



Eine runde Sache

VOLKSWAGEN Nach dem New Beetle von 1998 versucht es VW nun mit einem neuen Käfer. Der heißt nur noch Beetle. Sein Design ist wieder dichter am Original. Er kostet ab 16 995 Euro.

Der Traum vom Sparen

Das braucht Ihnen nicht spanisch vorzukommen - es ist spanisch. Falls Sie im März mit dem Auto auf der Autobahn gen Barcelona unterwegs waren, werden Sie sich gewundert haben: Erlaubt waren da in Spanien nur noch 110 km/h statt 120 km/h, wie zuvor. Und falls Sie sich geärgert haben über Willkür auf der Barcelona-Piste: Das war auf allen spanischen Autobahnen so! Dort, wo es nötig war, wurden Hunderte Verkehrsschilder entsprechend gewechselt.

Hals über Kopf hatte die spanische Regierung das Limit im Frühjahr gestutzt. Begründung: Der Rohölpreis sei so hoch, wer langsamer fährt, spart Benzin respektive Rohöl.

Falls Sie nun dieselbe Strecke wieder fahren sollten, würden Sie verdutzt auf die Schilder schauen: Aus 110 wurde wieder 120! Seit Monatsanfang hängen wieder die alten Schilder. Vier Monate lang hatte der Staat sparen lassen. Die Regierung hat nun einen Strich drunter gezogen und meldet, 450 Millionen Euro seien eingespart, weil langsamer gefahren wurde. Das wollen wir mal glauben, grübeln aber dennoch über die Inkonsistenz: Warum nicht einfach weiter sparen?

Wenn man in einer Stunde statt 120 nur 110 Kilometer weit kommt, ist das locker zu verkraften. Man kommt gut fünf Minuten später an. Würde das der deutsche Autofahrer auch ertragen? Eine grässliche Vorstellung für viele.

Schiebt man aber dieses Luxus-Problem beiseite und schaltet den Verstand ein, hat das natürlich was Verlockendes. Wenn die Spanier in vier Monaten so viel sparen, nur weil sie auf den Autobahnen fünf Minuten langsamer sind - wie viel mehr würde Deutschland sparen, wenn Tempolimit 130 gelten würde!? Wollen wir das? Aber: Wer ist „wir“? Ich bin nicht wir. Sie?

Den Autor erreichen Sie unter:
hans-ulrich.koehler@mz-web.de

URTEIL

Stellen Autofahrer ihr Fahrzeug auf Radwegen ab, darf der Pkw abgeschleppt werden. Das kostenpflichtige Abschleppen ist besonders dann erforderlich, wenn in der Nähe etwa eine Großveranstaltung stattfindet und daher mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen gerechnet werden muss. Wird allerdings die Gesamtbreite des Radwegs auf mehr als ein Drittel blockiert, ist das Abschleppen auch in verkehrsarmen Zeiten angemessen. MID

Mehr dazu unter:
OVG NRW, Az.: 5 A 954/10

VON HANS-ULRICH KÖHLER

Ob er läuft und läuft und läuft, bleibt abzuwarten, der neue Käfer. Seinem Urahn konnte VW anno dunnemals diese Dauerlauf-Eigenschaften als Werbebotschaft verpassen. Über 25 Millionen mal wurde der Käfer von 1938 bis 2002 produziert, so oft wie bis dahin kein anderes Auto.

Den Weltrekord verlor er in jenem Jahr, aber der Ruhm blieb im eigenen Haus. Spitzenreiter ist seitdem der Golf (22 Millionen), jedenfalls, wenn man außer Acht lässt, dass es der Toyota Corolla bisher auf 28 Millionen Exemplare gebracht hat. Aber da ist aufgrund der Vielfalt der mitunter grundlegend verschiedenen Modellreihen die Zählweise anfechtbar.

Vor 13 Jahren hatte Volkswagen schon mal versucht, dem alten Käfer-Ruhm neuen Glanz zu verleihen. Damals sollte es der New Beetle richten, mit mäßigem Erfolg. Nur die Amerikaner liebten ihn besonders heftig. Die rundgelutschte Retro-Kugel mit Blumenvase am Armaturenbrett hatte nicht das Zeug zum Kult-Mobil. Im vergangenen Jahr wurde seine Produktion in Mexiko eingestellt. Da war es schon längst beschlossene Sache, dass es einen anderen Käfer auf dem Weg ins neue Jahrtausend braucht. Und der schwirrt nun umher.

Der neue Käfer heißt freilich nicht Käfer, sondern - man will ja Welt-Auto sein - einfach Beetle, also Käfer. Das „New“ wurde gestrichen, obwohl der Beetle natürlich new ist, brandneu. Für die Lokalpatrioten der weltweiten Käfer-Fangemeinde bietet VW ein Namens-extra fürs Heck. Dort kann man sich in Landessprache bescheiden lassen, dass man Käfer fährt. Coccinelle in Frankreich, Fusca in Brasilien oder auch Maggiolino in Italien.

Italien und der Käfer, das hat sich im kollektiven Gedächtnis der westdeutschen Nachkriegsgeneration eingebrannt, Millionen können dort heute ihre Käfergeschichte erzählen - so wie der Ostdeutsche von seinem Leben mit dem Trabi plaudert. Mit dem Wirtschaftswunder im Westen schaffte die Käfer-Familie den Weg über die Alpen gen Süden und arbeitete sich



Der neue Käfer heißt Beetle. Ihn gibt es in Deutschland ab November. Es ist ein innen wie außen komplett neu gestaltetes Auto von 4,28 Meter Länge. Der kleinste Motor hat 105 PS.

FOTOS: WE



endgültig zum Kult-Mobil hoch. Daran will VW anknüpfen und erklärt jetzt den Beetle vollmundig - noch ehe er überhaupt verkauft wird (in Deutschland ab November) - zur „Ikone der Neuzeit“ und stellt ihn schon mal vor Journalisten in eine Reihe mit tatsächlichen Design-Klassikern wie die Cola-Flasche oder der Leica M9. Eine Nummer bescheidener wäre es sicher auch gegangen, aber der Anspruch zeigt, dass es bei diesem Automobil mehr als bei jedem anderen ums Gefühl geht.

Wie er fährt, der Beetle, ist zweitrangig. Verkauft werden Lebens-

gefühl und Design, beides gibt es ab 16 959 Euro, etwa 2 000 Euro mehr kostet ein Golf. Die Form des neuen Beetle ist wieder dichter ans Original gerückt. Eine runde Sache auch, aber nicht so symmetrisch geschnitten wie das 98er Modell, wo Front und Heck wie ein Spiegelbild von einander aussahen und das Mittelteil einer Kuppel glich.

Der Neue hat eine länger gestreckte Frontpartie, das Dach ist beinahe coupéhaft flach (1,49 Meter) und fällt fließend in einem Zug ab bis hinunter zur Stoßstange. Das gibt dem Käfer einen Hauch Sportlichkeit, das steht ihm sehr gut. Zu-

gelegt hat er in der Länge, und zwar um deutliche 15 Zentimeter, was ihn innen natürlich etwas geräumiger macht, das ist ein Komfortgewinn. Die Fondpassagiere halten es gut hinten aus, auch über den Köpfen ist angemessen Luftraum vorhanden.

Völlig verschwunden ist das weit vorbauende, endlos lange Armaturenbrett, das den Charme eines Vans versprüht hatte - und die Blumenvase ist auch weg, dafür halten sich die Leder-Halteschlaufen an der B-Säule und machen so im Detail auf Retro. Der Instrumententräger ist nun in der Neuzeit an-

gekomen, greift das Marken-Design auf und zeigt dennoch eigenes Gesicht und bei Bedarf kann man auch verschiedene Farben wählen. Viel Ablagemöglichkeiten gibt es nicht. Gut, dass der Kofferraum deutlich gewonnen hat. Legt man die Rücklehnen um, sind bis zu 900 Liter Stauraum füllbar, sonst 310.

Und natürlich, der Beetle fährt auch. Bestens - mit direkter Lenkung, kurvenfreudig, nicht zu hart, nicht zu weich gefedert, nur die Einparksicht nach hinten ist miserabel. Hier ist nichts mit Retro, hier ist alles auf der Höhe der Zeit in Sachen Sicherheitstechnik und Umweltschutz. Der 105 PS-Diesel wird nur 112 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer ausstoßen. Die Start-Stop-Automatik hilft dabei.

Wählen kann der Käfer-Kunde unter drei Benzinern und zwei Diesel-Angeboten, nicht alle gibt es gleich zum Start. Wer den Fahrspaß auf die Spitze treiben und den Käfer auf 223 km/h hinauf fliegen lassen will, wird nach dem 200 PS-Benziner (aus dem GTI) schielen - wenn ihm das 27 100 Euro wert ist. Das braucht natürlich kein Mensch, um Lebensgefühl und Design spazieren zu fahren. Aber schön ist es doch.

STECKBRIEF



Käfer aus den sechziger Jahren. 1938 lief der erste vom Band.

Volkswagen Beetle

1,2-Liter-Turbobenziner mit 77 kW/105 PS, 175 Nm, 180 km/h, Verbrauch: 5,9 l/100 km, CO₂-Ausstoß: 137 g/km, Preis: 16 950 Euro

1,4-Liter-Turbobenziner 118 kW/160 PS, 240 Nm, 208 km/h, 6,6 l/100 km, 153 g/km

2,0-Liter-Turbobenziner mit

147 kW/200 PS, 280 Nm, 223 km/h, 7,7 l/100 km, CO₂: 179 g/km, Preis: 27 100 Euro

1,6-Liter-Diesel mit 77 kW/105 PS, 240 Nm, 180 km/h, 4,3 l/100 km, 112 g/km

2,0-Liter-Diesel mit 103 kW/140 PS, 320 Nm, 198 km/h, 4,9 l/100 km, 129 g/km

Mehr Biss, wenn es mal eng wird

Im Test: der Roller Kymco Downtown 125 mit ABS. Er bietet 15 PS und viel Stauraum.

VON HANS-ULRICH KÖHLER

Der Kymco Downtown baut breit und verspricht so auf den ersten Blick guten Reisekomfort. Und wenn man wollte, könnte man auf der ausladenden Sitzbank durchaus auf große Tour gehen, denn mit maximal 110 km/h ließen sich etliche Kilometer zügig abspulen.

Aber gefahren wird der Roller aus Taiwan meist in der Stadt. Und da wird der Fahrer - öfter als ihm lieb ist - gezwungen, überraschend

auf die Klötzer zu gehen. Das wird nun noch sicherer, denn der aktuelle Downtown 125 kann nun auch mit ABS bestellt werden (4 095 Euro, ohne ABS 3 795 Euro). Das Antiblockiersystem greift nicht gleich beim ersten kleinen Rutscher ein, sondern schiebt seine Bremsimpulse dann auf die vordere 240-Millimeter-Scheibe, wenn die Fahre wirklich bei Nässe ins Rutschen zu kommen droht oder der Abstand zum Vordermann so gefährlich knapp geworden ist, dass nur eine

Vollbremsung hilft. Seinen Leistungsdaten entsprechend angemessen, kommt der Roller ausreichend zügig genug in Fahrt. Fährt man im Vergleich einen 300er von Kymco, ist es allerdings so, als wechsle man vom Golf auf Porsche. Zügige Ampelstarts sind indes kein Problem und auch am Berg hält er sich wacker. Der Ein-Zylinder-Viertaktmotor - flüssigkeitsgekühlt und mit Einspritzung - hat 124,8 Kubikzentimeter Hubraum, darin werden 15 PS produziert. Die werden

wie üblich über eine Fliehkraftkupplung auf ein stufenloses Automatikgetriebe übertragen. Fährt man entsprechend, schafft man mit dem 12,5 Liter-Tank auch schon mal 300 Kilometer. Die 15 PS haben im Großstadtverkehr keine Mühe mit 176 Kilo Leergewicht. Maximal dürfen 314 Kilo bewegt werden, dann reduziert sich allerdings das Fahrvergnügen. Die Sitzposition ist angenehm bequem für 1,80 Meter-Leute, es gibt aber nicht viel Spielraum, die Fußposition



Der Kymco Downtown vom Jahrgang 2011 hat nun ABS.

FOTO: WE

entspannend zu verändern. Die hohe Scheibe bietet sehr guten Windschutz. Unter der Sitzbank ist Platz für zwei Jet-Helme. Kleine Ablagefächer, nicht verschließbar, gibt es vorn, dort wurde auch eine 12-Volt-

Steckdose platziert. Im Dunkeln erfreut man sich an einem breiten Lichtkegel, der die Fahrbahn sehr gut ausleuchtet. Die Spiegel sind groß und bleiben auch bei Top-Speed vibrationsfrei.