



Die verlorene Klarheit der reinen Form: VW Käfer ohne jeden Spoiler.

## Neu wie an seinem letzten Tag

Es gibt wieder VW Käfer: Fabrikneu aus Mexiko importiert

Vor ziemlich genau sechs Jahren sperrte VW den Importladen für die weltberühmten Krabbeltiere zu: Der VW Käfer, noch immer rüstig auf den Rädern und in Mexiko unverdrossen produziert, wurde im Jahre 1978 aus der deutschen Produktion, Anfang August 1985 aus dem deutschen Programm genommen und ist jetzt dennoch wieder fabrikneu zu haben. Private Importeure sind es, die den Käfer auch hierzulande neu starten lassen, einer davon ist Andreas Russ (Hopfgartenstraße 5, 6200 Wiesbaden-Biebrich, Tel. 06 11/60 88 25), bei dem wir das luftgekühlte Déjà-vu-Erlebnis hatten.

Der VW Käfer aus Mexiko kostet bei Russ 18 900 Mark, mit TÜV-Abnahme, einer zwei Jahre dauernden Garantie von einem professionellen Gewährleistungsunternehmen auf Motor, Getriebe und Differential sowie einer unvergleichlichen Mischung aus fast vergessener und zeitgemäßer Technik. Im Heck werkelt wie seit alters her der Vierzylinder-Boxermotor mit diesen bullerig-sanften Tönen, die noch immer das Versprechen der legendären Unverwüstlichkeit enthalten. Die Maschine leistet hier aus 1,6 Liter Hubraum 34 kW (46 PS) bei 4000 Umdrehungen in der Minute, das maximale Drehmoment von fast 100 Nm wird schon bei 2200/min geliefert. Damit erreicht der Käfer gut und gerne 125 km/h, der Verbrauch liegt zwischen acht und zehn Liter Normalbenzin für 100 Kilometer. Um die Abgase kümmerte sich bei dem von uns gefahrenen Käfer ein unregelter Katalysator, der TÜV bescheinigt schadstoffarm E. Zur Ausstattung gehört auch ein Aktivkohlefilter, der die Benzindämpfe aus dem Kraftstoffsystem zurückhält. Etliche Modifikationen waren notwendig, um den mexikanischen VW mit dem Segen der hiesigen Behörden versehen zu lassen.

In vier Farben (Weiß, Rot, Blau oder Gelb) kann der Käfer derzeit geordert werden, Radkappen gibt es ohne Aufpreis, ebenso das Gefühl, mit einer Umdrehung

des Zündschlüssels zwanzig Jahre jünger zu werden. Alles in diesem Auto ist wie einst im Mai, nur ganz anders: Es hat jetzt eine neue Qualität erhalten, es besitzt den Wert des Vierkornbrottes inmitten von Naschwerk. Ein Stück automobiler Vergangenheit entsteht wieder in der Gegenwart, der Käfer war ja vom technischen zum gesellschaftlichen Ereignis mutiert. Der Motor antwortet spontan, drückt schon knapp über der Leerlaufdrehzahl das Auto nach vorne. Der 1. Gang dient nur zum Aufnehmen der Schrittgeschwindigkeit, dann klackt der 2. hinein, begleitet vom Schlagen des Kupplungspedals, und gleich dahinter liegt der 3. herum, auch durch die 30-km/h-Zone tuckert der 4., ohne dem Motor Schluckbeschwerden zu verursachen. Die Einfachheit des Armaturenbretts fördert beim Betrachter eine lange vermißte Ergriffenheit, da kann man weiche Knie bekommen und neigt zu ketzerischen Überlegungen: Was schleppen moderne Autos eigentlich alles so mit sich herum, und worauf kann man offensichtlich verzichten? Wohin die Faust auch faßt, alles ist fest und geformt aus rundem Stahl oder zumindest aus einem Kunststoff, der sich anfaßt, als sei er schußsicher. Vier Menschen lassen sich noch immer sehr bequem im Käfer transportieren, und sie dürfen auch in diesem aus Mexiko stammenden Exemplar die üblichen Qualitätsansprüche stellen. Doch für die Zukunft dieses Autos von gestern zieht die Götterdämmerung allmählich doch herauf. Importeur Russ hat nicht nur seine leidvollen Erfahrungen mit der abweisenden Haltung des mexikanischen VW-Werks gemacht, er ist auch sicher, daß der Käfer allmählich endgültig an das Ende aller Straßen gelangt. Neuere Bestimmungen über die Zulassung in Europa, schärfere Geräuschvorschriften oder gar einheitliche Crash-Vorschriften würden ihm dann den Zugang versagen. Noch aber kann man den VW Käfer kaufen, neu und rund und schön wie an seinem letzten Tag. WOLFGANG PETERS