

## Baubeschreibung

Volkswagen - Typ 1 ab Baujahr 1945

[...]

Dieser VW-Standard, mit dem alles wieder begann, war ein zweitüriger Ganzstahlaufbau, der mit der Rahmenplattform verschraubt wurde. Die Vorderhaube war stark gerundet, die Windschutzscheibe eben und nach hinten geneigt. Das stark gewölbte Dach endete stufenlos in einem abfallenden Heck. Zwischen den vorderen und hinteren angeschraubten und daher leicht auswechselbaren Kotflügeln waren seitlich Trittbretter montiert. Die Blechstärken für die Außenhaut und die Kotflügel lagen bei 0,88 mm. Für Türen, Klappen und Innenbleche kamen 0,75-mm-Bleche zur Anwendung, stellenweise auch nur 0,63 mm.

Die beiden Türen waren je 950 mm breit und mit außen liegenden Scharnieren an den vorderen Türpfosten angeschlagen. Die Schlösser wurden mit einem Zugriff von außen und einem Drehgriff von innen betätigt. Links konnte das Schloss von außen verriegelt werden. Rechts dagegen nur von innen. Der Öffnungswinkel der Türen lag bei ca. 70 Grad und wurde durch eine Haltestange und Gummipuffer im Anschlag begrenzt.

Die Gepäckraumklappe öffnete nach vorne. Der Zugknopf für die Verriegelung war unter dem Instrumentenbrett, neben der Lenksäule angebracht. Die Motorklappe wurde mittels Knebelgriff nach hinten geöffnet und fixierte sich durch eine Feder in gewölbter Stellung. Die ebene Windschutzscheibe war um 30 Grad nach hinten geneigt eingebaut. Zwei, über einen Elektromotor betätigte Scheibenwischer lagen in Ruhestellung unten links. Beim Exportmodell erfolgte der Rückgang automatisch. Entfrosterdüsen für die Windschutzscheibe saßen in den unteren Ecken.

Die Türen hatten Drehfenster mit einer Haltebremse und diebstahlsicheren Riegel mit Druckknopfauflösung. Die Kurbelfenster benötigten  $3^{1/4}$  Umdrehungen für einen vollen Hub. In den hinteren Seitenfenstern waren die Scheiben fest eingebaut. Das Heckfenster war Oval, mit einem Mittelsteg („Brezel-Fenster“). Alle Fenster bestanden aus rund 5 mm starkem Sicherheitshartglas.

Die verstellbaren Einzelsitze hatten Klapplehnen und waren mit Flügelmuttern am Wagenboden fixiert. Beim Export-Modell wurden die Sitze in Gleitschienen gehalten. Das Sitzgestell bestand aus Rohr und einem Sitzfederkern aus ineinander geschlungenen Schraubenfedern. Die Lehnen wurden durch Federkern aus Schraubenfedern mit Kantenrahmen gebildet. Im Export-Modell gab es Gummiharauflagen mit Randwulsten, am Sitz mit gestellten Haaren. Außerdem Watteauflage und Stoffbezug. Die Sitzbank hinten hatte eine nach vorne abklappbare Lehne. Die Lehnenfederung für das Standard-Modell bestand aus gewölbten Schlangenfedern, für das Export-Modell aus Federkern und ineinander geschlungenen Schraubenfedern. Auch die Gummiharauflage gab es nur für das Export-Modell.

Der Instrumentträger war als tragendes Bauteil und Abschlusswand des Fahrgastraumes gegen den vorderen Gepäckraum im Aufbau eingeschweißt. Vor dem Fahrer, im direkten Blickfeld, saß das Tachometer. Es zeigte 0 bis 120 km/h an, mit Km-Zähler, indirekter Beleuchtung und verchromtem Frontring. Im Tachoblatt eingebaut waren Kontroll-Leuchten in der Mitte oben für Fernlicht, unten links Ladestrom, unten rechts Öldruck und in der Mitte die Winkeranzeige. In der Mitte der Instrumententafel, hinter einem breiten Ziergitter, war Raum und Öffnung für einen Radio-Lautsprecher vorgesehen. Darunter befanden sich die Öffnung für den eventuellen Radioeinbau, durch ein Zierschild verdeckt. Links davon saß der Schubschalter für die Scheinwerfer und Scheibenwischer, rechts der Luftklappenzug und das Zündschloss. Auf der Beifahrerseite befand sich ein Handschuhkasten mit Klappe und Druckknopfschloss. Neben dem Radioziergitter war ein Klappascher eingebaut. Unter der Instrumententafel, neben der Lenksäule, saß der Kippschalter für die Innen- und Instrumenten-Befeuchtung, sowie eine Handleuchten-Steckdose. Links zwischen dem Tacho und der Türsäule befand sich der Anlasserdruckknopf. [...]

Aus: Lothar Boschen, Das große Buch der Volkswagentypen, 1983, Stuttgart, S. 149