

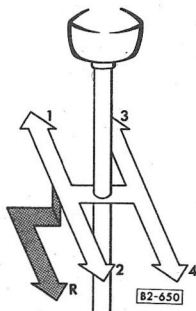
Kurzanleitung für den Typ 2 mit Allradantrieb (Prototyp)

Der hier von Ihnen getestete Wagen ist einer von 5 Prototypen, die das Volkswagenwerk mit Allradantrieb ausgerüstet hat. Wie der Name "Prototyp" schon sagt, sind diese Fahrzeuge nicht bis ins letzte Detail durchkonstruiert bzw. erprobt, kleinere Unstimmigkeiten sollten Sie daher entschuldigen.

Im Prinzip fahren Sie einen Typ 2 wie er Ihnen sicherlich bekannt ist - ein paar Eigenheiten des Fahrzeuges sollten Sie jedoch beachten:

Der Wagen ist mit einem 4-Gang-Schaltgetriebe, Drehmomentwandler und 2.0 I-Vergasermotor ausgerüstet.

Das Schaltschema entspricht der Serie.



Handschalthebel

Das Schaltschema zeigt die Stellung des Handschalthebels in den einzelnen Gängen.

Schaltgetriebe

Rückwärtsgang nur bei stehendem Wagen einlegen!

Da der Rückwärtsgang, wie allgemein üblich, nicht in die Synchronisierung mit einbezogen ist, kann es bei laufendem Motor - besonders bei warmgefahretem Getriebe - zu Kratzgeräuschen kommen, wenn der Gang zu schnell eingelegt wird. Deshalb mit ganz durchgetretenem Kupplungspedal ein paar Sekunden mit dem Einlegen des R.-Ganges warten!

Schalthebel in Leerlaufstellung kräftig nach unten drücken, gleichzeitig nach links legen und bis zum Anschlag nach hinten ziehen. Bei eingelegtem Rückwärtsgang brennen die Rückfahrleuchten.

Anlassen

Das Anlassen des Motors ist in jeder Schalt-
hebelstellung möglich. Um Unfälle zu vermei-
den, sollte der Schalthebel in die Neutral-
gasse geschoben werden.

Anfahren

Das Anfahren ist theoretisch in jedem Gang
möglich, da wie erwähnt zwischen Motor und
Schaltgetriebe ein Drehmomentwandler einge-
baut ist. Wird auf befestigten Straßen ohne
Allradantrieb gefahren, empfiehlt es sich
im 2. Gang anzufahren.

Schalten

Das Schalten der einzelnen Gänge erfolgt in
gewohnter Weise, d.h. Kupplung treten,
Schalthebel betätigen, Kupplung lösen. Das
Lösen der Kupplung muß schnell erfolgen,
da die Kupplung nur zum Schalten vorhanden
ist. Das Anfahren übernimmt der Wandler !
Dies gilt sowohl für das Anfahren wie auch
für die folgenden Schaltvorgänge. Eine Beein-
flussung (weiches Anfahren) durch die Kupplung
ist nicht möglich, ein Schleifenlassen der
Kupplung ist unbedingt zu vermeiden, da sonst
mit Überhitzungsschäden zu rechnen ist.

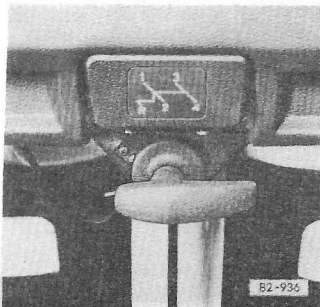
Allrad-Schaltung

Das Einschalten des Allradantriebes (Zuschalten der Vorderachse kann im Stand wie bei Fahrt durch Nachvorndrücken des Schalthebels vorn im Durchgang erfolgen). Bei Fahrt ist hierzu lediglich die Zugkraft - durch kurzes Lüften des Gasfußes - zu unterbrechen. Der Allradantrieb ist somit in allen Gängen eingeschaltet. Bei Erkennen schwieriger Geländeformationen sollte frühzeitig der Allradantrieb eingeschaltet werden, um die Hauptantriebsachse (Hinterachse) nicht unnötig zu belasten.

Der Allradantrieb ist bei Erreichen der befestigten Straßen und Wege sofort wieder auszuschalten.

Handbremse

Wird der Wagen abgestellt, muß die Handbremse angezogen werden, da ein Festhalten des Fahrzeuges durch Einlegen eines Getriebeganges nicht möglich ist.



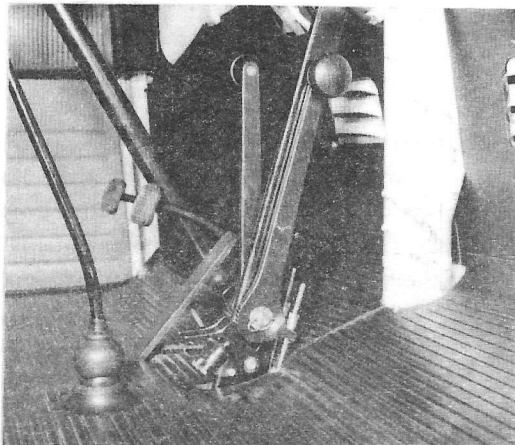
Handbremshebel

Handbremse anziehen: Griff herausziehen.

Handbremse lösen: Griff nach rechts drehen und vorschieben.

Sollte der Sperrwert des automatischen Sperrdifferentials der Hinterachse nicht ausreichen, kann die Handbremse zur Unterstützung mit herangezogen werden. Hierzu ist die Handbremse geteilt worden. Dreht zum Beispiel das rechte Rad auf extrem schlüpfrigem Boden durch, kann das Rad durch Vorspannen (Ziehen des Hebels nach hinten) des rechten Hebels stärker abgebremst werden als das linke und umgekehrt. Die Betätigung der Handbremse erfolgt dabei in gewohnter Weise wie oben beschrieben.

Soll die einseitige Abbremsung ausgeschaltet werden, ist der betreffende Sperrriegel unten mit dem Fuß niederzudrücken, der Vorspannhebel geht automatisch in Nulllage zurück.



Fahrleistungen:

Höchstgeschwindigkeit	115 - 120 km/h je nach Reifen
Straßenverbrauch	13..16 l/100 km je nach Reifen
Verbrauch bei 80 km/h	11.0 ..12.5 l/100 km je nach Reifen
Verbrauch nach DIN 70 030	14.7 l/100 km (Reifen 7.00 R 16)
Beschleunigung DIN 70 020	0 - 60 km/h = 10 s) 0 - 80 km/h = 18 s) 0 -100 km/h = 36 s) 40- 80 km/h = 24 s) 40-100 km/h = 38 s)
Bergsteigfähigkeit (max.)	77..94 % bei 1900 kg GG, je nach 63..78 % bei 2300 kg GG Reifen
Wattiefe	ca. 500 mm

Fahrten im Gelände:

Auf der Instrumententafel sind 3 Zusatzinstrumente montiert mit folgenden Kontrollfunktionen:

- Motoröldruck
- Motordrehzahl
- Wandleröltemperatur

Der Motoröldruck sollte nicht unter 1.5 bar sinken. Günstigste Motordrehzahl liegt zwischen 2 000 bis 4 000/min.

Die Wandlertemperatur sollte nicht über 140°C steigen. Übersteigt die Wandlertemperatur diese Marke, sollte in den nächst niedrigen Gang geschaltet und mit leicht erhöhter Motordrehzahl gefahren werden.

Selbsthilfe, Betriebsmittel

Hierfür gelten sinngemäß die entsprechenden Abschnitte der Betriebsanleitung. Als Wandler-Füllmaterial ist handelsübliches ATF-Öl verwendet worden.

Das Serienbordwerkzeug ist durch umfangreiches Kleinwerkzeug, einen Unterstell-Spindel-Wagenheber sowie 3 Holzplatten erweitert. Diese zusätzlichen Teile befinden sich unter der hinteren Sitzbank, hier ist auch eine Handlampe mit Dauerblinklicht untergebracht.

Für einen Radwechsel der Größe 16" muß bei Verwendung des Serienwagenhebers zum Ausgleich der Heckhöhe die dicke Holzplatte unter den Wagenheberfuß gestellt werden. Bei einem Radwechsel im Gelände sollte grundsätzlich der Unterstell-Wagenheber verwendet werden. Ansatzpunkte hierfür sind:

- hintere Achsgehäuse
- Serien-Aufnahmepunkte an der Karosse
- Vorderwagen-Versteifungswanne
- Gleitschutz für Vorderachsgetriebe
- Gleitschutz für Antriebswelle der Vorderachse im Bereich der Anschlußstellen

Auf keinen Fall dürfen folgende Punkte genommen werden:

- Radantriebswellen
- Antriebswelle für Vorderachsantrieb
- Spurstangen
- Motorölwanne und hinteres Getriebe

Zur Verringerung des Flächendruckes sollte im Gelände eine der großen Holzplatten unter den Wagenheber gelegt werden. Sinngemäß gilt vorstehendes auch beim "Freibekommen" des festgefahrenen Wagens in extremen Geländeabschnitten.

Heizung:

Außer der serienmäßigen Motorheizung ist eine Umluftheizung für Stand- und Fahrbetrieb vorhanden.

Einschalten durch den Heizungs-Drehschalter rechts der Lenksäule.

Der elektrische Energiebedarf dieser Heizung ist gering, es kann daher über einen längeren Zeitraum (ca. 3 Stunden) geheizt werden, ohne die Fahrzeugbatterie nennenswert zu belasten. Lediglich beim Abstellen des Fahrzeuges ist der Heizungsschalter auszuschalten (Drehen des Schalters bis zum Erlöschen der Kontrollampe).

Technische Daten:

Reifen	Modell 22 215 R 14 C			Modell 239 (Camper) 7:00 R 16 C	
	1430 kg (leer o. Fahrer)	2060 kg	2250 kg	1654 kg (leer o. Fahrer)	2100 kg
Gesamtgewicht	682.5 kg 753.5 kg	1000 kg 1060 kg	995 kg 1255 kg	731 kg 923 kg	1050 kg 1050 kg
Achslast vorn hinten	243 mm 273 mm	169 mm 228 mm	174 mm 199 mm	297 mm 256 mm	225 mm 249 mm
Bodenfreiheit	212 mm 303 mm	154 mm 245 mm	145 mm 235 mm	237.5 mm 328.0 mm	194.5 mm 285.0 mm
Bauchfreiheit (Über Fahrbahn)	24° 33' 26° 10'	21° 38' 25° 20'	22° 30' 25°	30° 50' 22° 50' (Anhängavor- richtung 21° 25')	25° 40' 23° 15' 21° 50'
Spurweite vorn hinten	1420 mm 1420 mm			1420 mm 1420 mm	
Radstand	2360 mm			2360 mm	
Zuladung		630 kg	820 kg	446 kg	
Motor	51 kW/4200/min 136 Nm/2800/min				
Getriebe	I = 22.1 III = 7.4 +Wandlung max.2.1 II = 12.0 IV = 4.8 Sperrdifferential 100 Nm vorn und hinten				

Die übrigen Bedienungs-Einzelheiten entnehmen Sie bitte
der Serien-Betriebsanleitung.