

MODELL-ÄNDERUNGEN ab Baujahr 1946

Die Standard-Limousine (Typ 11) wird mit dem 25-PS-Motor nahezu unverändert von 1946 bis zum Dezember 1953 gebaut. Die Ausstattung bleibt einfach, es gibt keine Chrom-Verzierungen und das Lenkrad hat drei Speichen, schwarz lackiert.

Im März 1949 kommt die Export-Limousine (Typ 11 A), die ebenfalls den 25 PS-Motor hat und in dieser Ausstattung bis zum Dezember 1953 gebaut wird. Zur gleichen Zeit wird auch das viersitzige VW-Cabriolet vorgestellt. Es wird von Beginn an bei Karmann gebaut und ist technisch im Wesentlichen identisch mit der Export-Limousine.

Ab Juli 1949 wird auf Kunstharz-Lackierung umgestellt. Es gibt ein helles Zweispeichen-Lenkrad, die Vordersitze sind nun auch während der Fahrt verstellbar. Dazu ist die Schalldämpfung verbessert worden und das Fahrverhalten durch Teleskop-Stoßdämpfer vorn. Ab Januar 1950 gibt es Fünfblatt-Federstäbe vorn, ab Mai die hydraulische Fußbremse und die thermostatische Kühlluftregulierung. Die Schalldämpfung - jetzt in den Heizkanälen wird nochmals verbessert. Als Sonderausstattung, gegen 250 Mark Aufpreis, gibt es ein Falt-Schiebedach.

Die nächsten großen Verbesserungen folgten im April 1951: Zierrahmen um die Windschutzscheibe, Teleskop-Stoßdämpfer nun auch hinten, das Nockenwellenzahnrad ist aus Kunststoff, die Heizung wird verbessert und über den Türkontaktschalter gibt es die automatische Innenbeleuchtung.

Ab Oktober 1952 wird das Getriebe - mit Ausnahme des 1. Gang - synchronisiert. Der Vergaser erhält eine Beschleunigerpumpe und der Felgen-Durchmesser wird von 16- auf 15- Zoll reduziert. Größere Federwege werden mit Sechsstab-Federstäben vorn und dünneren Federstäben hinten erwirkt. In der neuen Instrumententafel sitzt der Winkerschalter jetzt unter dem Lenkrad. Außerdem gibt es einen Drehknopf für die Heizungsregulierung. Der Scheibenwischer erhielt eine automatische Endabstellung. Erstmals tauchen die Drehfenster in den Türen auf und die Motorhaube wird mit einem Knebelgriff geöffnet. Die Stoßstangen vorn und hinten wurden kräftiger - ohne mittlere Rille.

Das berühmte geteilte Heckfenster verschwindet mit dem Beginn des Produktionsmonate August/September 1953. Das ovale Rückfenster hat keinen Mittelsteg mehr.

MODELL-ÄNDERUNGEN ab Baujahr 1953

Der Volkswagen Baujahr 1953 bietet gegenüber dem bisher angebotenen Käfer erhöhte Fahrsicherheit, Dauerhaftigkeit, Fahrannehmlichkeit, eine erleichterte Bedienung, gefälligeres Aussehen und einen elastischeren und sparsameren Motor. Nachstehend die Verbesserungen im einzelnen:

Zwei seitliche Bremsleuchten, kombiniert mit den Schlussleuchten, in einem formverbesserten Gehäuse, sitzen auf den hinteren Kotflügeln. Die Sicherungsdose für diese Leuchteneinheiten wurde vom Motorraum auf die Rückseite der Instrumententafel verlegt. Die Sichtfläche wurde durch Vergrößerung des Wischerfeldes um 12 Prozent erweitert. Eine erhöhte Wischerleistung konnte durch eine Verstärkung des Wischermotors auf doppelten Drehmoment erreicht werden. Dadurch erhöht sich die Wischzahl von bisher 35 auf 50 die Minute. Nach Ausschaltung des Wischers geht dieser jetzt automatisch in die vorgesehene Ruhelage zurück.

Der Innenspiegel wurde stärker gerundet, zur Vermeidung von Verletzungen bei einem Unfall. Ebenfalls zur Vermeidung von Verletzungen bei Unfällen ist die Batterie (70 oder 84 Ah) in Wagenlängsrichtung mit einem Spannband befestigt.

[...]

MODELL-ÄNDERUNGEN ab Baujahr 1954

Die zunehmende Dichte des Straßenverkehrs und die dafür erforderliche bessere Beschleunigung und elastischere Fahrweise verlangten dringend eine Erhöhung der Motorleistung. Durch verschiedene Maßnahmen wurde die Motorleistung nun angepasst. Dabei zeigte sich, dass die guten Fahreigenschaften des Volkswagens noch weiter verbessert wurden.

Die Verstärkung des Motors wurde so angelegt, dass selbiger immer noch in der gleichen Hubraumklasse bleibt und deshalb - trotz Mehrleistung - keine höhere Steuer zu zahlen war.

Der VW-Motor hat jetzt 1192 cm³ Hubraum gegenüber 1131 cm² bisher. Dafür wurde die Zylinderbohrung von 75 mm auf 77 mm vergrößert; der Hub blieb mit 64 mm identisch. Die PS-Leistung konnte dadurch von 25 auf 30 PS, das größte Drehmoment von 7 auf 7,7 mkg gesteigert werden.

Diese Verstärkung wirkte sich naturgemäß in besseren Fahrleistungen aus. Bei der Beschleunigung aus dem Stand auf 80 km/h, mit zwei Personen an Bord, vergingen nur noch 22 Sekunden, statt vorher 26 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit stieg von 102 km/h auf 110 km/h.

Dank der höheren Fahrleistungen und einer größeren Elastizität des Motors bei niedrigen Drehzahlen konnte der VW nun zügiger und zugleich müheloser gefahren werden. In der Ebene wie am Berg musste weniger geschaltet werden. Es ist besonders erwähnenswert, dass die verbesserten Fahrleistungen ohne Mehrverbrauch von Kraftstoff erzielt wurden. Auch wurde kein Superkraftstoff erforderlich. Der VW-Käfer begnügt sich mit Normalbenzin der Oktanzahl 74 (Research).

Aus: Lothar Boschen, Das große Buch der Volkswagentypen, Stuttgart 1983, S. 155