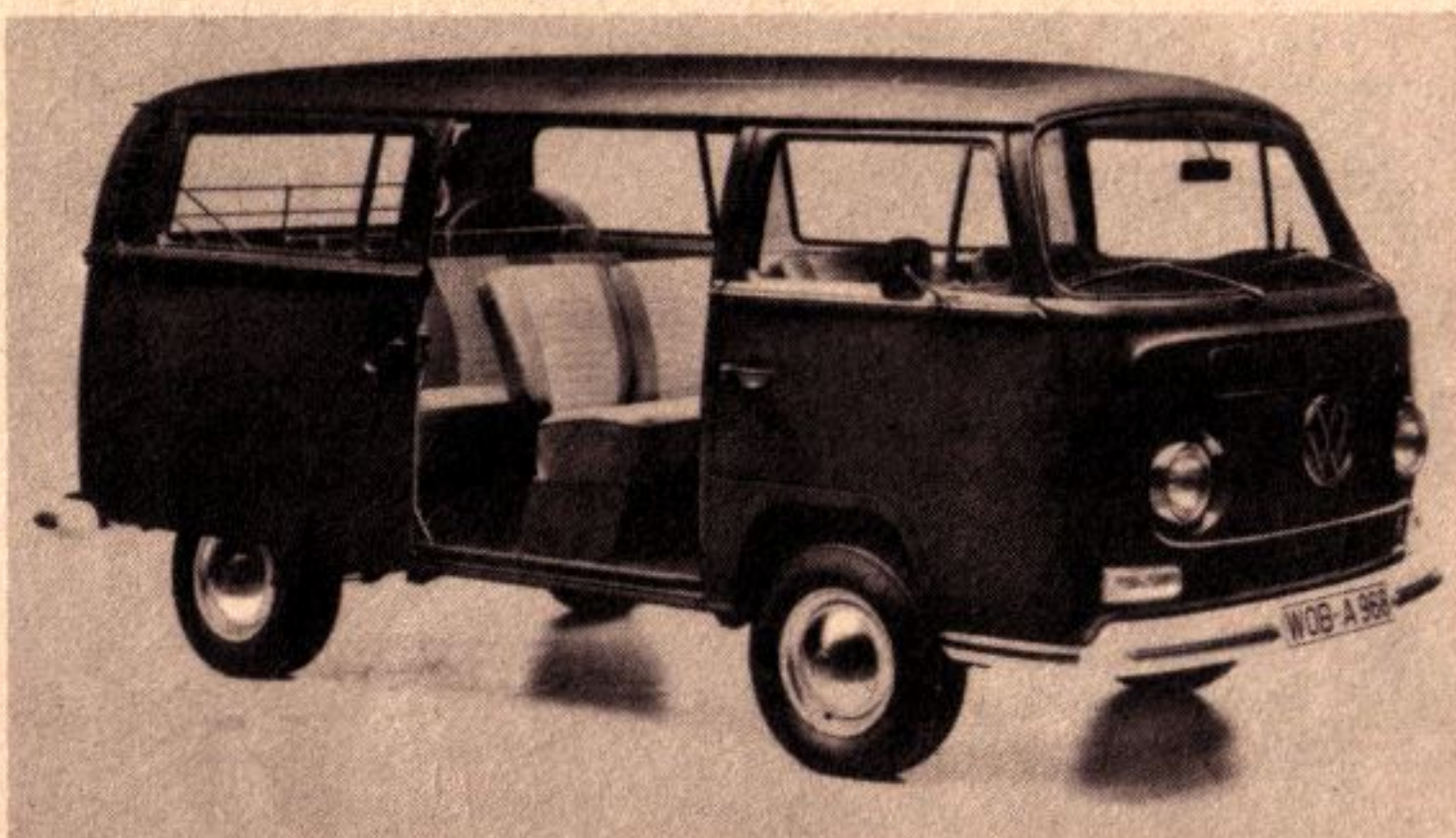
**Bild 4** Blick in das Fahrzeug durch die geöffnete Heckklappe. Einzelsitze mit Durchgang sind bei geschlossenen Aufbauten serienmäßig. Durch die leicht angehobenen Stoßstangen wurde der Motorraumdeckel etwas niedriger



**Bild 5** Pritschenwagen mit Stahlblech-Bordwänden. Zwischen den Achsen liegt ein zusätzlicher, allseitig verschlossener Laderaum von 0,7 m<sup>3</sup> bei 2,1 m<sup>2</sup> Grundfläche



**Bild 6** VW mit Doppelkabine für 5 bis 6 Personen + Nutzmasse bis zur Gesamtnutzmasse von 900 kg. Kleiner, abgeschlossener Laderaum auch unter der Pritsche



**Bild 7** Clipper, die neuen Busausführungen der Transporterreihe haben wie die Lastfahrzeuge Schiebetüren



**Bild 8** Die Vorderpartie des Clipper-Innenraumes zeigt eine personenkraftwagengemäße Ausstattung. Handleisten und Wände sind gepolstert. Warmluftzufuhr in den Fußraum

maße, die aufwendigere neue Hinterradaufhängung sowie allgemeine technische und ausstattungsähnliche Vervollkommnungen ließen die Leermasse der neuen VW-Transporter um durchschnittlich 100 kg ansteigen. Der Nominalwert für die Nutzmasse (1000 kg) blieb erhalten, desgleichen die Höchstgeschwindigkeit. Die alten Werte für Beschleunigungs- und Steigvermögen

werden mit Normalübersetzung knapp erreicht, mit Gebirgsübersetzung übertroffen. Der Kraftstoffnormverbrauch nahm um 0,7 bzw. 1,0 l/100 km zu. Die Fahreigenschaften, soweit durch die Achsbauart bedingt, müßten sich (erfahrungsgemäß) merkbar verbessert haben. Der heckmotorgetriebene Transporter ist vor allem wesentlich spursicherer geworden. (9199) SHK

## Technische Daten

<b>Motor</b>	Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor, OHV, luftgekühlt durch Radialgebläse
<b>Vergaser</b>	1 Solex-Fallstromvergaser 30 PICT-1 mit Beschleunigungspumpe und Startautomatik <sup>1)</sup>
<b>Bohrung/Hub</b>	85,5/69,0 mm
<b>Hubvolumen</b>	1584 cm <sup>3</sup>
<b>Verdichtung</b>	7,7
<b>Leistung</b>	47 PS bei 4000 U/min
<b>Drehmoment</b>	10,6 kpm bei 2200 U/min
<b>Höchster effektiver Mitteldruck</b>	8,44 kp/cm <sup>2</sup>
<b>Hubraum/Leistungsverhältnis</b>	29,85 PS/l
<b>Mittl. Kolbengeschwindigkeit</b>	9,2 m/s <sup>2)</sup>
<b>Masse<sup>3)</sup></b>	115 kg
<b>Elektrik</b>	12 V
<b>Kraftübertragung</b>	Einscheiben-Trockenkupplung und Vierganggetriebe (vollsperr-synchronisiert; R-Gang mit geradverzahntem Schieberad); Gestänge-Fernschaltung; Achsantrieb hypoidverzahnt (Triebhingsachse 10 mm unter Tellerradmitte)
<b>Übersetzungen Wechselgetriebe Achsantrieb<sup>4)</sup></b>	3,8; 2,06; 1,26; 0,82; R 3,61 Normal 5,38; wahlweise Gebirgsübersetzung 5,85
<b>insgesamt</b>	20,43 (22,26); 11,07 (12,07); 6,77 (7,38); 4,41 (4,80); R 19,40 (21,14)
<b>Maße und Massen</b>	
<b>Radstand</b>	2400 mm
<b>Spur vorn/hinten</b>	1385/1426 mm
<b>Länge</b>	4420 mm (Clipper L 4445 mm)
<b>Breite</b>	1765 mm (Clipper L 1815 mm)
<b>Höhe (leer)</b>	Clipper und Clipper L 1940 mm
<b>Pritsche, Kastenwagen, Großraumpritsche</b>	1955 mm
<b>Doppelkabiner, Kombi</b>	1950 mm
<b>Großraum-Kastenwagen</b>	2290 mm
<b>Löschfahrzeug mit Blaulicht</b>	2185 mm
<b>Krankenwagen mit Blaulicht</b>	2175 mm
<b>Bodenfreiheit (beladen)</b>	185 mm
<b>Wendekreisdurchmesser</b>	rd. 12,2 m
<b>Felgen</b>	5 JK x 14
<b>Bereifung</b>	Lastentransporter, Kombi 7.00-14 8 PR (schlauchlos) Clipper 7.00-14 6 PR (schlauchlos) Clipper L, Krankenwagen 185-R 14 6 PR (Gürtelreifen mit Schlauch)
<b>Tankinhalt</b>	60 l, davon 5 l Reserve
<b>Laderaum</b>	Länge/Breite/Höhe Kastenwagen, Kombi 2800/1570/1400 mm Großraum-Kastenwagen 2800/1570/1680 mm Blechpritsche <sup>5)</sup> 2700/1570/375 mm Holzpritsche <sup>6)</sup> 2820/1850/404 mm unter der Pritsche 1300/1600/340 mm Doppelkabiner Kabine 870/1500/1350 mm Pritsche 1855/1570/375 mm
<b>Kofferraum Clipper</b>	700/1450/800 mm
<b>Masse leer</b>	Kastenwagen 1175 kg Großraum-Kastenwagen 1250 kg Pritschenwagen 1175 kg Doppelkabiner 1225 kg Clipper 1235 kg Clipper L 1260 kg 2175 kg (Clipper 2125 kg)
<b>Max. zul. Gesamtmasse</b>	
<b>Zul. Anhängemasse gebremst/ungebremst</b>	800/500 kg
<b>Fahrleistungen und Verbrauch</b>	
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	105 km/h
<b>Geschwindigkeit in den Gängen<sup>7)</sup></b>	23; 43; 70; 107; R 24 km/h
<b>Steigfähigkeit in den Gängen<sup>8)</sup></b>	27; 14; 7; 4%
<b>Kraftstoff-Normverbrauch mit Normal-/Gebirgsübersetzung</b>	10,4/10,7 l/100 km

### Anmerkungen

- <sup>1)</sup> Vergasereinstellung: Lufttrichter 24 mm Ø; Hauptdüse 120; Ausgleichsdüse 135 z; Leerlaufkraftstoffdüse 55; Leerlaufluftdüse 140; Schwimmernadelventil 1,5 mm Ø; Schwimmermasse 5,7 g; Einspritzmenge 1,45 ± 0,15 cm<sup>3</sup>/Hub.
- <sup>2)</sup> Bei Höchstleistungsdrehzahl; bei Höchstgeschwindigkeit (n = 3900 U/min) 8,96 m/s.
- <sup>3)</sup> Mit Kupplung, Auspuffanlage und Motoröl.
- <sup>4)</sup> Zweistufig insgesamt.
- <sup>5)</sup> Ladefläche 4,2 m<sup>2</sup>.
- <sup>6)</sup> Ladefläche 5,2 m<sup>2</sup>.
- <sup>7)</sup> Falls nicht anders vermerkt: Mit Normalübersetzung.
- <sup>8)</sup> Bei Höchstleistungsdrehzahl.
- <sup>9)</sup> Bei 2200 U/min der Kurbelwelle.