

# GUTE FAHRT 9

1970

DM 1,80

Verlag Delius,  
Klasing + Co  
Bielefeld · Stuttgart

Schweiz sfr 2,-  
Italien L 320; USA \$ -,50  
Österreich öS 13,-  
Luxemburg lfr 26,-  
Belgien bfr 26,-  
Printed in Germany

# K 70

TECHNIK PUR

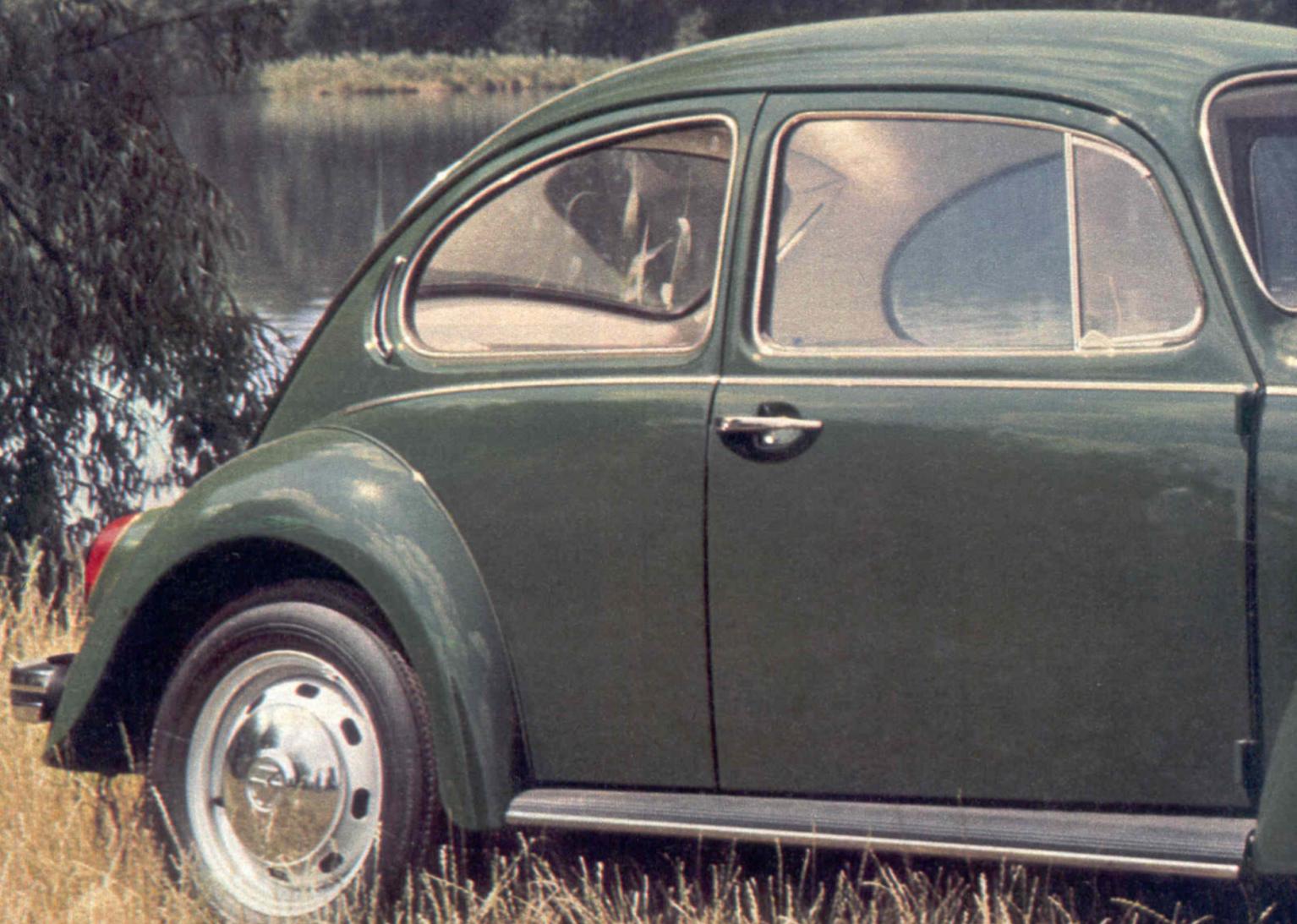
**Volkswagen**  
**sparsam fahren:**  
**6 Liter auf 100**

**FAHR-  
BERICHT:**

# Der neue Käfer



# **Fahrbericht: Der neue Käfer VORDERLADER**



**Nun kann er das Maul voller nehmen und**



hat ein Fahrwerk erster Klasse. Auch die..

Motoren sind wieder kräftiger auf der Brust. Kurzum, der Käfer, den so mancher kurz vor dem Ende seiner Kräfte wähnte, steht plötzlich wieder als ein hochmodernes Auto da. Das haben wir den Wolfsburger Barnards zu verdanken, die nicht davor zurückschreckten, den uns lieb gewordenen Käfer auf den Operationstisch zu legen, um eifrig an ihm herauszuschneiden, was durch Besseres ersetzt werden kann.

Der Tank, neu geformt, liegt nunmehr außerhalb der Crash-Gefahrenzone hinter der Vorderachse, und das Reserverad, flach auf dem Boden, dient als Prellbock. So braucht man nicht mehr das Gepäck über das fünfte Rad am Wagen zu heben und kann es mit weit geringerem Kraftaufwand in den von 140 auf 260 Liter herangemästeten Kofferraum verstauen. Ob Bierkästen, große Koffer, Kinderwagen, der Su-

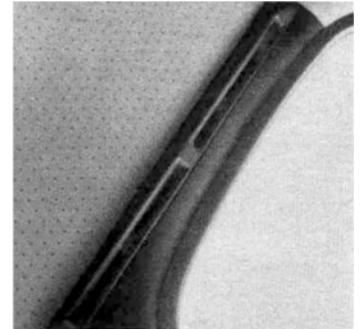
Hinterräder spur- und sturzkonstanter führt und so in Kurven für ein neutraleres Fahrverhalten sorgt. Zum erstenmal in der Geschichte des Käfers durfte auch ein Schönheits-Chirurg am Käferkörper Hand anlegen. Eine Aufgabe, die voller Pikanterie ist, zumal gerade nach solchen Face-lifting-Operationen der Patient, aus der Narkose zurück, sich oft selbst nicht wieder erkennt. Als wir mit dem neuen Käfer die ersten Kilometer abspulen, sah das Publikum nur auf den zweiten Blick, daß es sich um den Super-Käfer - handelte. Man muß also dem Chirurgen dankbar sein, die Operation derart kunstvoll ausgeführt zu haben, daß der Käfer der Käfer geblieben ist, auch wenn er nun aufgrund seiner bulligen Nase mehr Aggressivität ausstrahlt. Selbst die beiden Öffnungen im Heck für die Zwangsbelüftung sind geschickt in die Karosserie ein-

nenraum aufheizen. Frische Luft bläst vorn am Armaturenbrett - während der Fahrt - aus zwei Düsen, deren Luftstrahl sich gegen die Windschutzscheibe oder in den Innenraum lenken läßt. Bei den umfangreichen Organ-



Dem Skalpell fiel die komplette Vorderachse zum Opfer; eine neue, junge Achse wurde an ihrer Stelle kunstvoll in das Vorderteil eingefügt. Und obwohl die Federbeine nunmehr am Seitenteil befestigt sind (die alte Achse saß ja ausschließlich am Rahmenkopf), läßt sich die gesamte Karosserie auch heute noch mit wenigen Schrauben abnehmen. Da nun die Fahrbanstöße direkt in die Karosserie geleitet werden, mußte man das Vorderteil kräftig verstärken. So ist es nicht verwunderlich, wenn die gesamten 50 Kilo, um die der Käfer Gewicht ansetzte, fast ausschließlich im Vorderwagen untergebracht sind. Erfreulicherweise belasten die 50 Kilo Mehrgewicht die Achslastverteilung weder im negativen Sinne, noch das Konto der Zuladung, vielmehr darf man in den Käfer 20 Kilo mehr hineinpacken. Bei der Gelegenheit, die Achse samt Vorderwagen neu zu gestalten, ließ es sich gleichzeitig bewerkstelligen, den Käfer auf den neuesten Sicherheitsstand zu bringen.

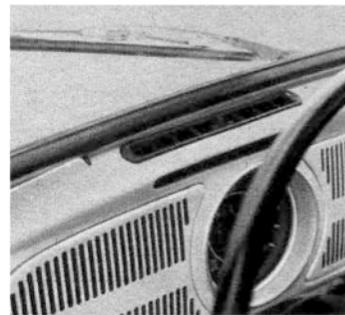
per-Käfer sperrt sein Maul auf und schluckt die Dinge mit Behagen. Dabei faßt er mehr, als er optisch zugibt, zumal die Haube stark gewölbt ist und man kräftig in die Höhe stapeln kann. Da nun das Reserverad flach in einer Mulde liegt, hat der Scheibenwaschbehälter seinen Platz vorn am Seitenteil, so daß man ihn leichter füllen kann. Die notwendige Druckluft kommt aus dem Reserverad (ein zwischengeschaltetes Ventil sorgt dafür, daß der notwendige Reifendruck erhalten bleibt) und macht den Tankwart fast arbeitslos. Während die Vorderachse für den Käfer völlig neu ist und sich erst noch zeigen muß, wie sie sich im Käfer benimmt, könnten die Konstrukteure bei der Hinterachse auf die Erfahrungen des Automatic- bzw. US-Käfers zurückgreifen, die diese Achse ja schon seit längerer Zeit installiert haben. Die Doppelgelenkwellen-Hinterachse zählt zu den modernsten Konstruktionen ihrer Art und hat, wie wir in verschiedenen Tests schon herausgestellt haben, den Vorteil, daß sie die



verpflanzungen, die der Käfer in diesem Jahr durchmachte, stellt sich natürlich die Frage, wie fährt sich der Käfer jetzt, sind die neuen Organe harmonisch mit ihm verwachsen?

### Der Motor ist ein echter Kraftprotz

So jung und vital wie den neuen Käfer haben wir eigentlich nur getunte in Erinnerung. Die 50-PS-starke Maschine ist für Käfer-Verhältnisse ein echter Kraftprotz. Willig hängt sie am Gasfuß und dreht, ohne nervös zu wirken, kernig auf höhere Drehzahlen. Man spürt es, daß der Motor sein Gemisch schnell und ausreichend aus dem großdimensionierten Zwillingsrohr in die Doppelkanal-Zylinderköpfe saugen kann. So kamen wir auch beim Beschleunigen schneller voran als vom VW-Werk angegeben. In 12,6 sec war der Käfer auf achtzig, die



gefügt und lassen den Käfer endlich ein- und ausatmen. Dies ist ja auch so wichtig für die Heizung, schließlich muß sie nicht mehr gegen den Luftstau im Wagen ankämpfen und kann viel schneller den In-





hundert erreichte er in 19,1 sec. Von null bis vierzig kann man den ersten Gang eingelegt lassen, der dritte reicht von 80 bis 120 km/h. Dies ist der zum Überholen auf Landstraßen wichtigste Geschwindigkeitsbereich, den der Käfer geschmeidig und kraftvoll – vor allem ab 100 km/h langt er noch einmal kräftig zu – durchfährt. Alles in allem hat man bei der neuen Maschine das Gefühl, daß sie die 50 PS auf ehrliche Weise erreicht. Vielleicht sogar noch etwas mehr. Denn auch in der Höchstgeschwindigkeit lagen wir mit 136 km/h weit über der Werksangabe (130 km/h); und das mit einem Wagen, der erst 300 Kilometer bewegt wurde. Zwar muß man in Zukunft – gegenüber dem 1500er Käfer – für die Steuer im Jahr 14,40 DM mehr berappen, doch ist das Geld ohne jeden Zweifel gut angelegt. Denn was nützt es schon, wenn eine Leistungssteigerung ausschließlich durch das Anheben der Drehzahl gewonnen wird und der Motor sich dann benimmt wie ein sensibler, zurechtgezüchteter Hengst?

Noch sind beim Kauf eines Wagens (dieser Klasse) zwei Gesichtspunkte entscheidend, und zwar will der Käufer einen realen Wiederverkaufswert und lange Lebensdauer. Und da ist für ein langes Motorleben ein großer Hubraum nicht verkehrt. Auch ist die Kraft bei großem Hubraum über einen größeren Drehzahlbereich abrufbereit, der Wagen läßt sich schaltfaul fahren, und am Berg oder mit Wohnwagen steht einfach mehr Kraft zur Verfügung.

Diese 50-PS-Maschine wird für Tuning-Werkstätten zum beliebtesten Objekt werden, denn schon mit einer Zweivergaser-Anlage, die ohne Maschinenausbau installierbar ist, lassen sich ihr muntere 60 PS entlocken. Und der Motor hat die Voraussetzung dafür, daß auch bei angehobener Leistung sein Stehvermögen erhalten bleibt. Immerhin ist man – erstmals – in Wolfsburg der Motorkühlung mit probattem Mittel zuleibegerückt. Der Ölkühler wurde einfach vom dritten Zylinder weggenommen und außerhalb des Lüfbertunnels installiert. Jetzt kann der dritte Zylinder richtig atmen, und die Kühlluft kommt ungehindert und schnell (größeres Lüfterrad) an alle vier Zylinder. Eine weitere und wesentliche Verbesserung ist die siliziumhaltige Gehäuselegierung, die die Gehäuseausdehnung in Grenzen hält und so den Oldruck stabilisiert. Was der Super-Käfer an Benzin schluckt, konnten wir noch nicht messen, doch dürfte der Verbrauch nicht wesentlich über dem des 1500er liegen.

### Fahren im neuen Stil

Die Neugestaltung des Vorderwagens ist dem Fahrer immer gegenwärtig, er schaut auf eine Vorderhaube, die zur Windschutzscheibe recht stark ansteigt und zur Stoßstange hin senkrecht abzufallen scheint. Im ersten Moment erscheint dies etwas ungewöhnlich, und automatisch hält man beim Rangieren zum Vordermann einen größeren Sicherheitsabstand ein. Doch das Rangieren ist jetzt, bei dem

kleinen Wendekreis von 9,60 Meter, mit dem Käfer wunderbar einfach.

Die neue Vorderachse – man spürt es auf den ersten gefahrenen Metern – zwingt in den Käfer ein völlig neues, komfortables Federungsgefühl. Das liegt mit an den Schraubenfedern, die viel feinfühler auf die Belastungsunterschiede reagieren und einen größeren Federungsweg zur Verfügung haben. Man kann mit dem Käfer über unwegsame Strecken braten, als sei er eigens für die Tundra konstruiert. Die großen Räder schlucken Unebenheiten elegant, ohne in Bodenwellen zu fallen, und trotz der komfortablen Federung schaukelt sich der Wagen kaum auf. Nur in den Kurven und beim Abbremsen geht er vorn stärker als gewohnt in die Knie. Doch werden die guten Fahreigenschaften davon nicht beeinflusst. Mit der neuen Federbein-Vorderachse und der Doppelgelenkwellen-Hinterachse steht ein vorzügliches Fahrwerk zur Verfügung, mit dem man rasant die Kurven nehmen kann. Bei mittlerer Geschwindigkeit und entsprechenden Kurvenradien tendiert der Wagen leicht zum Übersteuern, in scharf gefahrenen Straßenrädern driftet das Heck – wie gewohnt milde und gut kontrollierbar – zur Seite weg. Der Käfer stützt sich dabei nicht auf, noch hat man das Gefühl, ihn nicht beherrschen zu können. Allerdings war unser Test-Käfer mit Normalreifen ausgestattet, die uns weniger zufriedenstellten. Wer sich einen Käfer mit diesem Fahrwerk kauft, der sollte dann auch alle Vorzüge mitnehmen und nicht auf Gürtelreifen verzichten, die sicherlich auch die Lenkbefehle direkter an die Fahrbahn weitergeben.

Positiv beeindruckt waren wir auch von der Bremse (vorn Scheiben, hinten Trommel), die zwar nach kräftigem Druck verlangt, doch so spurtreu und stark verzögert, daß sie die 50 PS mit Leichtigkeit bändigt. Unserer Meinung nach hat der Käfer, der in den letzten Jahren immer wieder durch Frischzellen aufgemöbelt wurde, die Operation gut überstanden, so daß ihm noch ein recht langes Leben beschieden sein wird.

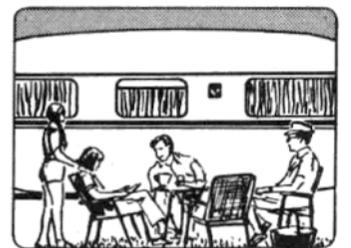
Hans-Rüdiger Etzold

# KNAUS

## läßt den Wassersport



**zu einem neuen Hobby werden. Ob Schlauchboot oder Tauchanzug, alles können Sie nach Belieben ausprobieren! Immer dabei aber ist Ihr KNAUS-Wohnwagen, direkt am Wasser, direkt in Ihrer Nähe!**



Warum das so ist, steht im großen Farb-Katalog. Schreiben Sie gleich eine Postkarte, und er kommt kostenlos vom:



Wohnwagenwerk  
**KNAUS**

8703 Ocheenfurt  
Postfach 11